

**Instituto Superior de Ciências Policiais e Segurança Interna**



**ELTON BORGES DIAS**

Aspirante a Oficial de Polícia

**Dissertação de Mestrado em Segurança Pública**

XXXVI Curso de Formação de Oficiais de Polícia

**CONTROLO DAS FRONTEIRAS  
AÉREAS EM CABO VERDE**

**SUBSÍDIOS DA POLÍCIA NACIONAL DE CABO VERDE**

Orientador

**PROFESSOR DOUTOR EDUARDO PEREIRA CORREIA**

Lisboa, 2024



**Instituto Superior de Ciências Policiais e Segurança Interna**



**ELTON BORGES DIAS**

Aspirante a Oficial de Polícia

**Dissertação de Mestrado em Segurança Pública**

XXXVI Curso de Formação de Oficiais de Polícia

# **CONTROLO DAS FRONTEIRAS AÉREAS EM CABO VERDE**

**SUBSÍDIOS DA POLÍCIA NACIONAL DE CABO VERDE**

Orientador

**PROFESSOR DOUTOR EDUARDO PEREIRA CORREIA**

Lisboa, 2024



Dissertação apresentada ao Instituto Superior de Ciências Policiais e Segurança Interna para cumprimento dos requisitos necessários à obtenção do grau de Mestre em Segurança Pública (Curso de Formação de Oficiais de Polícia), sob a orientação científica do Prof. Doutor  
EDUARDO PEREIRA CORREIA.

As provas públicas de mestrado desta dissertação realizaram-se no dia 3 de junho de 2024, na Sala de conferências do Instituto Superior de Ciências Policiais e Segurança Interna, perante os senhores membros do Júri, Subintendente, Prof. Doutor DAVID PEREIRA, Prof. Doutor EDUARDO PEREIRA CORREIA, sob a presidência do Superintendente, Prof. Doutor SÉRGIO FELGUEIRAS, resultando a aprovação e obtenção do grau de Mestre em Segurança Pública com a classificação de 17 valores, por unanimidade.

*“Naturalmente, é uma longa história a da definição de fronteira de um povo, a qual abrange o direito proclamado de defesa, a legitimidade do recurso à guerra, e, com o passar dos tempos, a sacralização cívica das fronteiras civicamente regadas pelo sangue derramado”.*

ADRIANO MOREIRA, 2015, p. 13

*À minha família.*

## AGRADECIMENTOS

A Deus todo-poderoso, pela força em todos os momentos.

À Polícia Nacional de Cabo Verde (PNCV), pela gratificante oportunidade.

À Polícia de Segurança Pública e ao Instituto Superior de Ciências Policiais e Segurança Interna, pela formação de excelência disponibilizada durante esses cinco longos anos.

Ao meu orientador Professor Doutor EDUARDO PEREIRA CORREIA pela dedicação, pela paciência e disponibilidade ao longo da realização deste trabalho.

Aos tutores do 36.º CFOP, Comissário JOÃO GÍRIA, Comissário JAIRO CAMPOS e Comissário TIAGO NABAIS pelos ensinamentos transmitidos ao longo do curso.

Aos meus Comandantes de estágio, Subcomissário JOÃO ROCHA e Subcomissário EDUARDA FÃ, por me bem receberem e pela flexibilidade na gestão desses derradeiros meses.

Ao Intendente da PNCV na aposentação, JOÃO SANTOS, Subintendente da PNCV JUSTINIANO MORENO, Subintendente da PNCV JOSÉ CABRAL, Comissário da PNCV CARLOS SILVA, Comissário da PNCV APRÍGIO ZEGO e Comissário da PNCV NILTON RODRIGUES por aceitarem participar da nossa investigação.

À Subcomissário SOFIA FIGUEIREDO por todo o apoio prestado, apesar de todo o trabalho que tem a seu cargo.

Ao LEININE CORREIA e à ELIZABETE FERNANDES, companheiros dessa longa jornada, sem o vosso apoio certamente seria mais complicado.

Ao meu compadre ELVIS LEITE, ao SAMUEL ROSÁRIO, à TELMA ÉVORA e ao JOSIMAR SANTOS por todo o apoio disponibilizado durante estes anos.

A todos os Aspirantes e Cadetes-alunos cabo-verdianos com quem partilhei o Instituto, as nossas vivências serão para sempre recordadas.

A todos os camaradas cooperantes com quem dividi o Instituto durante esses anos, obrigado pela camaradagem.

Aos meus amigos e considero serem muitos.

Ao 36.º Curso de Formação de Oficiais de Polícia, por tudo, convosco muito aprendi.

Por fim, um agradecimento a todos os colaboradores do ISCPSI, das diversas áreas e serviços. Um muito obrigado a todos.

## **RESUMO**

# **CONTROLO DAS FRONTEIRAS AÉREAS EM CABO VERDE**

## **SUBSÍDIOS DA POLÍCIA NACIONAL DE CABO VERDE**

**ELTON BORGES DIAS**

O controlo das fronteiras aéreas revela-se uma tarefa de importância inegável para qualquer Estado. Os atentados terroristas de 11 de setembro de 2001, nos Estados Unidos da América e, mais recentemente, a pandemia da COVID-19, com início em 2019, obrigam-nos a encarar as fronteiras aéreas com um olhar diferente. Pelas fronteiras aéreas mundiais circulam diariamente milhões de pessoas e um controlo ineficaz das mesmas poderá ter consequências graves para a segurança interna dos países. No panorama cabo-verdiano, o controlo das fronteiras aéreas está sob a égide da Polícia Nacional de Cabo Verde (PNCV). Trata-se de uma atividade de elevada complexidade, balizada por diversos diplomas legais. Com o nosso estudo propusemo-nos a compreender a importância do controlo das fronteiras aéreas para a PNCV, identificar os riscos que afetam as fronteiras aéreas de Cabo Verde, analisar o processo de modernização das fronteiras aéreas cabo-verdianas e compreender se a PNCV está preparada para garantir o controlo das mesmas. Os resultados obtidos permitem verificar os riscos que afetam as fronteiras aéreas de Cabo Verde e possibilitam conhecer o processo de modernização dessas fronteiras. A PNCV está preparada para garantir o controlo das fronteiras aéreas cabo-verdianas e esse controlo afigura-se importante no contributo para a segurança interna do país.

**PALAVRAS-CHAVE:** fronteiras aéreas; Polícia Nacional de Cabo Verde; riscos; segurança interna.

## **ABSTRACT**

# **AIR BORDER CONTROL IN CAPE VERDE CAPE VERDE NATIONAL POLICE SUBSIDIES**

**ELTON BORGES DIAS**

Air border control is an undeniably important task for any state. The terrorist attacks in the United States on 11 September 2001 and, more recently, the COVID-19 pandemic, which began in 2019, have forced us to look at air borders in a different light. Millions of people travel across the world's air borders every day and ineffective border control could have serious consequences for countries' internal security. In Cape Verde, air border control is the responsibility of the Cape Verde National Police (PNCV). This is a highly complex activity, governed by various legal instruments. With our study we set out to understand the importance of air border control for the PNCV, identify the risks affecting Cape Verde's air borders, analyse the process of modernising Cape Verde's air borders and understand whether the PNCV is prepared to guarantee control of them. The results obtained show the risks affecting Cape Verde's air borders and provide an insight into the process of modernising these borders. The PNCV is prepared to ensure control of Cape Verde's air borders and this control is important in contributing to the country's internal security.

**KEYWORDS:** air borders; Cape Verde National Police; internal security; risks.

## LISTA DE SIGLAS E ACRÓNIMOS

AAC	Agência de Aviação Civil
ABIS	<i>Automated Biometric Identification System</i>
ACP	Grupo de Estados de África, das Caraíbas e do Pacífico
AFCAC	<i>African Civil Aviation Commission</i>
AFIC	Comunidade de Inteligência África-FRONTEX
AIAC	Aeroporto Internacional Amílcar Cabral
AIAP	Aeroporto Internacional Aristides Pereira
AICE	Aeroporto Internacional Cesária Évora
AIDP-NM	Aeroporto Internacional da Praia – Nelson Mandela
APA	<i>American Psychological Association</i>
API	<i>Advance Passenger Information</i>
ARA	<i>Annual Risk Analysis</i>
ASA	Aeroportos e Segurança Aérea
ATS-G	<i>Analyse Criteria and Risk Levels</i>
BIC	<i>Border Intelligence Group</i>
CBP	<i>U.S. Customs and Border Protection</i>
CE	Comissão Europeia
CEDEAO	Comunidade Económica dos Estados da África Ocidental
CIRAM	<i>Common Integrated Risk Analysis Model</i>
CPLP	Comunidade dos Países de Língua Portuguesa
CRCV	Constituição da República de Cabo Verde
DEF	Direção de Estrangeiros e Fronteiras

DUDH	Declaração Universal dos Direitos Humanos
EASE	<i>Efficient Automatic and Safety Entry</i>
EPP-PN	Estatuto do Pessoal Policial da Polícia Nacional (Cabo Verde)
FSOP	Forças de Segurança e Ordem Pública
FSS	Forças e Serviços de Segurança
FRONTEX	Agência Europeia da Guarda de Fronteiras e Costeira
IA	Inteligência artificial
IATA	<i>International Air Transport Association</i>
ICAO	<i>International Civil Aviation Organization</i>
INE	Instituto Nacional de Estatística
ISO	<i>International Organization for Standardization</i>
LATI	Linhas aéreas transcontinentais italianas
LOPE	Lei sobre a organização Política do Estado
MAOC (N)	<i>Maritime Analysis and Operations Center - Narcotics</i>
MMD	<i>Migration and Mobility Dialogue</i>
MME	<i>Migration, Mobility and Employment</i> ( Migração, Mobilidade e Emprego)
NASA	<i>National Aeronautics and Space Administration</i>
NFC	<i>Near-field Communication</i>
OMA	Organização Mundial das Alfândegas
OMS	Organização Mundial de Saúde
OIT	Organização Internacional do Trabalho
PAIGC	Partido Africano da Independência da Guiné e Cabo Verde
PARES	Processo Automático de Registo de Entradas e Saídas

PASSE	Processo Automático e Seguro de Saídas e Entradas
PEC	Programa Estratégico de Cooperação
PESI	Plano Estratégico para a Segurança Interna de Cabo Verde
PNCV	Polícia Nacional de Cabo Verde
PNR	<i>Passenger Nominal Records</i>
POP	Polícia de Ordem Pública
RFID	<i>Radio Frequency Identification</i>
RUA	<i>Risk Analysis Unit</i>
SEF	Serviço de Estrangeiros e Fronteiras de Portugal
SES	Sistema de Entradas e Saídas
SIIDEF	Sistema Integrado de Informações da Direção de Estrangeiros e Fronteiras
SNIAC	Sistema Nacional de Identificação e Autenticação Civil
TSA	Taxa de segurança aeroportuária
UA	União Africana
UE	União Europeia

## ÍNDICE GERAL

Epígrafe .....	III
Dedicatória .....	IV
Agradecimentos.....	V
Resumo.....	VII
Abstract .....	VIII
Lista de Siglas e Acrónimos.....	IX
Índice de Anexos .....	XIV
Índice de Apêndices .....	XV
Índice de Figuras .....	XVI
Índice de Gráficos e Tabelas .....	XVII
<b>INTRODUÇÃO .....</b>	<b>1</b>
<b>OPÇÕES METODOLÓGICAS .....</b>	<b>4</b>
<b>CAPÍTULO I: DAS FRONTEIRAS .....</b>	<b>9</b>
I.1. Abordagem Conceptual.....	9
I.2. Enquadramento Jurídico .....	12
I.3. Fronteiras Aéreas em Cabo Verde.....	19
I.4. Os Riscos e as Fronteiras .....	27

<b>CAPÍTULO II: POLÍCIA NACIONAL DE CABO VERDE .....</b>	<b>36</b>
II.1. Organização, Estrutura e Funcionamento.....	36
II.2. Direção de Estrangeiros e Fronteiras: Atribuições e Funções .....	42
II.3. As Unidades de Fronteiras Aéreas de Cabo Verde .....	43
<b>CAPÍTULO III: DO CONTROLO FRONTEIRIÇO.....</b>	<b>45</b>
III.1. A Atuação da PNCV e as Fronteiras Aéreas.....	45
III.2. Sistema Automático de Controlo de Fronteiras Aéreas em Cabo Verde .....	53
III.3. Cooperação Internacional no Controlo Fronteiriço.....	63
III.4. O Futuro das Fronteiras Aéreas em Cabo Verde .....	69
<b>CONCLUSÃO .....</b>	<b>73</b>
<b>REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS .....</b>	<b>77</b>
Dicionários e Enciclopédias .....	77
Obras Gerais e Específicas .....	77
Artigos em Revistas Científicas .....	82
Teses, Dissertações e Trabalhos Finais .....	87
Legislação .....	90
Fontes Eletrónicas .....	94
Relatórios, Programas, Normas e Manuais .....	99
Entrevistas .....	102
<b>ANEXOS E APÊNDICES .....</b>	<b>104</b>

## ÍNDICE DE ANEXOS

ANEXO I - Organograma da PNCV .....	105
ANEXO II - Órgãos e serviços da Direção Nacional da PNCV .....	107
ANEXO III - Carreiras e postos do quadro de pessoal policial da PNCV .....	109
ANEXO IV - Países estrangeiros cujos nacionais estão isentos de visto para Cabo Verde ....	111
ANEXO V - Código de referência dos aeródromos .....	119
ANEXO VI - Plataforma EASE .....	121
ANEXO VII - Passaporte eletrónico cabo-verdiano (PEC) .....	123
ANEXO VIII - <i>e-Gates</i> instalados nas fronteiras aéreas de Cabo Verde .....	126
ANEXO IX - Sistema automatizado de identificação biométrica ( <i>Automated Biometric Identification System - ABIS</i> ).....	128

## ÍNDICE DE APÊNDICES

APÊNDICE I - Gráfico com a distribuição geográfica dos países com maior número de recusas de entradas no período 2019-2023 .....	130
APÊNDICE II - Pedido de autorização para aplicação de entrevistas .....	132
APÊNDICE III - Pedido de autorização para o acesso e utilização de documentação .....	135
APÊNDICE IV - Pedidos de colaboração para aplicação de entrevista.....	138
APÊNDICE V - Guião da entrevista para Oficiais da PNCV .....	143
APÊNDICE VI - Entrevista ao Intendente JOÃO SANTOS .....	146
APÊNDICE VII - Entrevista ao Subintendente JUSTINIANO MORENO.....	150
APÊNDICE VIII - Entrevista ao Subintendente JOSÉ CABRAL.....	154
APÊNDICE IX - Entrevista ao Comissário CARLOS SILVA.....	158
APÊNDICE X - Entrevista ao Comissário APRÍGIO ZEGO.....	163
APÊNDICE XI - Entrevista ao Comissário NILTON RODRIGUES .....	166

## ÍNDICE DE FIGURAS

FIGURA 1 - Localização dos Aeroportos Internacionais de Cabo Verde .....	21
FIGURA 2 - Processo de gestão do risco .....	29
FIGURA 3 - Diagrama da análise de risco .....	31
FIGURA 4 - Estrutura de uma porta eletrónica e ligações a sistemas externos .....	56
FIGURA 5 - Topologias de um <i>e-Gate</i> .....	57
FIGURA 6 - Etapas do controlo de passagem nas fronteiras no sistema ABC .....	58

## ÍNDICE DE GRÁFICOS E TABELAS

GRÁFICO 1 – Evolução do número de recusas de entrada no território nacional (Inadmissíveis) .....	49
GRÁFICO 2 – Distribuição do número de recusas de entrada por país 2019-2023 .....	50
GRÁFICO 3 – Evolução do número de impedimentos de viagem para fora do território nacional .....	51
GRÁFICO 4 – Vistos concedidos .....	52
TABELA 1 – Movimento de aeronaves e passageiros no Aeroporto Internacional da Praia – Nelson Mandela (AIDP-NM).....	23
TABELA 2 - Movimento de aeronaves e passageiros no Aeroporto Internacional Amílcar Cabral (AIAC) .....	24
TABELA 3 - Movimento de aeronaves e passageiros no Aeroporto Internacional Aristides Pereira (AIAP) .....	24
TABELA 4 - Movimento de aeronaves e passageiros no Aeroporto Internacional Cesária Évora (AICE).....	25
TABELA 5 – Detenções efetuadas nas fronteiras aéreas de Cabo Verde .....	52

## INTRODUÇÃO

Com o fenómeno da globalização e o desenvolvimento do setor da aviação civil, o movimento de pessoas pelas fronteiras aéreas mundiais aumentou drasticamente. Todos os dias circulam milhões de pessoas pelos aeroportos internacionais do mundo, o que representa um enorme desafio para as autoridades responsáveis pelo controlo das fronteiras aéreas. Estas autoridades têm a tarefa de prevenir, detetar e atuar perante uma panóplia de ilícitos que ocorrem nas fronteiras em questão, sem prejudicarem a liberdade de circulação das pessoas.

Neste campo, e segundo MOREIRA (2015, p. 13), a “questão da liberdade de circulação tem que ver com dois fenómenos da área da política, que são respetivamente a criação do *conceito de fronteira*, e a evolução do *conceito de povo* legitimamente ocupante do território”.

Associado ao conceito de fronteira surge o conceito de soberania, na medida em que os estados têm o poder de controlarem as suas fronteiras e decidirem quem entra ou não no seu território. A respeito, SOUSA (2004, p. 10) discorre num dos seus estudos dedicados ao direito dos estrangeiros, da inexistência de um *direito do estrangeiro* à entrada e permanência no território de um estado que não seja o seu. Assim, conforme preceituado no Direito Internacional, cada Estado tem a liberdade de admitir ou não estrangeiros no seu território, sem prejuízo de algumas obrigações decorrentes de tratados por eles assinados. Apenas o “direito de as pessoas saírem livremente de um país e de serem admitidos no país da sua nacionalidade está consagrado na ordem jurídica internacional<sup>1</sup>” (SOUSA, 2004, p. 10). O que não significa que o direito de os Estados permitirem ou não a entrada de estrangeiros no seu território seja um direito absoluto, estando limitado em vários aspetos, *e.g.*, pelo princípio do *non refoulement*<sup>2</sup>.

---

<sup>1</sup> A propósito, *vide* o artigo 13.º, n.º 2 da DECLARAÇÃO UNIVERSAL DOS DIREITOS HUMANOS, o artigo 12.º, n.º 2 e n.º 4 do PACTO INTERNACIONAL DE DIREITOS CIVIS E POLÍTICOS (NAÇÕES UNIDAS, 2024) e a RESOLUÇÃO 40/114 da Assembleia Geral das Nações Unidas, de 13 de dezembro de 1985, que cria a DECLARAÇÃO DOS DIREITOS HUMANOS DOS INDIVÍDUOS QUE NÃO SÃO NACIONAIS DO PAÍS ONDE VIVEM.

<sup>2</sup> Segundo o DIÁRIO DA REPÚBLICA (2024), *non refoulement* ou não repulsão, é o princípio segundo o qual é proibido fazer “regressar ao seu país de origem quem procura asilo por receio de perseguição, tortura, tratamento desumano ou quaisquer outras violações de direitos humanos, em função da sua raça, religião, nacionalidade, grupo social a que pertence ou das suas opiniões políticas”.

CONTROLO DAS FRONTEIRAS AÉREAS EM CABO VERDE  
SUBSÍDIOS DA POLÍCIA NACIONAL DE CABO VERDE

Nas fronteiras aéreas são detetadas frequentemente situações de apoio à migração irregular ou ilegal, tráfico de seres humanos, tráfico de drogas e de armas, pelo que é importante um estudo que se debruce sobre a atividade policial neste contexto, mais concretamente, no que concerne à ação da Polícia Nacional de Cabo Verde (PNCV) nos aeroportos sob a sua égide.

Caracterizar a atividade de controlo das fronteiras aéreas em Cabo Verde é algo que ainda não foi feito na PNCV. Tal estudo poderá permitir uma abordagem institucional de implementação de melhorias nesse controlo, não só para garantir o bem-estar das pessoas que cruzam as fronteiras cabo-verdianas, mas também para contribuir para o reforço da segurança interna do país. Tais objetivos só podem ser alcançados com a caracterização da evolução do processo de controlo das fronteiras aéreas e com a análise dos resultados alcançados. Deste modo, podemos afirmar que o estudo sobre o controlo das fronteiras aéreas em Cabo Verde se revela pertinente e de interesse público e organizacional, uma vez que o controlo das pessoas nestas fronteiras é uma atividade complexa sobre a qual recaem riscos de natureza distinta e, qualquer impacto negativo nessa área poderá ter implicações diretas na segurança interna do país.

De acordo com o artigo 5.º do DECRETO-LEI n.º 40/2021, de 23 de abril, dentro do quadro da política de segurança interna definida pelo governo, é atribuição da PNCV, com respeito pelos direitos, liberdades e garantias das pessoas, o controlo das fronteiras aéreas, protegendo as pessoas e os seus bens, prevenindo e combatendo a criminalidade em geral. Deve a PNCV trabalhar na prevenção e combate aos casos de criminalidade organizada, de tráfico de pessoas, de drogas, de armas e dos movimentos migratórios clandestinos, tendo como fim a salvaguarda da segurança nacional. Assim, neste estudo, propomo-nos identificar os principais riscos que afetam as fronteiras aéreas cabo-verdianas, com o objetivo de fomentar uma cultura de análise e avaliação dos riscos e auxiliar na mitigação de vulnerabilidades existentes em matéria de controlo de fronteiras aéreas.

Para concretizarmos o nosso objetivo, apresentamos o nosso estudo em três capítulos. No primeiro capítulo procederemos a uma análise do estado da arte relativamente às fronteiras, às várias interpretações e alterações que o conceito de fronteiras vem sofrendo ao longo dos tempos e os tipos de fronteira que existem na atualidade. De seguida, faremos um pequeno

enquadramento jurídico do tema, abarcando convenções internacionais e diplomas legais internos que regulam a atividade de controlo de fronteiras. Por fim, optaremos por caracterizar os aeroportos internacionais do país por serem os locais onde se situam as fronteiras aéreas de um país. Por último identificaremos os riscos que afetam as fronteiras europeias, africanas e cabo-verdianas, apresentando um modelo de gestão do risco e um modelo utilizado pela FRONTEX na elaboração de análises de risco.

O segundo capítulo é dedicado à PNCV. Primeiramente analisaremos a sua organização, estrutura e funcionamento, conforme descrito na lei orgânica. Posteriormente, descreveremos a Direção de Estrangeiros e Fronteiras (DEF) enquanto órgão central, dissecando a sua natureza, as suas funções e atribuições. Por fim, apresentaremos as unidades de fronteiras aéreas do país observando a sua distribuição geográfica e funções.

Finalmente, no terceiro capítulo, exploraremos a atuação da PNCV no âmbito do controlo das fronteiras aéreas em Cabo Verde, observando os resultados desta atividade. Analisaremos, também, as novas tecnologias implementadas para o efeito, nomeadamente o novo sistema automático de controlo de fronteiras aéreas. Seguidamente, estudaremos a cooperação desenvolvida por Cabo Verde com parceiros regionais e internacionais ao nível do controlo de fronteiras aéreas, fazendo referência a diversos acordos de cooperação celebrados pelo país. Por fim, seguem-se as perspetivas e os desafios, onde identificaremos as limitações à presente investigação e apresentaremos recomendações práticas e sugestões para futuras investigações.

## OPÇÕES METODOLÓGICAS

O tema a desenvolver surge enquadrado no campo de estudo das ciências policiais e no domínio das políticas públicas de segurança. Nesta linha, dentro daquilo que caracterizam como sendo uma definição analítica, KNOEPFEL *et al.*, (2011, p. 23) entendem que a “noção de política pública se refere aos jogos de poder num contexto institucional específico, disputados entre vários atores públicos que fazem um esforço concentrado para resolver um problema coletivo em colaboração com ou em oposição a atores para-estatais e privados”.

As ciências policiais têm sido entendidas como o conhecimento produzido sobre a polícia enquanto organização e sobre “a atividade policial no quadro do Estado de direito democrático e do respeito por direitos, liberdades e garantias” (ELIAS, 2022, p. 36). Podem ser consideradas como sendo uma ciência moderna, cujo objeto de estudo é transversal, interdisciplinar e multidisciplinar, com origem no Estado de direito material, social e democrático (VALENTE, 2014, p. 1). Quanto à sua natureza, elas são compósitas, cruzando diferentes metodologias e métodos, procurando a síntese e inter-relação entre diversas áreas de conhecimento, visando “investigar, problematizar, compreender e adequar a ação das Forças e Serviços de Segurança, num quadro de respeito pelos direitos fundamentais” (ELIAS, 2018a, pp. 36-37). Portanto, enquadrado no plano das ciências policiais e, no contexto policial, torna-se relevante ter um estudo que analise o controlo das fronteiras aéreas em Cabo Verde, identificando as suas fragilidades e o seu impacto na segurança nacional. Assim, pretende-se que o presente estudo traga subsídios úteis à atividade de controlo das fronteiras aéreas desenvolvida pela PNCV e que as medidas propostas possam contribuir para a mitigação das vulnerabilidades existentes no campo em questão.

Exposta a temática acerca do qual se pretende dissertar, torna-se imprescindível a definição da pergunta de partida, passo importante em qualquer estudo e, quando bem formulada, aumenta a eficiência da pesquisa (WRIGHT *et al.*, 2007, p. 24). Assim, a pergunta de partida deverá permitir a obtenção de respostas satisfatórias, inovadoras e, devidamente fundamentadas, que contribuam para o conhecimento científico (OLIVEIRA, 2018, p. 9).

Na ótica de QUIVY e CAMPENHOUDT (1998, p. 15), a investigação em ciências sociais segue um procedimento semelhante ao da pesquisa do petróleo, ou seja, mediante

procedimentos preestabelecidos. Logo, a escolha da problemática não surge apenas da inspiração do investigador, mas sim “de uma época, com os seus problemas, os seus acontecimentos, os seus debates, sensibilidades e correntes de pensamento em evolução” (QUIVY e CAMPENHOUDT, 2005, p. 95).

Deste modo, pretendemos dar resposta à seguinte pergunta de partida: *qual a importância do controlo de fronteiras aéreas para a Polícia Nacional de Cabo Verde?* Torna-se pertinente compreender o papel da PNCV no controlo das fronteiras aéreas, uma vez que as fronteiras aéreas são um ponto de entrada para o território nacional e um controlo de entrada e saída de pessoas deficiente ou ineficaz pode comprometer a segurança interna do país.

O objetivo basilar da presente investigação é analisar e avaliar o papel da PNCV no controlo das fronteiras aéreas de Cabo Verde, percebendo a sua importância, bem como compreendendo o processo de controlo de entrada e saída de pessoas do território nacional, apontando as fragilidades que, de certa forma, podem colocar em causa a segurança nacional.

Perante a pergunta de investigação e a temática em apreço definiram-se objetivos específicos. O primeiro objetivo consiste em identificar e analisar os principais riscos sobre as fronteiras aéreas do país de modo a recomendar a implementação de um conjunto de ações, com a colaboração de parceiros regionais e internacionais, para gerir os riscos e mitigar as suas consequências. Por outro lado, pretendemos compreender qual o impacto das políticas de modernização do sistema de controlo de fronteiras aéreas, nos controlos de entrada e saída de pessoas do território nacional e que resultados têm trazido tais investimentos. Por fim, queremos aferir se a PNCV está preparada para garantir um eficaz controlo das fronteiras aéreas do país.

Apresentada a pergunta de investigação e os objetivos do nosso estudo, cumpre agora dissertarmos sobre o método. Quando pensamos num método de investigação, a tendência é quase sempre associá-lo ao caminho a percorrermos para alcançar um determinado resultado. O Homem teve sempre o desejo permanente de conhecer e compreender o mundo e conhecer as leis por detrás dos fenómenos que o circundavam (COUTINHO, 2014). Deste modo, a postura incessante pela procura do conhecimento teve como resultado a investigação científica e a ciência (COUTINHO, 2014).

Investigar significa “seguir os vestígios ou sinais, indagar, procurar, pesquisar” (DICIONÁRIO UNIVERSAL DA LÍNGUA PORTUGUESA, 1995, p. 855), enquanto investigação científica representa um “conjunto de ações, que pretendem ser uma resposta precisa para a solução de um problema, através do recurso a diversos instrumentos” (REIS, 2018, p. 15). Apesar de *investigar* significar *procura*, nem toda a procura poderá ser considerada investigação, principalmente quando se trata da ciência (COUTINHO, 2014). Assim sendo, investigar implica valorizar a interdisciplinaridade, estabelecer fronteiras entre a empatia e a identificação, ter um modelo de análise que englobe a teoria, metodologia e o empirismo, analisar e não julgar tendo sempre em consideração as limitações do ser humano (RIBEIRO, 2018, p. 25).

Em termos gerais, a metodologia é a forma como o investigador conduz a sua investigação ou que ele escolhe para lidar com uma questão em particular (JONKER *et al.*, 2018, p. 46). Já o método científico é o emaranhado de normas que mostram como se deve proceder quando o objetivo é produzir conhecimento científico (REIS, 2018, p. 15).

A escolha do tipo de abordagem a utilizar representa, também, um passo importante no início de qualquer investigação académica. Olhando para a literatura, podemos identificar diversos tipos de abordagens, designadamente, a abordagem qualitativa, a quantitativa e a abordagem mista (RENDA *et al.*, 2017). Deste modo, a presente investigação subordina-se ao tema *Controlo das Fronteiras Aéreas em Cabo Verde – Subsídios da Polícia Nacional de Cabo Verde* e será desenvolvida, quanto aos objetivos, numa perspetiva descritiva recorrendo a uma abordagem qualitativa. Uma abordagem qualitativa, segundo SANTO (2010, p. 25), permite que a “investigação possa recolher e refletir sobretudo aspetos enraizados, menos imediatos, dos hábitos dos sujeitos, grupos ou comunidades em análise”. Assim, a opção por uma metodologia qualitativa revela-se mais adequada para estudar um tema que se reveste de escassez de conhecimento produzido, como é o caso do presente tema. Nesta linha, e uma vez que se procura conhecer algo que ainda não foi estudado e descrito, à natureza qualitativa acresce-se o caráter exploratório e descritivo do presente estudo (DUHAMEL e FORTIN, 1999, pp. 161-162).

Para permitir a replicabilidade deste estudo é fundamental demonstrar o caminho percorrido para o concretizar. Logo, numa primeira fase, para o desenvolvimento do estado da

arte fez-se uma pesquisa da bibliografia existente. De seguida procedemos à análise de todo o material recolhido para se ter acesso a dados atuais e informações pertinentes que se relacionassem com o tema em estudo e, permitissem responder às questões colocadas durante o estudo, como assim recomendam DENNEY e TEWKSBURY (2013, p. 221).

Relativamente aos participantes, a população escolhida foram os Oficiais de Polícia da PNCV. Estes polícias foram selecionados através de uma estratégia de amostragem por conveniência, tendo em conta o tipo de estudo em questão e as características da amostra escolhida (CLARK, 2017, p. 1).

Para a escolha da amostra adotamos um conjunto de critérios. Escolhemos polícias com mais de cinco anos de serviço na categoria de Oficial, polícias que tenham dirigido uma unidade ou divisão de fronteiras aéreas, polícias que tenham exercido funções de comando regional numa das ilhas com unidades destacadas de fronteiras aéreas e, polícias que estiveram ligados à DEF durante o processo de modernização e transformação digital da mesma.

A amostra é constituída por oito Oficiais de Polícia de entre a população total de Oficiais da PNCV que, “embora no seu conjunto não sejam representativos da população em estudo, são característicos desta” (FIGUEIREDO, 2022, p. 35).

Como instrumento de recolha de dados optou-se pela entrevista enquanto instrumento que normalmente se utiliza em estudos desta natureza. As entrevistas fornecem “informações aprofundadas sobre as experiências dos participantes” (TAHERDOOST, 2022, p. 40), sobre as suas práticas e os seus pontos de vista (BURIRO *et al.*, 2017). Permitem, ainda, que o investigador retire elementos de reflexão de valor incalculável, contribuindo para a compreensão e aprofundamento do conhecimento sobre determinados factos ou situações (SARMENTO, 2013, p. 31).

Assim, optámos pela entrevista semiestruturada, onde o entrevistador apresenta um conjunto de temas a explorar, a partir dos quais elabora e apresenta questões ao entrevistado numa ordem predefinida, permitindo-o criar as suas próprias respostas e exprimi-las pelas próprias palavras (FORTIN *et al.*, 1999, p. 247). Este instrumento permite que o investigador tenha acesso a mais informação.

Descrito o instrumento de recolha, considerámos pertinente descrevermos, também, o instrumento de análise dos dados. Das diversas técnicas existentes optámos pela análise das entrevistas que constituem o *corpus*, que é o material que posteriormente será submetido à análise.

No que concerne aos procedimentos adotados, primeiramente solicitámos autorização ao Diretor Nacional da PNCV para a realização de entrevistas a polícias da referida instituição. Formulámos, ainda, um pedido para acesso e utilização de manuais de apoio à atividade de controlo fronteiriço e relatórios anuais da DEF, designadamente, dos últimos cinco anos disponíveis. Concedidas as referidas autorizações (*cf.* APÊNDICES II e III), procedemos à seleção dos participantes e ao envio do pedido de colaboração e do guião da entrevista por *e-mail* (*cf.* APÊNDICES IV e V). Aos participantes foram-lhes explicados o contexto e os objetivos da nossa investigação, assegurando assim o carácter voluntário da sua participação. O guião continha as mesmas perguntas para todos os entrevistados e foi elaborado num ficheiro *word*, permitindo que respondessem no mesmo ficheiro. Após a receção das entrevistas e fechado o processo de recolha de dados, procedemos à análise e tratamento das mesmas, retirando as informações necessárias para complementar a nossa pesquisa bibliográfica.

No que respeita à composição do texto da presente dissertação, visando apresentar uma ortografia atualizada, adotamos o novo acordo ortográfico da língua portuguesa que vigora desde 2009, ajustado ao Acordo do Segundo Protocolo Modificativo ao Acordo Ortográfico da Língua Portuguesa, aprovado pela RESOLUÇÃO DA ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA n.º 35/2008, de 29 de julho<sup>3</sup>. As citações de obras escritas em língua estrangeira foram devidamente traduzidas, da língua originária para a língua portuguesa, e as referências bibliográficas, sempre que possível, feitas de acordo com a norma *American Psychological Association* (APA) 7.<sup>a</sup> edição.

---

<sup>3</sup> Ratificado pelo DECRETO DO PRESIDENTE DA REPÚBLICA n.º 52/2008, de 29 de julho.

## CAPÍTULO I: DAS FRONTEIRAS

### I.1. ABORDAGEM CONCEPTUAL

Numa época caracterizada por desafios globais, riscos, ameaças e incertezas, cada vez mais complexos, assiste-se a uma crescente afirmação da segurança interna como pilar fundamental da segurança dos Estados (LOURENÇO *et al.*, 2015, p. 13). Os atentados terroristas de 11 de setembro de 2001, nos Estados Unidos da América, despertaram no mundo a necessidade de um olhar diferente sobre as fronteiras aéreas dos países. Vivemos, hoje, numa sociedade de multiriscos, onde “as novas ameaças são mais diversificadas, menos visíveis e menos previsíveis” (ELIAS, 2018a, p. 208). O Estado deverá preocupar-se com fenómenos como o terrorismo, a criminalidade organizada, o tráfico de seres humanos, o tráfico de estupefacientes, o tráfico de armas, a imigração ilegal, sem descurar outros fenómenos criminais também preocupantes (LOURENÇO *et al.*, 2015, p. 37). Muitas vezes, o entendimento de que os fenómenos supracitados estejam relacionados com a abolição do controlo das fronteiras, poderá ser encarado como uma medida adversa à segurança interna. (RIBEIRO, 2019, p. 4).

Historicamente, as fronteiras têm sido objeto de preocupação dos Estados. De acordo com MARCHUETA (2002, p. 26) “a ideia de fronteira, enquanto significado de limite ou delimitação concreta de um determinado espaço territorial, terá surgido, historicamente, da necessidade dos homens estabelecerem, definirem e resolverem os seus direitos de propriedade”. Posteriormente, esta noção passou para o plano político, jurídico e institucional das comunidades com maior expressão, havendo, assim, uma transposição do direito privado para o direito público das relações entre os Estados (MARCHUETA, 2002, p. 26), passando a fronteira a ser encarada como algo que organiza, diferencia e divide grupos.

Por sua vez, LAINE *et al.*, (2015, p. 15) defendem que a história das fronteiras está relacionada com as tentativas dos governantes e dos governos em controlarem a liberdade de circulação dos indivíduos. Neste capítulo, os autores assinalam que as primeiras tentativas de restrição surgem com o Império Romano, nomeadamente, nos séculos III e IV d.C., inicialmente com controlos frouxos e, posteriormente, mais rigorosos (LAINE *et al.*, 2015, p.

16). Com o Império Romano instituía-se, na Europa continental, a primeira fronteira fixa conhecida, denominada como o *limes*, situada ao longo do Reno e do Danúbio (MARCHUETA, 2002, p. 53).

Os primeiros estudos sobre fronteiras aparecem no final do século XIX, no âmbito da geografia política<sup>4</sup>. De acordo com LAINE *et al.*, (2015, p. 18) o quadro pioneiro destes estudos centrou-se, implícita ou explicitamente, em questões relacionadas com fronteiras estatais justificáveis, tendo o geógrafo e etnógrafo alemão FRIEDRICH RATZEL (1844-1904) dado um grande contributo neste campo<sup>5</sup>. Para além de FRIEDRICH RATZEL, a temática das fronteiras foi estudada por um conjunto de autores ligados à geopolítica, designadamente, RUDOLF KJELLEN, KARL HAUSHOFFER, JACQUES ANCEL, ALFRED MAHAN, JOHN MACKINDER, e NICHOLAS SPYKMAN (SEABRA, 2012, p. 5). Com o fim da Guerra Fria, o conceito de fronteira sofre alterações e os estudos de fronteira passam a ser reconhecidos como uma disciplina de direito próprio (LAINE *et al.*, 2015, p. 29) que abrange um leque vasto de disciplinas (KOLOSISOV e SCOTT, 2013).

Não se tem revelado fácil a delimitação do conceito de fronteira, havendo na literatura diversas aceções. O conceito de fronteira tem uma relação direta com a história da humanidade e com a construção das civilizações (RIGG, 2017, p. 1). Descrito várias vezes como “limite, raia, borda, divisa, demarcação, extremidade, frente, margem, confim, *entre-lugar*, *limen* – a variedade de palavras que buscam dar conta do significado de fronteira evidencia a sua polissemia” (ÁGUAS, 2013, p. 2). Perante o seu amplo leque semântico, ÁGUAS (2013, p. 3) propõe agrupar os múltiplos sentidos do termo em três modelos de análise: fronteira que separa; fronteira como frente; e fronteira que une. Desta forma, “cada fronteira cria as suas próprias diferenças, atribuindo-lhes consistência e sentido” (BAUMAN, 2005, p. 72).

Atualmente, a compreensão do conceito de fronteira é uma tarefa complexa, uma vez que está relacionado com diversas áreas do conhecimento, como o direito, a geografia, a

---

<sup>4</sup> Note-se que LAINE *et al.*, (2015, p. 16) acrescentam que, graças aos geógrafos, a evolução da tecnologia cartográfica permitiu aos governantes ter uma visão cada vez mais espacial das suas possessões e, conseqüentemente, as fronteiras ou regiões fronteiriças mais difusas tornaram-se fronteiras ou limites mais rigorosamente definidos.

<sup>5</sup> Sobre essa matéria, *vide* os diversos estudos, RATZEL (1896). *Der staat und sein boden geographisch betrachtet*; RATZEL (1990). *Geografia* e RATZEL (2019). *Politische geographie oder die geographie der staaten, des verkehres und des krieges*.

história e, sobretudo, à estratégia negocial pós-conflito (TEMPORÃO, 2017, p. 1). Conforme acerva GOMES (2019, p. 5), as fronteiras são linhas diferenciadoras para o movimento de pessoas, ou seja, representam o local onde se faz um controlo visando indagar se o indivíduo pode ou não atravessar. Esta ideia é complementada por VELASCO (2019, p. 163) que define fronteiras como as linhas de determinado território onde se faz a distinção entre fluxos desejáveis e indesejáveis, entre mercadorias e pessoas, recorrendo a um conjunto de dispositivos físicos ou administrativos. A linha de separação entre Estados soberanos (RIGG, 2017, p. 3) trata-se, inúmeras vezes, de algo imaginário, “expressa cartograficamente que marca os limites do território de um Estado, resultante de tratados, negociação ou conquistas” (PATRÍCIO, 2017, p. 11).

Como linha de separação, de acordo com RIGG (2017, p. 3), o conceito de fronteira traz em si dois subelementos importantes: linha de fronteira e área de fronteira. A linha de fronteira representa uma linha de separação e, a área de fronteira, refere-se a áreas de intercâmbio adjacentes a diferentes entidades. Enquanto entidade política, uma fronteira, determina o limite entre duas entidades territoriais e sociais (SOHN, 2015, p. 4).

Muitas vezes, o termo fronteira pode ser entendido, como algo obstrutivo. Neste sentido, VELASCO (2019, p. 159) esclarece que a compreensão das fronteiras como muros, ou então dispositivos utilizados para obstruir a passagem, representa uma perceção simplista que infelizmente tem sido amplamente disseminada. As fronteiras e muros são coisas distintas, com funções também elas distintas. As fronteiras, ao contrário dos muros, não buscam impedir os intercâmbios, mas regular os trânsitos (VELASCO, 2019, p. 159).

Numa outra perspetiva, TEMPORÃO (2017, p. 1) acrescenta que a fronteira é um “dispositivo criado pelo Estado, embutido de uma dupla dimensão: a que define um limite de vizinhança entre entidades soberanas e a que salvaguarda um domínio de intervenção autónomo na defesa dos interesses próprios”. Na modernidade, o conceito de fronteira foi associado ao conceito de soberania, onde o surgimento das linhas fronteiriças acompanhou o desenvolvimento da conceção moderna de espaço (ÁGUAS, 2013, p. 2). Neste sentido, RIGG (2017, p. 2) entende que, embora o conceito de fronteira continue a ser relevante, a sua definição jurídico legal não fornece, atualmente, um quadro abrangente. A globalização e a

revolução da informação alteraram os pressupostos, o que obriga a uma nova abordagem com o intuito de redefinir a sua natureza e dinâmica.

Na literatura, podemos observar a referência a diferentes tipos de fronteiras, designadamente, fronteiras culturais, políticas e linguísticas (SENDHARDT, 2013, p. 26). Já STETTER (2005) e BONACKER (2006) preferem utilizar uma abordagem mais sistemática, diferenciando as fronteiras entre fronteiras territoriais, funcionais e simbólicas. Dentro das fronteiras políticas identificam-se diferentes tipos e modelos, nomeadamente, fronteiras terrestres, fronteiras marítimas, fronteiras fluviais e fronteiras aéreas.

Para o presente estudo, importa definir, analisar e compreender o conceito de fronteiras aéreas. Pelo levantamento efetuado sobre o estado da arte, este é um tema pouco desenvolvido<sup>6</sup>. A maioria dos estudos existentes no campo das fronteiras tem dado maior ênfase à questão das fronteiras terrestres e marítimas. Assim, para o presente trabalho, as fronteiras aéreas serão entendidas enquanto pontos de controlo, onde se faz a diferenciação entre fluxos permitidos ou não, de cargas, mercadorias e pessoas.

## **I.2. ENQUADRAMENTO JURÍDICO**

O controlo das fronteiras é uma atividade fundamental quando se trata de garantir a segurança nacional. Os Estados têm o direito de controlar as suas fronteiras e de estabelecer protocolos de segurança que reforcem este controlo. O controlo fronteiriço, para além de permitir que os países regulem a entrada e saída de pessoas, bem como de bens e mercadorias do seu território, representa uma manifestação de soberania dos Estados, na medida em que têm a prerrogativa de fixar as condições de entrada e permanência de estrangeiros no seu espaço (SOUSA, 2004, p. 10).

As fronteiras “só passaram a existir com os estados-nação - fazendo com que a consolidação da soberania estatal aparecesse como um processo histórico evidente” (LAINE *et al.*, 2015, p. 17). A questão da soberania dos Estados tem sido amplamente debatida por um

---

<sup>6</sup> Sobre esta matéria vejam-se os mais importantes estudos, nomeadamente, NICOLAU (2015). *Fluxos migratórios e desafios de segurança: a circulação de pessoas nas fronteiras aéreas portuguesas*; RILEY (2003). *Border control*; ADEY (2012). *Borders, identification and surveillance: New regimes of border control* e MØHL (2018). *Border control and blurred responsibilities at the airport*.

conjunto de autores e “procede de ideias do renascentista francês JEAN BODIM (1530-1596)” (REBELO, 2020, p. 26). Neste sentido, são identificados, pela literatura, dois modelos distintos: o modelo de Vestefália, “onde se encontraria o fundamento histórico da soberania como princípio de legitimidade fundamental da ordem internacional” (NUNES, 2001, p. 77); e o modelo da Carta das Nações Unidas “que, impondo restrições à centralidade da soberania na ordem internacional, configuraria sobretudo a promessa de uma ordem internacional renovada com base em princípios e valores humanitários” (NUNES, 2001, p. 77). Os tratados de Vestefália de 1648, vieram pôr termo à guerra dos trinta anos entre as principais potências europeias (SEABRA, 2012, p. 11) representando um marco histórico na consagração do princípio da soberania<sup>7</sup> (NUNES, 2001, p. 78), originando um sistema de Estados, independentes do ponto de vista político (ESTEVES e GOMES, 2008, p. 3).

Cabo Verde, enquanto Estado independente e soberano, também ganhou o direito ao controlo das suas fronteiras. Em 5 de julho de 1975 dava-se um passo importante na questão da soberania do país. Nesta data, com a aprovação da LEI SOBRE A ORGANIZAÇÃO POLÍTICA DO ESTADO<sup>8</sup> (LOPE), a Assembleia Nacional de Cabo Verde proclamava solenemente a República de Cabo Verde como nação independente e soberana. A LOPE marcava o fim do domínio colonial (REBELO, 2020, p. 51), passando o país a ser gerido pelo próprio povo, com o Partido Africano da Independência da Guiné e Cabo Verde (PAIGC) a perfilar-se como a força política dirigente da sociedade cabo-verdiana. Nesse mesmo diploma, a República de Cabo Verde lançava um apelo aos Estados Independentes, organizações e organismos internacionais, para reconhecerem Cabo Verde, “*de jure* como Estado soberano, de harmonia com o direito e a prática internacionais” (LOPE, 1975).

No dia 13 de outubro de 1980 foi aprovada a primeira Constituição da República de Cabo Verde (CRCV). Com a entrada do país no convívio das nações livres, era necessário a aprovação de um diploma constituinte com as linhas gerais da edificação de uma sociedade justa e livre. A constituição de 1980 passou a classificar Cabo Verde, conforme o texto do art.<sup>9</sup>

---

<sup>7</sup> Porém, conforme afirma ESTEVES e GOMES (2008, p. 3), este princípio surge antes de 1648 “visto que algumas normas do chamado modelo vestefaliano já faziam parte do Direito Internacional antes dessa data e o próprio conceito de soberania, como princípio da regulação dos conflitos internos, está já patente nos escritos de JEAN BODIN”.

<sup>8</sup> Este diploma veio instituir os órgãos do poder do Estado soberano de Cabo Verde e criar uma orgânica jurídico-política, indispensáveis à governação e administração do país até que fosse criada a Constituição da República de Cabo Verde (LOPE, 1975).

1.º, como sendo uma república soberana, democrática, laica, unitária, anticolonialista e anti-imperialista (CRCV, 1980). A soberania nacional passa a residir no povo<sup>9</sup>, exercida sobre todo o território nacional que à data compreendia a superfície emersa, as águas arquipelágicas, o mar territorial, incluindo os respetivos leitos e subsolos e, o espaço aéreo subjacente aos espaços geográficos<sup>10</sup>.

Em virtude de algumas revisões, retificações e alterações, com a abertura política no país e a implementação do regime de democracia pluralista, há a necessidade de proceder a uma revisão constitucional, que teve lugar com a LEI CONSTITUCIONAL n.º 01/IV/92 de 25 de setembro. Segundo REBELO (2020, p. 69), “este normativo jurídico de ordem superior ficou composto em 322 artigos e é referenciado como sendo a segunda Constituição do país”. Concebido sob um modelo diferente, de princípios estruturantes de uma democracia pluralista, veio revogar a maioria dos artigos da CRCV de 1980. Assim, o art.º 1.º da CRCV ganha uma nova redação, onde Cabo Verde passa a ser classificado como uma República soberana, unitária e democrática, que garante o respeito pela dignidade humana. Para além da questão da soberania, o respeito pelos direitos humanos passa a ser um dos princípios fundamentais do Estado<sup>11</sup>. A última revisão da CRCV aconteceu em 2010, com a LEI n.º 1/VII/2010, que é a Constituição em vigor neste momento.

O controlo de entrada e saída de pessoas do território nacional, quando efetuado pela PNCV, deve nortear-se por um conjunto de diplomas legais que relevam do direito interno, do direito internacional público e do direito comunitário. Do direito internacional público, destaca-se a DECLARAÇÃO UNIVERSAL DOS DIREITOS HUMANOS (DUDH), que foi adotada e proclamada pela Assembleia Geral das Nações Unidas (RESOLUÇÃO 217-A III) em 10 de dezembro de 1948. Toda e qualquer norma jurídica que venha a ser produzida para regular a entrada, permanência e saída de estrangeiros do território nacional, deve ser elaborada de acordo com os princípios presentes na DUDH<sup>12</sup>. De igual modo, também no que diz respeito

---

<sup>9</sup> *Cfr.* n.º 1 do artigo 2.º da CONSTITUIÇÃO DA REPÚBLICA DE CABO VERDE de 1980.

<sup>10</sup> *Cfr.* alíneas a), b) e c) do n.º 1 do artigo 8.º da CONSTITUIÇÃO DA REPÚBLICA DE CABO VERDE de 1980.

<sup>11</sup> *Cfr.* n.º 1 do artigo 1.º da LEI CONSTITUCIONAL n.º 01/IV/92.

<sup>12</sup> Por força dos n.ºs 1, 2 e 3 do artigo 12.º da CRCV.

ao controlo de fronteiras, os polícias devem evitar qualquer tipo de discriminação contra pessoas, ou grupos de pessoas em função da raça<sup>13</sup>.

Destaque-se, ainda, a CONVENÇÃO DA AVIAÇÃO CIVIL INTERNACIONAL de 7 de dezembro de 1944 (designada por CONVENÇÃO DE CHICAGO), ratificada por Cabo Verde em 1976 e publicada na ordem jurídica cabo-verdiana através da RESOLUÇÃO DO CONSELHO DE MINISTROS n.º 18/2003, de 11 de agosto. A CONVENÇÃO DE CHICAGO estabelece que a entrada e saída, por via aérea, de passageiros, tripulantes ou carga do território dos Estados contratantes deverá ser efetuada conforme mandam as leis e regulamentos em vigor nesse Estado<sup>14</sup>. Cabo Verde, ao assinar e ratificar a convenção, acordou adotar medidas possíveis e necessárias, tendentes a facilitar a navegação das aeronaves, evitando demoras desnecessárias aos passageiros e tripulantes, especialmente no que diz respeito à aplicação dos diplomas relacionados com a imigração<sup>15</sup>. O ANEXO 9 da convenção estabelece que os Estados contratantes, a fim de facilitarem e acelerarem os procedimentos de chegada e partida de pessoas nas fronteiras aéreas, devem adotar regulamentos de controlo fronteiriço, adequados ao ambiente de transporte aéreo, e empregá-los para evitar atrasos desnecessários, sem pôr em causa a integridade das fronteiras<sup>16</sup>.

Dentro do quadro internacional, Cabo Verde ratificou, igualmente, em 1997, a CONVENÇÃO INTERNACIONAL SOBRE A PROTEÇÃO DOS DIREITOS DE TODOS OS TRABALHADORES MIGRANTES E MEMBROS DAS SUAS FAMÍLIAS, adotada pela RESOLUÇÃO n.º 45/158 da Assembleia Geral das Nações Unidas, em 18 de dezembro de 1990, tendo a mesma entrado em vigor na ordem jurídica cabo-verdiana a 1 de julho de 2003. Esta convenção surge como instrumento de proteção dos direitos das pessoas que emigram por razões económicas ou a procura de emprego.

A nível regional surge, em 28 de maio de 1975, o TRATADO DA COMUNIDADE ECONÓMICA DOS ESTADOS DA ÁFRICA OCIDENTAL<sup>17</sup> (CEDEAO). O Tratado da CEDEAO veio

---

<sup>13</sup> *Cfr.* alínea a) do n.º 1 do artigo 2.º da CONVENÇÃO INTERNACIONAL SOBRE A ELIMINAÇÃO DE TODAS AS FORMAS DE DISCRIMINAÇÃO RACIAL.

<sup>14</sup> *Cfr.* artigo 13.º da CONVENÇÃO DE CHICAGO DE 1944.

<sup>15</sup> *Cfr.* artigo 22.º da CONVENÇÃO DE CHICAGO DE 1944.

<sup>16</sup> *Cfr.* capítulo 3 do anexo 9 da CONVENÇÃO DE CHICAGO DE 1944.

<sup>17</sup> A CEDEAO, da qual Cabo Verde é membro desde 1977, abrange uma área territorial de 5,2 milhões de quilómetros quadrados, conta com uma população estimada em 300 milhões de cidadãos e com um PIB combinado de 734,8 mil milhões de dólares (CEDEAO, 2024).

abrir novos caminhos para a cooperação económica e promoção da autossuficiência coletiva dos Estados-Membros da comunidade (CEDEAO, 2024). Outro objetivo importante do tratado e que se relaciona com o nosso tema, é a supressão, entre os Estados-Membros, dos obstáculos à livre circulação de pessoas, bens, serviços e capitais. Esta prerrogativa ganha expressão com a assinatura do PROTOCOLO AO TRATADO QUE ESTABELECE A COMUNIDADE ECONÓMICA AFRICANA EM MATÉRIA DE LIVRE CIRCULAÇÃO DE PESSOAS, DIREITO DE RESIDÊNCIA E DIREITO DE ESTABELECIMENTO (AFRICAN UNION, 2024a), por força do n.º 2 do artigo 43.º do TRATADO DE CRIAÇÃO DA COMUNIDADE ECONÓMICA AFRICANA, adotado em Abuja, Nigéria, a 3 de junho de 1991, que entrou em vigor a 12 de maio de 1994 (AFRICAN UNION, 2024b). Ciente dos desafios levantados pela abolição de fronteiras entre os Estados-membros, o protocolo prevê, no artigo 5.º, que a implementação da política de livre circulação de pessoas<sup>18</sup> nas comunidades económicas regionais seja feita de forma progressiva, respeitando as seguintes fases: a primeira fase, durante a qual os Estados-Membros devem implementar o Direito de entrada e a abolição dos requisitos de visto; a segunda fase, durante a qual os Estados-Membros devem implementar o direito de residência; e a terceira fase, durante a qual os Estados-Membros devem implementar o direito de estabelecimento.

Do direito nacional vigente surgem vários diplomas que densificam e completam o regime jurídico relacionado com o controlo de entrada, permanência e saída de pessoas do território nacional. A Estratégia Nacional de Imigração (aprovada através da RESOLUÇÃO DO CONSELHO DE MINISTROS n.º 3/2012, de 23 de janeiro) estabelece medidas para dar resposta aos desafios impostos pela imigração. Estas medidas assentam num conjunto de tópicos orientadores, designadamente a migração regular, os vistos e residência, a migração laboral, combate ao tráfico de seres humanos e proteção das vítimas de tráfico. Alicerçam-se, ainda, na gestão integrada de fronteiras, recolha e análise de dados, cooperação regional e internacional, direitos humanos, educação, formação, segurança, saúde e habitação, cidadania e naturalização, e relação e coerência de políticas de emigração e de imigração. O ponto 2 da estratégia, no que concerne às respostas políticas, estipulou, entre outras medidas, a preparação

---

<sup>18</sup> De acordo com o artigo 6.º do PROTOCOLO AO TRATADO QUE ESTABELECE A COMUNIDADE ECONÓMICA AFRICANA EM MATÉRIA DE LIVRE CIRCULAÇÃO DE PESSOAS, DIREITO DE RESIDÊNCIA E DIREITO DE ESTABELECIMENTO, os cidadãos nacionais de um Estado-Membro gozam do direito de entrar, permanecer, circular livremente e de sair do território de outro Estado-Membro, sem a exigência de visto, mas de acordo com as leis, regulamentos e procedimentos do Estado-Membro de acolhimento.

CONTROLO DAS FRONTEIRAS AÉREAS EM CABO VERDE  
SUBSÍDIOS DA POLÍCIA NACIONAL DE CABO VERDE

e adoção de uma nova lei sobre entrada e saída de estrangeiros do território nacional, o que veio a acontecer com a aprovação da LEI n.º 66/VIII/2014, de 17 de julho.

A LEI n.º 66/VIII/2014<sup>19</sup>, de 17 de julho, estabelece o regime jurídico de entrada, permanência, saída e a expulsão de estrangeiros do território cabo-verdiano, bem como a sua situação jurídica. O regime de entrada no território nacional, conforme defendem SOUSA e DELGADO (2013, p. 7), governa-se pelos princípios da entrada condicionada em território nacional, princípio do controlo de entrada, pelo princípio da limitação dos locais de entrada e, por fim, pelo princípio da autossustentação da estadia. O disposto no presente diploma aplica-se aos estrangeiros e apátridas, com exceção, dos estrangeiros que residam em território nacional na qualidade de refugiados, dos agentes diplomáticos e consulares acreditados, dos membros das missões diplomáticas ou permanentes especiais e dos postos consulares, bem como dos familiares<sup>20</sup>. Conforme o artigo 5.º da LEI n.º 66/VIII/2014, de 17 de julho, a entrada e saída do território cabo-verdiano é feita pelos postos de fronteira qualificados para o efeito, e, nestes, os estrangeiros deverão submeter-se às medidas e controlos legalmente previstos.

O artigo 6.º da LEI n.º 66/VIII/2014, de 17 de julho prevê que, para entrarem no território nacional, os estrangeiros devem possuir documento de viagem válido<sup>21</sup>, visto, meios económicos suficientes<sup>22</sup> e não estarem sujeitos a nenhuma proibição expressa de entrada por decisão administrativa ou judicial. São documentos válidos de viagem para entrada no território cabo-verdiano, o passaporte ou documento equivalente, o *laissez-passer* emitido pelos Estados ou por organizações internacionais reconhecidas por Cabo Verde<sup>23</sup>. É também válido o bilhete de identidade dos funcionários ou agentes de missões estrangeiras ou de organizações internacionais, quando emitido pelo departamento governamental responsável pelas relações exteriores<sup>24</sup>. É ainda válido o título de viagem para refugiados, outros

---

<sup>19</sup> Esta lei foi alterada pela LEI n.º 80/VIII/2015, de 7 de janeiro, pela LEI n.º 19/IX/2017, de 13 de dezembro e pela LEI n.º 27/X/2023, de 8 de maio.

<sup>20</sup> *Cfr.* n.º 1 e 2 do artigo 3.º da LEI n.º 66/VIII/2014, de 17 de julho.

<sup>21</sup> Segundo o artigo 5.º do DECRETO-LEI n.º 2/2015, de 6 de janeiro, a validade do documento de viagem deve ser superior em, pelo menos, seis meses à duração da estada prevista.

<sup>22</sup> *Cfr.* PORTARIA 16/2015 de 27 de março.

<sup>23</sup> *Cfr.* alíneas a) e b) do n.º 2 do artigo 7.º da LEI n.º 66/VIII/2014, de 17 de julho.

<sup>24</sup> *Cfr.* alínea c) do n.º 2 do artigo 7.º da LEI n.º 66/VIII/2014, de 17 de julho.

CONTROLO DAS FRONTEIRAS AÉREAS EM CABO VERDE  
SUBSÍDIOS DA POLÍCIA NACIONAL DE CABO VERDE

documentos previstos em leis ou convenções internacionais de que Cabo Verde seja parte e outros documentos determinados por autoridades cabo-verdianas competentes<sup>25</sup>.

Para entrar no território cabo-verdiano, os estrangeiros devem, também, ser titulares de um visto válido que sirva à finalidade da deslocação<sup>26</sup>. Conforme o n.º 1 do artigo 26.º da LEI n.º 66/VIII/2014, de 17 de julho, o visto poderá ser de trânsito, oficial, diplomático ou de cortesia, de turismo<sup>27</sup>, temporário ou de residência. Porém, podem entrar em Cabo Verde os estrangeiros titulares de título de residência válido, os estrangeiros beneficiários de isenção ou dispensa de visto<sup>28</sup> previstos por lei ou acordo internacional de supressão de vistos ou de livre circulação e estabelecimento, em que Cabo Verde seja parte<sup>29</sup>. Excetuam-se, ainda, da necessidade de visto, os cônsules honorários e os agentes consulares de Cabo Verde de nacionalidade estrangeira e, os naturais de Cabo Verde que tenham obtido a nacionalidade estrangeira, bem como os seus cônjuges e descendentes, mediante algumas condições previstas na lei<sup>30</sup>.

A LEI n.º 66/VIII/2014, de 17 de julho encontra-se regulamentada pelo DECRETO-LEI n.º 2/2015, de 6 de janeiro, alterado pelo DECRETO-LEI n.º 46/2018, de 13 de agosto.

Para além dos diplomas referidos nos parágrafos anteriores, existe um conjunto de outros diplomas criados pelos sucessivos governos, que acabam por condicionar o controlo de entrada e saída de pessoas do território nacional. Muitos desses diplomas decorrem de acordos com outros Estados, promovendo a livre circulação de pessoas, ou então, a isenção de vistos para entrada no território nacional. Desses, destaca-se, a RESOLUÇÃO DO CONSELHO DE MINISTROS n.º 134/2018, de 21 de dezembro, que, com o propósito de proteger o interesse estratégico do governo na promoção do turismo, aprova a lista de países cujos cidadãos estão isentos de vistos de turismo. Fazem parte dessa lista os países da União Europeia (EU), a

---

<sup>25</sup> *Cfr.* alíneas *d)*, *e)* e *f)* do n.º 2 do artigo 7.º da LEI n.º 66/VIII/2014, de 17 de julho.

<sup>26</sup> *Cfr.* n.º 1 do artigo 9.º da LEI n.º 66/VIII/2014, de 17 de julho.

<sup>27</sup> De acordo com a alínea *b)* do n.º 3 do artigo 9.º da LEI n.º 19/IX/2017, de 13 de dezembro, a isenção de visto de turismo só se aplica para períodos de estada de curta duração, até o máximo de 30 dias.

<sup>28</sup> A lista de países estrangeiros cujos nacionais estão isentos de visto para entrada em Cabo Verde encontra-se no ANEXO IV.

<sup>29</sup> *Cfr.* alíneas *a)* e *b)* do n.º 3 do artigo 9.º da LEI n.º 66/VIII/2014, de 17 de julho. De acordo com a alínea *c)* do n.º 3 do artigo 9.º da LEI n.º 66/VIII/2014, de 17 de julho, excetuam-se, ainda, desta exigência, os estrangeiros que sejam titulares de bilhete de identidade de funcionário ou agente de missão estrangeira, ou de organização internacional e, os estrangeiros que sejam titulares do título de viagem para refugiados.

<sup>30</sup> *Cfr.* alíneas *d)* e *e)* do n.º 3 do artigo 9.º da LEI n.º 66/VIII/2014, de 17 de julho.

Islândia, o Liechtenstein, a Noruega, o Reino Unido e a Suíça. Esses países representam 80% da procura turística em Cabo Verde<sup>31</sup>.

Por outro lado, com a RESOLUÇÃO n.º 14/X/2021, de 6 de agosto de 2021, aprova-se o Acordo sobre a Mobilidade entre os Estados-Membros da Comunidade dos Países de Língua Portuguesa (CPLP), adotado em Luanda, em julho de 2021, na XIII Conferência de Chefes de Estado e de Governo da Comunidade dos Países de Língua Portuguesa. O artigo 6.º da RESOLUÇÃO n.º 14/X/2021, de 6 de agosto de 2021 esclarece que a mobilidade pode revestir a qualidade de estada de curta duração CPLP, estada temporária CPLP, visto de residência CPLP ou residência CPLP. O n.º 1 do artigo 7.º, explana que o regime de mobilidade abrange os titulares de passaportes diplomáticos, oficiais, especiais e de serviço e os titulares de passaportes ordinários. O acordo prevê, também, a possibilidade de as partes restringirem a entrada ou permanência dos cidadãos da outra parte no seu território, com os fundamentos constantes no artigo 10.º. As Partes, com a assinatura do acordo, comprometeram-se em criar as condições legais e institucionais que visem o incremento progressivo da mobilidade, com a prerrogativa de poderem assumir as suas obrigações de forma gradual, com níveis diferenciados de integração<sup>32</sup>. Às partes não é exigida o cumprimento de quaisquer obrigações incompatíveis com os compromissos internacionais assumidos em outros acordos regionais<sup>33</sup>. Trata-se de um diploma recente que vem causando alguma polémica. Exemplo disso foi o procedimento de infração<sup>34</sup> iniciado pela Comissão Europeia (CE) contra Portugal por causa do Acordo de Mobilidade da CPLP<sup>35</sup>.

### I.3. FRONTEIRAS AÉREAS EM CABO VERDE

Antes de se aflorar as fronteiras aéreas em Cabo Verde, consideramos necessário construir um breve enquadramento histórico do setor da aviação civil no país. Cabo Verde é

---

<sup>31</sup> Cfr. RESOLUÇÃO DO CONSELHO DE MINISTROS n.º 134/2018, de 21 de dezembro.

<sup>32</sup> Cfr. n.º 1 e 2 do artigo 12.º da RESOLUÇÃO n.º 14/X/2021, de 6 de agosto de 2021.

<sup>33</sup> Cfr. n.º 3 do artigo 12.º da RESOLUÇÃO n.º 14/X/2021, de 6 de agosto de 2021.

<sup>34</sup> Sobre esta matéria veja-se a notícia publicada no jornal DIÁRIO DE NOTÍCIAS (2023). *MAI: Acordo de mobilidade na CPLP “não colide” com o regime europeu*.

<sup>35</sup> A Comissão Europeia “considera que a legislação portuguesa relativa à emissão de títulos de residência ao abrigo do Acordo de Mobilidade da CPLP não está em conformidade com o modelo uniforme da UE previsto no Regulamento (CE) n.º 1030/2002” (PARLAMENTO EUROPEU, 2024).

um país arquipelágico, composto por dez ilhas, situado a 500 km da costa ocidental de África (SILVA, 2013, p. 3) com uma população estimada, conforme os dados preliminares do último recenseamento geral da população, em 498 063 habitantes (INSTITUTO NACIONAL DE ESTATÍSTICA [INE], 2022). Pela sua disposição geográfica no Atlântico sempre representou uma posição estratégica para vários setores (ROSÁRIO, 2023, p. 14) entre os quais o setor aeronáutico. Um exemplo disso foi a escolha da ilha de São Vicente como ponto de paragem, por SACADURA CABRAL E GAGO COUTINHO durante a travessia aérea do atlântico sul a bordo do hidroavião Lusitânia. O voo realizou-se no dia 5 de abril de 1922 e teve a duração de 10 horas e 43 minutos, ligando a baía de Gando a São Vicente de Cabo Verde (FRAGA, 2002, p. 11).

Em 15 de agosto de 1939, num aeródromo improvisado nas proximidades da localidade de Pedra de Lume, ilha do Sal, aterrava um trimotor pertencente à força aérea italiana denominado *Savoia – Marchetti* (ANDRADE, 2017, p. 62). Decorridos alguns meses, a 15 de dezembro de 1939, com o objetivo de promover uma ligação aérea entre a Europa e América do Sul, inaugurou-se, na mesma ilha, uma base aérea que serviria às linhas aéreas transcontinentais italianas (LATI) (ANDRADE, 2017, p. 62). Neste período, embora com contornos diferentes, as fronteiras aéreas começavam a ganhar algum protagonismo enquanto ponto de entrada e saída de pessoas do país.

Acompanhando o crescimento do setor turístico, o setor aeroportuário do país tem sofrido, na última década, um desenvolvimento considerável. Neste momento, o sistema aeroportuário de Cabo Verde dispõe de quatro aeroportos internacionais, localizados nas ilhas do Sal, Santiago, Boa Vista e S. Vicente (SILVA, 2013, p. 3). Esses aeroportos representam, de momento, os postos habilitados de fronteiras aéreas de Cabo Verde<sup>36</sup> e é onde se deve efetuar a entrada e saída de pessoas do território nacional, quando transportados por via aérea.

---

<sup>36</sup> Cfr. alíneas *a)*, *b)* e *c)* do n.º 1 do artigo 2.º do DECRETO-LEI n.º 2/2015, de 6 de janeiro, alterado pelo DECRETO-LEI n.º 46/2018, de 13 de agosto.

**Figura 1 – Localização dos Aeroportos Internacionais de Cabo Verde**



Fonte: Adaptado do GOOGLE EARTH, 2023.

O Aeroporto Internacional da Praia – Nelson Mandela (AIDP-NM), com código de identificação da ICAO<sup>37</sup> - GVNP e código IATA (*International Air Transport Association*) – RAI (SILVA, 2013, p. 28), encontra-se localizado na ilha de Santiago, a cerca de três km a nordeste do centro da cidade da Praia e veio substituir o antigo aeroporto Francisco Mendes (VINCI AIRPORTS, 2024a). Conforme afirma a AGÊNCIA DE AVIAÇÃO CIVIL (AAC, 2017), este aeroporto possui uma pista de 2100 metros de comprimento, o que lhe permite receber aeronaves de classe 4D<sup>38</sup> conforme a classificação da *International Civil Aviation Organization* (ICAO). O AIDP-NM recebe voos internacionais procedentes da Europa, da América do Sul, da América do Norte e África e dispõe de serviços de *handling*, combustíveis, *catering*, *free-shop* e lojas (AAC, 2017).

<sup>37</sup> A ICAO – *International Civil Aviation Organization* é o órgão especializado das Nações Unidas, criado em 1944 para promover o desenvolvimento seguro e organizado da aviação civil internacional, através da elaboração de regulamentos e normas, necessários para a segurança operacional da aviação (SILVA, 2013, p. 9).

<sup>38</sup> Sobre esta matéria *vide* ANEXO V.

O Aeroporto Internacional Amílcar Cabral (AIAC), situado na ilha do Sal, foi o primeiro aeroporto internacional de Cabo Verde. Com código de identificação da ICAO – GVAC e, código de identificação da IATA – SID (SILVA, 2013, p. 27), foi projetado no final da década de 1930 pelo Engenheiro Raul Pires Ferreira Chaves, tendo sido originalmente denominado Aeródromo Internacional da ilha do Sal (VINCI AIRPORTS, 2024b). O AIAC representa a maior infraestrutura aeroportuária do país, possuindo uma pista de 3000 metros de comprimento, o que lhe permite receber aeronaves de classe 4E<sup>39</sup>, consoante a classificação da ICAO (AAC, 2017). O AIAC funciona como plataforma para voos internacionais e domésticos, servindo a escala técnica para abastecimentos e é considerado o aeroporto alternante para os *Space Shuttle* da *National Aeronautics and Space Administration* (NASA) (VINCI AIRPORTS, 2024b). A semelhança do AIDP-NM, também oferece serviços de *handling*, combustíveis, *catering*, *free-shop* e lojas (AAC, 2017).

O Aeroporto Internacional Aristides Pereira (AIAP) encontra-se situado na ilha da Boavista, tendo sido inaugurado em 2007. Tem como código de identificação da ICAO – GVBA e como código de identificação da IATA – BVC (SILVA, 2013, p. 29). Em 2010, foi beneficiado com a realização de obras de expansão, visando aprimorar a sua capacidade operacional. Atualmente, é o terceiro aeroporto mais ativo do país (VINCI AIRPORTS, 2024c). O AIAP recebe voos internacionais procedentes maioritariamente da Europa, por força do turismo, mas também voos domésticos. O AIAP possui uma pista de 2100 metros de comprimento adequada a aeronaves de classe 4D<sup>40</sup>, conforme classificação da ICAO e oferece serviços de *handling*, combustíveis e lojas (AAC, 2017). De acordo com informações da VINCI AIRPORTS (2024c), o AIAP está preparado para receber e processar cerca de 1560 passageiros por hora.

O Aeroporto Internacional Cesária Évora (AICE) encontra-se situado na ilha de São Vicente, junto à localidade de São Pedro, a cerca de cinco quilómetros a sudoeste do centro da Cidade do Mindelo (VINCI AIRPORTS, 2024d). O AICE, tem como código de identificação da ICAO – GVSV e código de identificação da IATA – VXE (SILVA, 2013, p. 30). O AICE possui uma pista de 2000 metros de comprimento, capaz de receber aeronaves da classe 4D<sup>41</sup> de

---

<sup>39</sup> Sobre esta matéria *vide* ANEXO V.

<sup>40</sup> *Ibidem*.

<sup>41</sup> *Ibidem*.

acordo com classificação da ICAO. O AICE recebe voos internacionais de várias paragens e, também, dispõe de serviços de *handling*, combustíveis e lojas (AAC, 2017). Conforme afirma VINCI AIRPORTS (2024d), o AICE tem capacidade para receber cerca de 550 passageiros por hora, divididos entre voos domésticos e internacionais.

Relativamente ao fluxo de passageiros nos aeroportos internacionais do país, provenientes de países terceiros, decidimos fazer uma breve análise dos dados dos últimos cinco anos, por forma a termos uma noção daquilo que foi o número de pessoas que passaram pelas fronteiras aéreas do país, tendo em consideração as restrições que se faziam sentir no período da pandemia pela COVID-19.

**Tabela 1 - Movimento de aeronaves e passageiros no  
Aeroporto Internacional da Praia - Nelson Mandela (AIDP-NM)**

**Voos internacionais**

Aeroporto Internacional da Praia - AIDP-NM		
<b>Ano</b>	<b>Movimento Aeronaves</b>	<b>Movimento Passageiros</b>
<b>2019</b>	3 581	320 520
<b>2020</b>	1 580	103 798
<b>2021</b>	2 675	197 465
<b>2022</b>	3 697	311 087
<b>2023</b>	4 104	368 786

Fonte: Adaptado da AAC, 2024.

Analisando os dados do AIDP-NM, podemos observar que o movimento de passageiros em 2020 sofreu uma diminuição acentuada, situada na ordem dos 67,6%, relativamente ao período homólogo.

**Tabela 2 - Movimento de aeronaves e passageiros no  
Aeroporto Internacional Amílcar Cabral (AIAC)**

**Voos internacionais**

Aeroporto Internacional Amílcar Cabral - AIAC		
<b>Ano</b>	<b>Movimento Aeronaves</b>	<b>Movimento Passageiros</b>
<b>2019</b>	11 053	1 015 936
<b>2020</b>	4 407	261 693
<b>2021</b>	3 873	226 342
<b>2022</b>	8 549	883 238
<b>2023</b>	9 950	1 032 487

Fonte: Adaptado da AAC, 2024.

No que tange ao AIAC, o aeroporto com maior movimento de passageiros em Cabo Verde, constatamos que os dados referentes a 2020 demonstram uma diminuição bastante acentuada, na ordem dos 74,2%, comparando com o ano anterior. Mas de todos os anos, o menos expressivo foi 2021.

**Tabela 3 - Movimento de aeronaves e passageiros no  
Aeroporto Internacional Aristides Pereira (AIAP)**

**Voos internacionais**

Aeroporto Internacional Aristides Pereira - AIAP		
<b>Ano</b>	<b>Movimento Aeronaves</b>	<b>Movimento Passageiros</b>
<b>2019</b>	3 550	511 452
<b>2020</b>	896	124 463

CONTROLO DAS FRONTEIRAS AÉREAS EM CABO VERDE  
SUBSÍDIOS DA POLÍCIA NACIONAL DE CABO VERDE

<b>2021</b>	514	58 935
<b>2022</b>	2 649	381 872
<b>2023</b>	3 415	512 757

Fonte: Adaptado da AAC, 2024.

O AIAP, à semelhança dos aeroportos AIDP-NM e AIAC, em 2020, viu o número de passageiros reduzir drasticamente, com uma diminuição na ordem dos 75,7%, comparado com o período homólogo.

**Tabela 4 - Movimento de aeronaves e passageiros no  
Aeroporto Internacional Cesária Évora (AICE)**

**Voos internacionais**

Aeroporto Internacional Cesária Évora - AICE		
Ano	Movimento Aeronaves	Movimento Passageiros
<b>2019</b>	935	100 796
<b>2020</b>	435	36 365
<b>2021</b>	711	59 746
<b>2022</b>	1 011	106 963
<b>2023</b>	1 231	128 940

Fonte: Adaptado da AAC, 2024.

No que concerne ao AICE, verificamos que em 2020 houve uma redução do número de passageiros provenientes de países terceiros. Em 2022 houve um aumento do número de passageiros, sendo que 2022 foi o ano que registou maior número, comparado com 2019, 2020, 2021. A redução drástica do número de passageiros no ano 2020 está relacionada com a interdição das ligações aéreas com o Brasil, EUA, Nigéria, Senegal, Portugal e restantes países europeus durante a pandemia de COVID-19 (GOVERNO DE CABO VERDE, 2020a, p. 110).

Por força de um contrato de concessão do serviço público aeroportuário assinado em julho de 2022 entre o governo de Cabo Verde e a Cabo Verde Airports, os aeroportos do país passaram a ser geridos pela empresa Cabo Verde Airports, detida pela Vinci Airports e ANA – Aeroportos de Portugal (AEROPORTOS E SEGURANÇA AÉREA [ASA], 2023). Esta iniciativa teve como objetivos impulsionar a expansão e modernização dos aeroportos cabo-verdianos e, promover o turismo (GOVERNO DE CABO VERDE, 2022a).

A preocupação do governo com o setor aeroportuário não é recente. Com a aprovação da Carta de Política de Transportes em 22 de maio de 2013 foram identificados as metas e os objetivos para o setor aeroportuário, bem como as medidas e ações necessárias para os atingir (DECRETO-LEGISLATIVO n.º 1/2014, de 26 de setembro). Decorre desta carta a previsão de celebração do contrato de concessão de gestão do serviço público aeroportuário de apoio à aviação civil em Cabo Verde, entre o Estado e a ASA, o que já acontecia, mas sem um contrato de concessão. Com o DECRETO-LEGISLATIVO n.º 1/2014, de 26 de setembro, estabelece-se o quadro jurídico geral da concessão de serviço público aeroportuário de apoio à aviação civil nos aeroportos e aeródromos de Cabo Verde, atribuindo a concessão supramencionada à ASA.

Mais tarde, com o crescimento do turismo no país, o governo viu-se obrigado a investir na expansão, no desenvolvimento e na modernização dos aeroportos nacionais<sup>42</sup>. Para alcançar tal desidrato e, uma vez que a atribuição a operadores e investidores privados já havia sido acautelada por legislação anterior, aprovou-se a LEI n.º 64/IX/2019, de 12 de agosto, que veio revogar o DECRETO-LEGISLATIVO n.º 1/2014, de 26 de setembro. Com a LEI n.º 64/IX/2019, de 12 de agosto, pretendeu-se efetuar alterações ao quadro jurídico geral da concessão de serviço público aeroportuário de apoio à aviação civil nos aeroportos e aeródromos do país e, a introdução de modificações necessárias a um quadro legal adequado, assegurado uma gestão prudente dos aeroportos nacionais, em linha com as melhores práticas internacionais<sup>43</sup>. Nesta senda e, por forma a cimentar o processo de privatização da gestão dos aeroportos e aeródromos do país, e nos termos do artigo 2.º da LEI n.º 64/IX/2019, aprovou-se, também, o DECRETO-LEI n.º 52/2019, de 2 de dezembro, que passou a estabelecer “(...) as Bases da

---

<sup>42</sup> *Cfr.* preâmbulo da LEI n.º 64/IX/2019, de 12 de agosto.

<sup>43</sup> *Ibidem.*

Concessão de Serviço Público Aeroportuário, (...) e (...) o quadro geral contratual do contrato de concessão a celebrar com a Concessionária”<sup>44</sup>.

Cabo Verde encontra-se, neste momento, vinculado a diversos acordos e convenções. No quadro internacional, Cabo Verde faz parte da Convenção de Aviação Civil Internacional, também conhecida por Convenção de Chicago de 7 de dezembro de 1944, já mencionada no nosso estudo, e é membro da *International Civil Aviation Organization* (ICAO<sup>45</sup>). No panorama regional, Cabo Verde faz parte da *African Civil Aviation Commission* (AFCAC), uma agência especializada da União Africana responsável por facilitar a coordenação e cooperação entre os Estados africanos com vista ao desenvolvimento de sistemas de transporte aéreo (AFRICAN CIVIL AVIATION COMMISSION [AFCAC], 2023).

#### I.4. OS RISCOS E AS FRONTEIRAS

No presente trabalho adota-se um conceito de risco numa perspetiva policial, ou seja, aplicado à atividade policial no controlo das fronteiras aéreas. O controlo fronteiriço é uma atividade complexa que acarreta riscos diversos. Atendendo ao enorme fluxo de pessoas que cada vez mais utilizam o transporte aéreo como meio de locomoção, o movimento nas fronteiras aéreas tem aumentado significativamente. Após o 11 de setembro de 2001, o agudizar de fenómenos como o terrorismo, a criminalidade organizada, o narcotráfico, as migrações, contribuíram para o surgimento da ideia de estarmos hoje perante um mundo caracterizado por um ambiente complexo, sujeito a uma metamorfose permanente, onde os riscos e as ameaças são cada vez mais difíceis de prever (ELIAS, 2012, p. 2).

Constantemente ponderamos “sobre as consequências negativas de determinadas decisões/acontecimentos, quer sejam eles controlados, isto é, os que resultam de ações humanas intencionais, quer aqueles que fogem ao controlo humano, como é o caso de catástrofes naturais ou epidemias, por exemplo” (NUNES, 2019, p. 3). O risco não é algo moderno (BECK, 2010, p. 25). O risco encontra-se vincado no nosso quotidiano, desde os

---

<sup>44</sup> Cfr. artigo 1.º do DECRETO-LEI n.º 52/2019, de 2 de dezembro.

<sup>45</sup> A ICAO – *International Civil Aviation Organization* é o órgão especializado das Nações Unidas, criado em 1944 para promover o desenvolvimento seguro e organizado da aviação civil internacional, através da elaboração de regulamentos e normas, necessários para a segurança operacional da aviação (SILVA, 2013, p. 9).

primórdios das civilizações (GUIMARÃES, 2022, p. 10), frequentemente associado ao perigo externo (ERICSON e HAGGERTY, 1997, p. 3) e, é considerado como um dos fatores à volta do qual se organizam as atividades dos indivíduos e das organizações que compõe o tecido social (FERNANDES, 2014, p. 22). O risco, de acordo com BECK (2015), diz respeito a perigos futuros discutidos no presente, decorrentes dos avanços da civilização. Atualmente, somos parte duma sociedade de risco com uma dinâmica própria que “(...) deixou de poder controlar os perigos gerados pela modernidade” (BECK, 2015). Enfrentamos, neste momento, riscos que, na história, ninguém teve de enfrentar. Muitos destes novos riscos afetam a todos, independentemente das nossas condições e estão ligados à globalização (GIDDENS, 2003, p. 3).

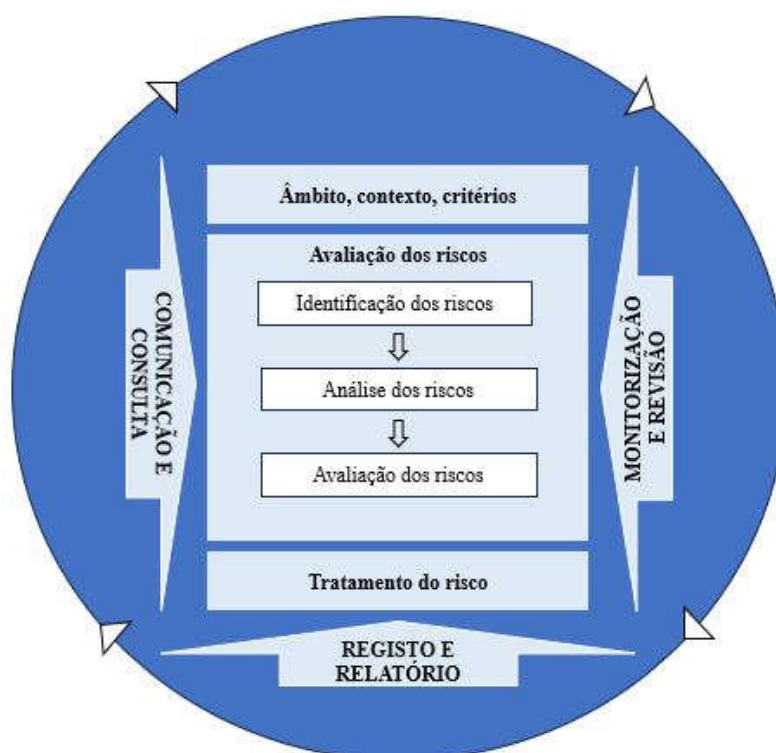
Definir o risco tem sido tarefa árdua, uma vez que a literatura nos oferece uma pluralidade de conceitos. A definição de risco apresenta oscilações mediante os diversos contextos sociais onde é produzida (LOEWENSTEIN *et al.*, 2001) e está longe de “reunir consensos, quer nos meios científicos, quer para o público em geral” (AREOSA, 2010, p. 11). O conceito de risco remete-nos para a probabilidade de ocorrência de eventos futuros estando quase sempre associado à noção de contingência, decorrente das diferentes dinâmicas da sociedade (AREOSA, 2008, p. 3). O vocábulo risco é muitas vezes confundido com perigo. Neste contexto, GIDDENS (2000) esclarece que risco e perigo são ideias diferentes, uma vez que os perigos sempre existiram e os riscos aparecem atrelados à preocupação das sociedades com o futuro. Na perspetiva de LOURENÇO (2014, p. 61), esta confusão entre os conceitos de risco e perigo dá-se muito por culpa da dificuldade de tradução de certos estudos sobre estas matérias.

Assim, conforme acerva a UNITED NATIONS OFFICE FOR DISASTER RISK REDUCTION (UNDRR, 2023), “o risco é a probabilidade de um resultado ter um efeito negativo nas pessoas, sistemas ou ativos”. O risco pode também ser definido como sendo a “possibilidade de algo de mau acontecer” (CAMBRIDGE DICTIONARY, 2023) ou, então, a “possibilidade de perda ou prejuízo” (MERRIAM-WEBSTER, 2023). Na opinião de FERNANDES (2014, p. 22), do ponto de vista policial, “o risco é a fundação da antecipação das consequências decorrentes da materialização de uma ameaça que explora um conjunto de vulnerabilidades, num determinado período de tempo, relativamente a um ativo”. Já TORRES (2015, p. 9) entende que o risco é a “probabilidade de uma determinada ameaça explorar uma vulnerabilidade potencial

do sistema resultando um determinado impacto num ativo crítico para a missão e objetivos de uma entidade, instituição ou nação”. Se olharmos para essas definições, podemos observar que embora diferentes, todas partilham da mesma ideia, nomeadamente, a existência de vulnerabilidades.

Num contexto mais abrangente e, numa ótica de normalização (GUIMARÃES, 2022, p. 11), surgem um conjunto de normas elaboradas pela *International Organization for Standardization* (ISO). Destas normas destacam-se as “normas ISO 73:2009 (*Risk management: Vocabular*), ISO 31000:2009 (*Risk management: Principles and guidelines*) e a ISO 31010:2009 (*Risk management: Risk assessment techniques*)” (GUIMARÃES, 2022, pp. 11-12). Estas normas são importantes e norteiam as atividades das organizações no que diz respeito à gestão do risco. Sendo o risco a “combinação de oportunidades, ameaças e incerteza futura, então a gestão do risco é uma disciplina essencial para a tomada de decisões informadas em todas as organizações” (ISO, 2018a, p. 3).

**Figura 2 – Processo de gestão do risco**



Fonte: Adaptado da ISO 31000, 2018b.

A polícia atua nas fronteiras desenvolvendo atividades como a vigilância das mesmas, o controlo de entrada e saída de pessoas e mercadorias e realização de inspeções e deteção de contrabando. Estas atividades requerem um cuidado especial, uma vez que, atualmente, sobre as fronteiras aéreas dos países impendem diversos riscos. Deste modo, torna-se impreterível para o nosso trabalho uma abordagem ao conceito do risco e a sua ligação com as fronteiras aéreas.

De notar que o panorama geopolítico e os padrões migratórios estão em constante evolução (AGÊNCIA EUROPEIA DA GUARDA DE FRONTEIRAS E COSTEIRA [FRONTEX], 2023, p. 7) e, a “análise e avaliação das ameaças e dos riscos constituem uma parte significativa das atividades das polícias” (FERNANDES, 2014, p. 17).

No que diz respeito ao controlo de fronteiras, o risco é definido como sendo a “magnitude e probabilidade de ocorrência de uma ameaça capaz de afetar a gestão das fronteiras (...), considerando as medidas implementadas (...), com impacto na segurança interna (...), ou no funcionamento ou segurança das fronteiras externas (...), ou com consequências humanitárias” (FRONTEX, 2021a, p. 4).

No contexto europeu criou-se a FRONTEX com o objetivo de melhorar a gestão integrada das fronteiras externas dos Estados-Membros da EU. Para o efeito socorre-se das análises de risco<sup>46</sup> que representam o ponto de partida para todas as atividades da agência (FRONTEX, 2024a). As análises são feitas através da aplicação do *Common Integrated Risk Analysis Model* (Modelo Comum e Integrado de Análise de Risco - CIRAM), por meio da avaliação de três componentes importantes, sendo, a ameaça, a vulnerabilidade à ameaça e o impacto, caso a ameaça ocorra (FRONTEX, 2021a, p. 4).

---

<sup>46</sup> Dentro do campo das análises de risco, a FRONTEX elabora análises estratégicas, análises de risco operacional e análise de países terceiros. Os produtos da análise estratégica de risco são “avaliações de todas as fontes orientadas para problemas e para o futuro” (FRONTEX, 2024c).

**Figura 3 – Diagrama da análise de risco**



Fonte: Adaptado da FRONTEx, 2021a.

No CIRAM, a FRONTEx elucida como principais elementos do risco a ameaça, a vulnerabilidade e o impacto. A ameaça é definida “como uma força ou pressão que pode afetar a gestão das fronteiras” (FRONTEx, 2021a, p. 7), e “caracteriza-se pela sua magnitude e probabilidade de ocorrência” (FRONTEx, 2021a, p. 7). Já a vulnerabilidade “é determinada pela capacidade de um sistema em mitigar uma ameaça” (FRONTEx, 2021a, p. 8). Entende-se, por vulnerabilidade, “os fatores nas fronteiras (...) que possam aumentar ou diminuir a magnitude ou a probabilidade da ameaça” (FRONTEx, 2021a, p. 8). O impacto “é definido como os efeitos de uma ameaça na dimensão da segurança interna (...) ou no funcionamento ou segurança das fronteiras (...)” (FRONTEx, 2021a, p. 9). Os impactos também “podem ser analisados em termos de consequências humanitárias” (FRONTEx, 2021a, p. 9).

Segundo a FRONTEX (2021a, p. 10), os restantes elementos apresentados no diagrama não são exaustivos, significando apenas exemplos de variáveis a considerar na elaboração de uma análise de risco.

PAUL (2017, pp. 1-2) preconiza que embora a “análise de risco seja, em grande medida, uma prática governamental na securitização da migração”, ela tem sido utilizada numa tentativa clara de harmonização do controlo de fronteiras. As análises são fornecidas por uma unidade de análise de risco específica (*Risk Analysis Unit* - RUA), cujo produto mais relevante é a análise de risco anula (*Annual Risk Analysis* - ARA) (PAUL, 2017, p. 3).

O *Risk Analysis* identifica os “riscos temáticos mais importantes para a gestão europeia integrada de fronteiras” (FRONTEX, 2022, p. 9). O *Risk Analysis for 2022/2023* (FRONTEX, 2022, p. 41) assinalava como principais riscos associados à gestão integrada das fronteiras da UE a migração irregular, a criminalidade transfronteiriça, o terrorismo, o uso da migração como instrumento de pressão política e o fosso crescente entre as decisões de regresso e os regressos efetivos. Além disso, previa-se que os riscos supracitados fossem exacerbados em cota parte pelas consequências multifacetadas do conflito na Ucrânia (FRONTEX, 2022, p. 41). Esses efeitos combinar-se-iam com o impacto persistente da pandemia da COVID-19, que agravou os problemas socioeconómicos nos países de origem e, com as alterações climáticas (FRONTEX, 2022, p. 41).

Por sua vez, o *Risk Analysis for 2023/2024* (FRONTEX, 2023, p. 10) apresenta os riscos agrupados em três grandes categorias, nomeadamente, a migração irregular, os movimentos e regressos secundários e a criminalidade transfronteiriça. As previsões são que a gestão europeia integrada de fronteiras possa enfrentar, no futuro, um ambiente geopolítico ainda mais turbulento, fruto do conflito entre a Rússia e a Ucrânia, bem como da instabilidade vivida entre as potências asiáticas (FRONTEX, 2023, p. 9). Através da análise destes dois últimos relatórios (*Risk Analysis for 2022/2023* e *Risk Analysis for 2023/2024*) percebe-se que os riscos que afetam a gestão integrada das fronteiras europeias são complexos e de difícil mitigação.

No âmbito dos relatórios elaborados pela FRONTEX e, dentro daquilo que é a cooperação<sup>47</sup> a longo prazo com parceiros externos (PAUL, 2017, p. 3), destacam-se, também, os relatórios elaborados para países não pertencentes à UE. Um exemplo disso são os relatórios produzidos para a Comunidade de Inteligência África-Frontex (AFIC)<sup>48</sup>, criada em 2010, com o objetivo de facilitar “o intercâmbio regular de informações sobre o contrabando de migrantes e outras ameaças à segurança fronteiriça que afetam os países africanos e a UE” (FRONTEX, 2021b).

Analisando os relatórios produzidos pela FRONTEX para a AFIC, onde Cabo Verde se inclui, pode-se observar que os riscos que afetam as fronteiras dos países pertencentes a AFIC são igualmente diversos. Dessa lista destacam-se os movimentos migratórios irregulares e a criminalidade transfronteiriça, designadamente, o tráfico de seres humanos, a fraude documental envolvendo documentos de viagem, o tráfico de drogas e de armas (FRONTEX, 2016). Neste campo, as autoridades cabo-verdianas reportavam, em 2016, alguns casos peculiares de contrabando de ouro e de divisas nas suas fronteiras aéreas. Os casos de contrabando de ouro aconteceram sobretudo nos voos com destino a Dakar, e os de contrabando de divisas na maioria em voos com destino a Dakar, Lisboa e Boston (FRONTEX, 2017, p. 43). Deste modo, a AFIC apresenta-se com uma plataforma de elevado valor para partilha de informações e análise conjunta entre a FRONTEX e países terceiros em África (FRONTEX, 2018, p. 9).

Ainda dentro do campo dos riscos associados às fronteiras aéreas, mais concretamente, às fronteiras aéreas cabo-verdianas, destacam-se como principais “o tráfico de drogas, de armas” (MORENO, 2024), a “imigração ilegal, o tráfico de seres humanos, o auxílio a imigração ilegal, e mesmo a migração irregular” SILVA (2024). Neste domínio, na opinião de SILVA (2024) “Cabo Verde aparece a desempenhar um papel de entreposto” para a prática de parte desses ilícitos.

---

<sup>47</sup> Esta cooperação visa “fornecer um conhecimento situacional atualizado e, capacidades analíticas reforçadas”, contribuindo para o planeamento das atividades de gestão das fronteiras (FRONTEX, 2024b).

<sup>48</sup> Conforme informação da FRONTEX (2021b), existem atualmente cinco células a funcionar no Gana, Gâmbia, Níger, Nigéria e Senegal.

SANTOS (2024) acerva que “a posição geográfica do país acaba por engrossar os riscos das nossas fronteiras, uma vez que é procurado por cidadãos de diversas latitudes para fugirem das suas regiões na procura de outros espaços” com melhores condições de vida.

Cabo Verde surge como país de trânsito (SILVA, 2024) para vários cidadãos da “costa ocidental africana e não só, que procuram e usam o país como plataforma para chegarem à Europa” (ZEGO, 2024), “sob o pretexto de efetuarem escala/trânsito (..) e caso consigam chegar a Europa, muitas vezes o objetivo é pedir asilo ou tentar escapar ao controlo das autoridades e permanecer ilegalmente” (ZEGO, 2024).

Por sua vez, RODRIGUES (2024) utiliza uma abordagem mais cautelosa relativamente a enumeração dos riscos que impendem sobre as fronteiras aéreas de Cabo Verde. RODRIGUES (2024) propõe, em primeiro lugar, “uma avaliação de risco levando em consideração todas as formas de ameaças que impendem sobre qualquer posto de fronteira (...) desde terrorismo, tráfico de pessoas, narcotráfico, entre outros”. Assim, após identificarmos “as ameaças, as vulnerabilidades, as consequências de uma possível concretização da ameaça (...) poderíamos quantificar o grau de risco e implementar medidas de mitigação” (RODRIGUES, 2024).

Para mitigar os riscos acima elencados, SILVA (2024) defende que é necessário, primeiramente, traçarem-se políticas claras que permitam debelar esses fenómenos e, de seguida, equipar as fronteiras com novas tecnologias (SANTOS, 2024), meios humanos e materiais suficientes e apostar na formação dos operacionais que exercem funções nesse domínio (SILVA, 2024). Para além disso, SILVA (2024) acrescenta que é igualmente importante apostar-se “nas equipas de análise de risco, para se poder elevar o pilar preventivo” e, na “troca de informações com as congéneres, principalmente da costa ocidental africana” (SILVA, 2024).

MORENO (2024), ZEGO (2024) e RODRIGUES (2024) entendem que a formação contínua é sem dúvida o caminho a seguir. Neste contexto, e analisando o relatório da DEF correspondente ao ano 2023, podemos observar que no ano em questão os polícias afetos à DEF receberam formações de natureza distinta. Segundo a DEF (2023, p. 4) foram ministradas formações de análise e avaliação de risco, de fraude documental, deteção de contrabando, deteção de materiais radioativos, de tráfico de seres humanos e de línguas. Além disso, foram ministradas formações para o uso dos sistemas ABIS (*Automated Biometric Identification System*), PARES (Processo Automático de Registo de Entradas e Saídas) e para o uso da

CONTROLO DAS FRONTEIRAS AÉREAS EM CABO VERDE  
SUBSÍDIOS DA POLÍCIA NACIONAL DE CABO VERDE

plataforma de dados da INTERPOL (*International Criminal Police Organization*) (DEF, 2023, p. 4). Para estas ações de formação, a DEF contou com a colaboração da empresa ZETES, da AAC (Agência de Aviação Civil), da CBP (U.S. *Customs and Border Protection*), da INTERPOL Polícia Judiciária e formadores da PNCV (DEF, 2023, p. 4).

SANTOS (2024) acrescenta que é fundamental haver uma “permanente e perfeita sintonia com os parceiros nacionais e internacionais que trabalham para o mesmo fim, trocando as experiências e aproveitando as boas práticas”.

## CAPÍTULO II: POLÍCIA NACIONAL DE CABO VERDE

### II.1. ORGANIZAÇÃO, ESTRUTURA E FUNCIONAMENTO

Na doutrina, o conceito de polícia figura com vários sentidos e tem sido bastante discutido por académicos e profissionais. O vocábulo *polícia* “conserva a ambiguidade de um nome polissémico, cujo sentido varia ao longo do tempo” (CLEMENTE, 2015, p. 60). Etimologicamente, o termo polícia “mergulha as suas raízes na palavra (...) *politeia*, que encontra correspondência na expressão latina *politia*, associada à *polis*” (DIAS, 2012, p. 67). O vocábulo *polícia* é constituído por um “manancial linguístico e categorial que remonta às raízes etimológicas helénicas” (DIAS, 2022, p. 17) e tornou-se, a partir da segunda metade do século XVII, uma designação comum para as instituições securitárias hodiernas (DIAS, 2022, p. 19).

Anteriormente, o conceito de polícia identificava-se com o conceito de Administração Pública, significando o conjunto de atividades administrativas relacionadas com o governo das cidades (CLEMENTE, 2006, p. 43). Neste contexto, CAETANO (1977, p. 339) faz referência a uma polícia administrativa definindo-a como “modo de atuar da autoridade administrativa que consiste em intervir no exercício das atividades individuais suscetíveis de fazer perigar interesses gerais, tendo por objeto evitar que se produzam, ampliem ou generalizem os danos sociais que a lei procura prevenir”.

Somente após a Revolução Francesa, o conceito de polícia conheceria uma redução do seu âmbito, passando a estar ligado à ordem pública, separando-se da atividade administrativa associada à prossecução de interesses públicos de outra natureza (CAUPERS e EIRÓ, 2016, p. 193). Assim, a partir do início do século XVIII, cria-se um significado de polícia adaptado do francês, significando força de segurança responsável pela garantia da ordem pública (SOUSA, 2016, p. 42). A noção de polícia restringe-se, de forma progressiva, e fica circunscrita à salvaguarda da vida e dos bens do cidadão, e à manutenção da ordem e tranquilidade públicas (CLEMENTE, 2006, p. 43).

A polícia tem sido concetualizada na literatura em dois sentidos distintos, o sentido orgânico ou institucional e o sentido material ou funcional. Em sentido orgânico ou

institucional traduz-se no conjunto dos serviços da Administração Pública com funções essencialmente policiais (e.g. forças de segurança), e, em sentido material ou funcional, manifesta-se na atividade de prevenção da perigosidade social, ou seja, na defesa das pessoas do perigo concreto (DIAS, 2012, p. 69, p. 71 e p. 76; RAPOSO, 2015, p. 307; SOUSA, 2016, pp. 43-44). Mas as distinções não ficam por aqui, podendo-se acrescentar, aos sentidos já referidos, os sentidos amplo e restrito. Em sentido amplo, a polícia pode ser entendida como a regulação de uma atividade ou liberdade, com o propósito de salvaguardar a ordem coletiva e, em sentido restrito a polícia “circunscreve-se nos nossos dias às forças de ordem e segurança públicas, confundindo-se, pois, com os conceitos *corrente e institucional de polícia*” (SOUSA, 2016, p. 43).

Quanto às modalidades de atuação é usual identificarem-se dois ramos na atividade de polícia, sendo a polícia administrativa propriamente dita e a polícia judiciária (CAETANO, 1990, p. 1153; SILVA, 2001, p. 65). A polícia administrativa, com funções de prevenção criminal e a polícia judiciária com funções de investigação criminal (SILVA, 2001, p. 65). A polícia administrativa subdivide-se em polícia geral e polícias especiais. A polícia administrativa geral representa a atividade policial desenvolvida com o intuito de promover a defesa da ordem jurídica no seu todo, e as polícias administrativas especiais representam atividades policiais que têm por fim a defesa de certos sectores da ordem jurídica (CAETANO, 1990, p. 1154).

Feito o enquadramento teórico do vocábulo polícia e revistos os seus sentidos e modalidades, foquemo-nos agora na polícia enquanto instituição, ou seja, a PNCV enquanto força de segurança de serviço público.

A consagração constitucional de polícia em Cabo Verde encontra-se no artigo 244.º da CRCV. A CRCV indica-nos no n.º 1 do artigo 244.º que a polícia tem por funções defender a legalidade democrática, prevenir a criminalidade, garantir a segurança interna, a tranquilidade pública e o exercício dos direitos dos cidadãos. As medidas de polícia são as previstas na lei e, quando aplicadas devem obedecer aos princípios da legalidade, da necessidade, da adequação e da proporcionalidade, devendo, também, serem utilizadas com respeito pelos direitos, liberdades e garantias dos cidadãos<sup>49</sup>. Analisando tal preceito, verifica-se que a

---

<sup>49</sup> Cfr. n.º 2 do artigo 244.º da CRCV.

constituição trata a atividade da polícia em sentido amplo e, os princípios previstos no artigo 244.º são princípios gerais que se aplicam a todas as modalidades de polícia (DIAS, 2023, pp. 111-112). Assim, à polícia compete satisfazer as necessidades coletivas de segurança (OLIVEIRA, 2015, p. 47), nos termos previstos na constituição e demais legislação em vigor.

A polícia cabo-verdiana, ao longo da sua história, passou por diversas transformações, dando origem ao que hoje designamos por PNCV. Trata-se de uma instituição veterana, cujo surgimento remonta a 1872. A polícia surge nas ilhas, à semelhança de outras latitudes, como estratégia de controlo social, e instrumento para pôr termo às incivildades que se faziam sentir na altura.

Para RODRIGUES (2016, p. 8), compreender o sistema policial em Cabo Verde obriga que se faça uma análise aos diversos tipos de estados que existiram no país. Desta análise conseguimos identificar quatro períodos onde se verificaram importantes modificações na estrutura da polícia de Cabo Verde. O primeiro período – de 1872 a 1910 - onde vigorou o regime monárquico; o segundo período – de 1910 a 1964 - da implantação da República até o início da guerra colonial; o terceiro período – de 1975 a 2005 - marca o período da proclamação da independência até o fim da legislatura do III Governo Constitucional da II República; e, por fim, o quarto período - marcado pelas reformas legislativas no setor da segurança interna (RODRIGUES, 2016, pp. 8-9). Tais modificações vieram, mais tarde, culminar na unificação das Forças e Serviços de Segurança (FSS), dando origem ao modelo atual e integrado da PNCV.

Para analisarmos a evolução da polícia em Cabo Verde iremos utilizar como ponto de partida a PORTARIA n.º 194, de 26 de julho de 1870<sup>50</sup>. A PORTARIA n.º 194 de 26 de julho de 1870 surge quando o Governador-Geral CAETANO ALEXANDRE DE ALMEIDA E ALBUQUERQUE nomeia uma comissão para estudar e propor um regulamento para o corpo de polícia que existia à data. Volvidos dois anos, a 24 de dezembro de 1872, com a PORTARIA n.º 433<sup>51</sup>, criou-se o corpo de polícia civil da praia, em Santiago, responsável por “velar pela ordem e segurança públicas”. Até aqui, conforme escreve RODRIGUES (2016, p. 10), a existência deste regulamento mostrava estar-se perante um corpo de polícia organizado e com condições para

---

<sup>50</sup> *Cfr.* BOLETIM OFICIAL DO GOVERNO DA PROVÍNCIA DE CABO VERDE, de 1870.

<sup>51</sup> *Cfr.* BOLETIM OFICIAL DO GOVERNO DA PROVÍNCIA DE CABO VERDE, de 1872.

evoluir. Mais tarde, visando acompanhar o aumento da população e desenvolvimento do país, a 7 de outubro de 1880, o corpo de polícia civil da praia cede lugar às companhias de polícia de Cabo Verde (VEIGA, 2014, p. 25). A 21 de fevereiro de 1897, pela PORTARIA n.º 19, criava-se o Corpo de Polícia Civil da Província de Cabo Verde. Com a PORTARIA n.º 484, de 27 de dezembro de 1918, verificava-se a primeira reorganização da polícia na era pós-monárquica (RODRIGUES, 2016, p. 10). A portaria em questão tratava, para além da reorganização da polícia, da reorganização dos serviços militares (RODRIGUES, 2016, p. 10). Na sequência da reestruturação dos Corpos de Polícia Cívica de Lisboa e do Porto, em 1927, naquilo que foi considerada como uma reforma de grande dimensão da estrutura securitária de Portugal (ROLLO *et al.*, 2022, p. 116), surge na metrópole uma nova designação de Polícia de Segurança Pública. A partir deste momento os modelos de polícia aplicados nas ilhas passaram a ser idênticos à metrópole, tendo o Corpo de Polícia Civil passado a denominar-se por Corpo de Polícia de Segurança Pública<sup>52</sup> de Cabo Verde. O Corpo de Polícia de Segurança Pública de Cabo Verde foi a última força policial a atuar no país, enquanto província ultramarina, até 1984, tendo sido substituído pelas Forças de Segurança e Ordem Pública (FSOP), por meio do DECRETO-LEI n.º 43, de 5 de maio (RODRIGUES, 2016, p. 12). Com a democracia em 1991, a polícia ganhou um novo figurino suportado por uma lei orgânica e os polícias passaram a ter um estatuto próprio aprovados para reforçar a regulamentação das atividades e vida da instituição.

Com o DECRETO-LEGISLATIVO n.º 6/2005, de 14 de outubro, criou-se a PNCV. O diploma em questão permitiu a unificação das quatro forças sendo a Polícia de Ordem Pública, a Guarda Fiscal, a Polícia Marítima e a Polícia Florestal. Com este novo modelo, a PNCV passou a atuar “em todas as valências de segurança interna: manutenção da ordem, segurança e tranquilidade públicas, prevenção e investigação criminal, controlo de portos e aeroportos, serviço de estrangeiros e fronteiras” (LEITE, 2021, p. 14).

Posteriormente, com o DECRETO-LEI n.º 40/2021, de 23 de abril, que altera o DECRETO-LEI n.º 39/2007, de 12 de novembro, fizeram-se importantes alterações na organização da PNCV. A nova orgânica passou a acolher estruturas que até aqui tinham sido criadas, mas não

---

<sup>52</sup> O Corpo de Polícia de Segurança Pública era regulamentado pela PORTARIA n.º 4993, de 12 de maio de 1956 (RODRIGUES, 2016, p. 12).

CONTROLO DAS FRONTEIRAS AÉREAS EM CABO VERDE  
SUBSÍDIOS DA POLÍCIA NACIONAL DE CABO VERDE

constavam da orgânica, nomeadamente, o Gabinete Estratégico da Ação Policial, a Academia de Segurança Interna e a Direção Central de Investigação Criminal. Com este diploma também é criada a Direção dos Centros de Comando e Controlo, por força da implementação do projeto Cidade Segura<sup>53</sup>. De acordo com o artigo 4.º do DECRETO-LEI n.º 40/2021, de 23 de abril, a organização da PNCV é única para todo o território nacional, obedecendo ao princípio da hierarquia de comando, transversal a todos os níveis da sua estrutura, fazendo a necessária diferenciação entre funções policiais e funções de gestão. A organização da PNCV compreende a Direção Nacional, que é órgão de direção central, a quem compete coordenar e fiscalizar toda a atividade dos seus órgãos e serviços, e compreende, ainda, os Comandos Regionais<sup>54</sup>. A Direção Nacional é composta pelo Diretor Nacional<sup>55</sup> e por um conjunto de órgãos e serviços dispostos no n.º 2 do artigo 22.º do DECRETO-LEI n.º 40/2021, de 23 de abril. O Diretor Nacional detém um conjunto de competências próprias, passivas de serem delegadas, mediante certos requisitos, e é coadjuvado, no exercício das suas funções, por dois Diretores Nacionais Adjuntos, sendo um Diretor Nacional para a área operativa e outro Diretor Nacional para a área de planeamento, orçamento e gestão<sup>56</sup>. Na dependência direta do Diretor Nacional opera o Comando das Unidades Especiais, a Direção de Estrangeiros e Fronteiras (DEF) e o Serviço Social<sup>57</sup>.

Os Comandos Regionais da PNCV afiguram-se como unidades territoriais desconcentradas, hierarquicamente organizadas, na dependência direta do Diretor Nacional Adjunto para Área Operacional, com sede e jurisdição na respetiva área territorial<sup>58</sup>. Os Comandos Regionais encontram-se estruturados em Comando Regional, Esquadras Policiais, Comando da Secção Fiscal, Comando da Secção Marítima, Esquadra de Trânsito, Brigadas ou Núcleos de Investigação Criminal, Destacamentos Fiscais e Destacamentos da Polícia Marítima. Estruturam-se, ainda, em Postos Policiais, Postos Fiscais, Unidade de Trânsito, Postos da Polícia Marítima, Unidade de Piquete, Serviço de Emissão de Documentos e Fronteira, Centros de Comando e Controlo e outros serviços que possam ser criados no âmbito

---

<sup>53</sup> *Cfr.* alínea *b*) do artigo 5.º da RESOLUÇÃO n.º 75/2016, de 14 de outubro.

<sup>54</sup> *Cfr.* alíneas *a*) e *b*) do n.º 1 do artigo 20.º do DECRETO-LEI n.º 40/2021, de 23 de abril.

<sup>55</sup> Do Diretor Nacional dependem, diretamente, o Comando das Unidades Especiais, a Direção de Estrangeiros e Fronteiras e o Serviço Social da polícia.

<sup>56</sup> *Cfr.* artigo 23.º do DECRETO-LEI n.º 40/2021, de 23 de abril.

<sup>57</sup> *Cfr.* n.º 2 do artigo 20.º do DECRETO-LEI n.º 40/2021, de 23 de abril.

<sup>58</sup> *Cfr.* artigos 77.º e 78.º do DECRETO-LEI n.º 40/2021, de 23 de abril.

do diploma em análise<sup>59</sup>. Neste contexto, é necessário esclarecermos que, embora haja esta estruturação por razões de ordem operacional, alguns serviços acima mencionados podem não integrar determinados Comandos Regionais<sup>60</sup>. O DECRETO-LEI n.º 40/2021, de 23 de abril, no artigo 80.º classifica os Comandos Regionais da PNCV com os níveis A e B. A classificação é feita por portaria do membro do governo responsável pela PNCV, mediante alguns critérios, nomeadamente, a densidade demográfica da área de localização, os índices de criminalidade, a complexidade do serviço e os efetivos normalmente empregues no serviço policial<sup>61</sup>. Os Comandos Regionais da PNCV dependem administrativa, funcional e hierarquicamente do Diretor Nacional Adjunto para Área Operacional, as Esquadras Policiais dos Comandos Regionais onde se integram e, os Postos Policiais das Esquadras Policiais onde se integram<sup>62</sup>. Atualmente, em termos de organização territorial, a orgânica da PNCV prevê sete Comandos Regionais, discriminados no n.º 2 do artigo 82.º do DECRETO-LEI n.º 40/2021, de 23 de abril. Caso haja necessidade, em cada Comando Regional, poderá ser criado um Comando de Secção Fiscal e um Comando de Polícia Marítima<sup>63</sup>.

Com um novo modelo de organização policial criado pelo DECRETO-LEGISLATIVO n.º 6/2005, de 14 de novembro, foi necessário criar um quadro de pessoal e um estatuto do pessoal policial, uma vez que as forças policiais, ora integradas na PNCV, obedeciam a regimes diferentes<sup>64</sup>. Deste modo, com o DECRETO-LEGISLATIVO n.º 8/2010<sup>65</sup>, de 28 de setembro, alterado pelo DECRETO-LEI n.º 3/2016, de 16 de janeiro, aprova-se o Estatuto do Pessoal Policial da Polícia Nacional (EPP-PN). Segundo o EPP-PN, o quadro do pessoal policial da PNCV compreende as carreiras de Oficial de Polícia, Subchefe de Polícia e Agente de Polícia<sup>66</sup>. No exercício das suas funções, o pessoal policial da PNCV rege-se pelos princípios da prossecução do interesse público, da honra, da lealdade, da dedicação ao serviço, e deve

---

<sup>59</sup> *Cfr.* n.º 1 do artigo 79.º do DECRETO-LEI n.º 40/2021, de 23 de abril.

<sup>60</sup> *Cfr.* n.º 2 do artigo 79.º do DECRETO-LEI n.º 40/2021, de 23 de abril.

<sup>61</sup> *Cfr.* n.ºs 1 e 2 do artigo 80.º do DECRETO-LEI n.º 40/2021, de 23 de abril.

<sup>62</sup> *Cfr.* n.ºs 1, 2 e 6 do artigo 81.º do DECRETO-LEI n.º 40/2021, de 23 de abril.

<sup>63</sup> *Cfr.* n.º 3 do artigo 82.º do DECRETO-LEI n.º 40/2021, de 23 de abril.

<sup>64</sup> *Cfr.* preâmbulo do DECRETO-LEGISLATIVO n.º 8/2010, de 28 de setembro.

<sup>65</sup> Este diploma veio revogar o DECRETO-LEGISLATIVO n.º 5/98, de 26 de outubro, e o DECRETO-LEI n.º 40/2007, de 12 de novembro.

<sup>66</sup> *Cfr.* alíneas a), b) e c) do n.º 1 do DECRETO-LEGISLATIVO n.º 8/2010, de 28 de setembro.

constituir exemplo de respeito pela legalidade democrática, reforçando nas pessoas a confiança no serviço prestado pela instituição<sup>67</sup>.

## II.2. DIREÇÃO DE ESTRANGEIROS E FRONTEIRAS: ATRIBUIÇÕES E FUNÇÕES

Enquanto serviço central da Direção Nacional da PNCV, a DEF tem as suas competências definidas no DECRETO-LEI n.º 40/2021, de 23 de abril. Compete à DEF a emissão de documentos de viagem que não estejam por lei reservada a outras entidades, o controlo da entrada e saída de pessoas nos postos de fronteira habilitados para o efeito e o controlo da estadia e permanência de cidadãos estrangeiros no território nacional<sup>68</sup>. A DEF é dirigida por um diretor e depende, a nível hierárquico, funcional e administrativo, do Diretor Nacional da PNCV<sup>69</sup>. Conforme o artigo 44.º do DECRETO-LEI n.º 40/2021, de 23 de abril, a DEF compreende a Divisão de Estrangeiros, a Divisão de Fronteiras, a Divisão de Emissão e Análise documental e as Unidades de Fronteiras Aéreas e Marítimas.

A Divisão de Estrangeiros é o serviço que procede ao registo, faz o controlo de permanência e trata do afastamento de estrangeiros do território nacional<sup>70</sup>. Compete-lhe ainda controlar e garantir que os estrangeiros que se encontrem ou residem no território nacional o façam de forma legal e controlar junto dos estabelecimentos hoteleiros o cumprimento das disposições relativas ao alojamento de estrangeiros<sup>71</sup>. Compete-lhe, igualmente, proceder à recolha, ao processamento e à conservação de informações relativas à entrada e saída de estrangeiros nos postos de fronteira, bem como da sua permanência em território cabo-verdiano e, desenvolver ações de investigação de crimes relacionados com a imigração<sup>72</sup>.

Por seu turno, a Divisão de Fronteiras é o serviço que trata da implementação e coordenação dos mecanismos de execução da política migratória, assegurando, quando necessário, a interdição de entrada e saída de cidadãos estrangeiros<sup>73</sup>. Conforme o exposto no

---

<sup>67</sup> Cfr. n.ºs 1, 2 e 3 do artigo 3.º do DECRETO-LEGISLATIVO n.º 8/2010, de 28 de setembro.

<sup>68</sup> Cfr. n.º 1 do artigo 42.º do DECRETO-LEI n.º 40/2021, de 23 de abril.

<sup>69</sup> Cfr. n.º 2 do artigo 42.º do DECRETO-LEI n.º 40/2021, de 23 de abril.

<sup>70</sup> Cfr. n.º 1 do artigo 45.º do DECRETO-LEI n.º 40/2021, de 23 de abril.

<sup>71</sup> Cfr. alíneas a) e b) do n.º 2 do artigo 45.º do DECRETO-LEI n.º 40/2021, de 23 de abril.

<sup>72</sup> Cfr. alíneas c) e d) do n.º 2 do artigo 45.º do DECRETO-LEI n.º 40/2021, de 23 de abril.

<sup>73</sup> Cfr. n.º 1 do artigo 46.º do DECRETO-LEI n.º 40/2021, de 23 de abril.

n.º 2 do artigo 46.º do DECRETO-LEI n.º 40/2021, de 23 de abril, a Divisão de Fronteiras deve garantir o cumprimento dos procedimentos intrínsecos ao controlo de fronteira, assegurar a efetividade das medidas cautelares determinadas por autoridades competentes relativamente à entrada e saída de cidadãos estrangeiros e nacionais, proceder ao registo de recusa de entradas e elaborar normas técnicas que visam a uniformização de procedimentos nas fronteiras aéreas e marítimas do país.

A Divisão de Emissão e Análise Documental é o serviço responsável pela emissão de documentos de viagem aos cidadãos nacionais, quando enquadrado nas atribuições da Direção e, pode fazê-lo no país ou junto das representações diplomáticas de Cabo Verde no estrangeiro<sup>74</sup>. A Divisão de Emissão e Análise Documental tem como atribuição a emissão de título de residência aos cidadãos estrangeiros e, a emissão de salvo-conduto ou outros documentos de viagem a estrangeiros que não possuam representação diplomática em Cabo Verde<sup>75</sup>. Deve, ainda, centralizar o processo de análise, o registo e o cadastro dos documentos de viagem emitidos no país e junto de representações diplomáticas situadas no estrangeiro<sup>76</sup>.

Em suma, o DECRETO-LEI n.º 40/2021, de 23 de abril dota a DEF de instrumentos de atuação concretos no âmbito do regime jurídico entrada e permanência de estrangeiros no território nacional, reforçando assim a sua capacidade no garante da segurança das fronteiras aéreas do país.

### II.3. AS UNIDADES DE FRONTEIRAS AÉREAS DE CABO VERDE

O artigo 48.º do DECRETO-LEI n.º 40/2021, de 23 de abril define quais são as competências das Unidades de Fronteiras Aéreas da PNCV. Primeiramente, cabe às Unidades de Fronteiras Aéreas garantirem o controlo de entrada e saída de pessoas do território cabo-verdiano<sup>77</sup>. As Unidades de Fronteiras Aéreas são responsáveis por exercerem o controlo de estrangeiros que queiram entrar e permanecer no território nacional, verificando se os mesmos reúnem as condições legais para o efeito<sup>78</sup>. Além disso, cabe às Unidades de Fronteiras Aéreas

---

<sup>74</sup> Cfr. alínea a) do artigo 47.º do DECRETO-LEI n.º 40/2021, de 23 de abril.

<sup>75</sup> Cfr. alíneas b) e c) do artigo 47.º do DECRETO-LEI n.º 40/2021, de 23 de abril.

<sup>76</sup> Cfr. alínea d) do artigo 47.º do DECRETO-LEI n.º 40/2021, de 23 de abril.

<sup>77</sup> Cfr. alínea a) do artigo 48.º do DECRETO-LEI n.º 40/2021, de 23 de abril.

<sup>78</sup> Cfr. alínea b) do artigo 48.º do DECRETO-LEI n.º 40/2021, de 23 de abril.

CONTROLO DAS FRONTEIRAS AÉREAS EM CABO VERDE  
SUBSÍDIOS DA POLÍCIA NACIONAL DE CABO VERDE

assegurarem o controlo de acesso às zonas de embarque e desembarque de passageiros internacionais<sup>79</sup>, nos aeroportos internacionais do país. Acrescente-se, ainda, o dever de colaboração com autoridades, como, a Polícia Judiciária e a Guarda Fiscal, na vigilância de zonas destinadas ao embarque e desembarque de passageiros internacionais e na garantia de segurança das pessoas e os seus bens e das instalações e meios de transporte aéreos<sup>80</sup>.

Atualmente, a PNCV dispõe de quatro Unidades de Fronteiras Aéreas no território nacional. A Unidade de Fronteiras Aéreas do Aeroporto Internacional da Praia - Nelson Mandela, que responde diretamente ao Chefe de Divisão de Fronteiras, a Unidade de Fronteiras Aéreas do Aeroporto Internacional Amílcar Cabral, a Unidade de Fronteiras Aéreas do Aeroporto Internacional Cesária Évora e a Unidade de Fronteiras Aéreas do Aeroporto Internacional Aristides Pereira. As últimas três unidades acima referidas encontram-se sob a jurisdição dos Comandos Regionais da Polícia Nacional da respetiva ilha. As unidades de fronteiras aéreas em Cabo Verde contam neste momento com um efetivo capacitado e com equipamentos e tecnologias modernas que lhes têm permitido desempenhar com eficácia a sua missão.

---

<sup>79</sup> *Cfr.* alínea *c*) do artigo 48.º do DECRETO-LEI n.º 40/2021, de 23 de abril.

<sup>80</sup> *Cfr.* alínea *d*) do artigo 48.º do DECRETO-LEI n.º 40/2021, de 23 de abril.

### **CAPÍTULO III: DO CONTROLO FRONTEIRIÇO**

#### **III.1. A ATUAÇÃO DA PNCV E AS FRONTEIRAS AÉREAS**

O controlo das fronteiras aéreas é uma tarefa de suma importância que poderá ter impacto direto na segurança interna do país. Conforme explanado no primeiro capítulo, a CONVENÇÃO DE CHICAGO de 1944, veio introduzir um conjunto de medidas tendentes à facilitação da navegação aérea. Logo, os Estados contratantes, onde Cabo Verde se inclui, viram-se obrigados a adotar uma abordagem diferente relativamente às fronteiras aéreas, mediante aprovação de normas, que visassem, entre outros aspetos, evitar demoras desnecessárias aos passageiros.

No decorrer dos últimos anos, o número de passageiros provenientes de países terceiros tem aumentado significativamente, trazendo consigo um conjunto de novos desafios. Isto deve-se, sobretudo, à aposta no turismo e aos acordos de livre circulação e isenção de vistos assinados pelo Estado cabo-verdiano<sup>81</sup>. Com o desígnio de incrementar a segurança aeroportuária e fronteiriça, Cabo Verde aprovou recentemente um conjunto de alterações ao regime jurídico de entrada, permanência, saída e a expulsão de estrangeiros do território cabo-verdiano (GOVERNO DE CABO VERDE, 2017). As alterações promovidas pela LEI n.º 19/IX/2017, de 13 de dezembro visavam criar condições para a introdução de mecanismos modernos e atuais de controlo de passageiros, tornando menos moroso o processo de entrada de passageiros no território nacional (GOVERNO DE CABO VERDE, 2017).

No âmbito do controlo das fronteiras aéreas, a PNCV, tem a sua atuação legitimada pelo DECRETO-LEI n.º 40/2021 de 23 de abril. Conforme o preceituado no diploma em questão, é missão geral da PNCV prevenir a criminalidade, garantir a segurança interna e controlar as fronteiras aéreas<sup>82</sup>. Dentro daquilo que são as suas competências, cabe ainda à PNCV, no quadro da política de segurança interna, proteger as pessoas e os seus bens, prevenir e combater a criminalidade, combater a criminalidade organizada e o terrorismo, prevenir e

---

<sup>81</sup> São exemplos disso os já mencionados PROTOCOLO de 1979 sobre livre circulação de pessoas entre os Estados-membros CEDEAO e o acordo de mobilidade entre os Estados-Membros da CPLP, assinado em Luanda, em 17 de julho de 2021, e aprovado, para ratificação, pela RESOLUÇÃO n.º 14/X/2021, de 6 de agosto.

<sup>82</sup> *Cfr.* alíneas a) e f) do artigo 2.º do DECRETO-LEI n.º 40/2021 de 23 de abril.

combater o tráfico de pessoas e emigração clandestina e, controlar as fronteiras aéreas atuando como polícia aérea<sup>83</sup>. SILVA (2024) acrescenta que a PNCV tem um papel crucial e de extrema importância (ZEGO, 2024), tendo em conta ser ele a “entidade máxima” (SANTOS, 2024) com competências nessa matéria, devendo para o efeito, primar pela “aplicação de normas técnicas e procedimentos uniformes em todos os postos de fronteiras” (SILVA, 2024) do país.

A tarefa do controlo das fronteiras aéreas é materializada, segundo SILVA (2024), através da DEF, a quem compete “coordenar e implementar procedimentos, mecanismos para o efetivo controlo de entrada e saída de pessoas nos postos habilitados de fronteiras”.

Com o intuito de aumentar o nível de eficácia do controlo nos postos de fronteiras aéreas, o governo de Cabo Verde tem feito avultados investimentos num conjunto de novas tecnologias. Em janeiro de 2019, o sistema de controlo de fronteiras foi alvo de um importante processo de modernização. A DEF deixou de operar no sistema PASSE<sup>84</sup> (Processo Automático e Seguro de Saídas e Entradas) passando a operar no sistema PARES (Processo Automático de Registo de Entradas e Saídas) (FURTADO, 2020, p. 55). Este novo sistema, conforme aponta SILVA (*cit in* FURTADO, 2020, p. 55), permite e obriga que os passageiros façam a inscrição antecipada, ficando a polícia na posse de informações pertinentes, relativas aos passageiros, antes destes darem entrada no território nacional. A pré-inscrição efetiva-se através da Plataforma EASE<sup>85</sup> (*Efficient Automatic and Safety Entry* - Processo Eficiente, Automático e Seguro de Entrada de Viajantes). No EASE ficam registados “os dados do viajante, nomeadamente dados do passaporte, datas previstas para a sua entrada e saída no território nacional, número de voo, entre outras informações relevantes” (FURTADO, 2020, p. 55). Com a entrada em vigor do novo diploma que regulamenta o regime jurídico de entrada, permanência, saída e expulsão de estrangeiros do território nacional, para além do pré-registo exigido, os passageiros de países terceiros também devem proceder ao pagamento da taxa de segurança aeroportuária (TSA) (PORTAL CONSULAR DE CABO VERDE, 2024a). Estão isentos

---

<sup>83</sup> *Cfr.* alíneas *b)*, *c)*, *d)* e *e)* do artigo 5.º do DECRETO-LEI n.º 40/2021 de 23 de abril.

<sup>84</sup> Conforme o PANAPRESS (2009) o PASSE foi o primeiro sistema informático instalado nas fronteiras aéreas de Cabo Verde, no âmbito da cooperação entre Cabo Verde e Portugal. O PASSE permite “verificar, de forma eficaz e rápida, a fraude documental, uma vez que os dados dos passaportes dos titulares que saem e entram em Cabo Verde são minuciosamente controlados para detetar a sua falsidade” (PANAPRESS, 2009).

<sup>85</sup> *Vide* ANEXO VI.

dessa obrigação os nacionais e naturais de Cabo Verde, assim como os cidadãos estrangeiros residentes no país.

À entrada e saída do território nacional, nos postos de fronteiras aéreas do país, os passageiros deverão submeter-se às medidas e procedimentos de controlo legalmente previstos<sup>86</sup>. O controlo nesses postos tem como finalidade a verificação documental, verificação das condições de entrada, permanência e saída e a investigação e prevenção de ameaças que possam comprometer a segurança nacional e de outros estados (DIREÇÃO DE ESTRANGEIROS E FRONTEIRAS [DEF], 2023a, p. 6). Todos os passageiros são submetidos a um controlo mínimo que consiste na verificação simples e rápida da validade do documento que autoriza o titular legítimo a transpor as fronteiras do país, bem como à verificação da presença de indícios de falsificação dos documentos, recorrendo, caso necessário, a dispositivos técnicos e consulta em bases de dados da DEF (DEF, 2023a, p. 6).

No ponto que trata dos procedimentos perante a entrada de passageiros no território nacional, o manual prático de apoio operacional aos polícias das unidades de fronteiras aéreas, divide os procedimentos em controlo de entrada, quando não feito nos *e-Gates* (portas eletrónicas), em controlo de primeira linha e de segunda linha. O controlo de primeira linha exige uma análise de risco, análise do perfil do passageiro, análise do documento de viagem e do histórico do passageiro com base nos sistemas existentes (*e.g.* SIIDEF) (DEF, 2023a, pp. 21-22). Não havendo motivos que justifiquem o contrário, é formalizada a entrada através da aposição do carimbo de entrada. O controlo de segunda linha utiliza-se quando existem situações que requerem esclarecimentos extra. Aquando do controlo poderá ser recusada a entrada aos estrangeiros no território nacional, nos termos do n.º 1 do artigo 18.º da LEI n.º 19/IX/2017 de 13 de janeiro. Isto acontece nos casos em que não reúnem os requisitos legais de entrada e que constituem perigo ou ameaça grave para a ordem e saúde<sup>87</sup> públicas, e segurança nacional. O passageiro deverá ser notificado da decisão, por meio de um documento próprio, onde devem constar os motivos que fundamentam a recusa, o direito de impugnação judicial e o prazo para o efeito (DEF, 2023a, p. 25). Caso não seja possível o regresso à origem

---

<sup>86</sup> *Cfr.* n.º 2 do artigo 5.º da LEI n.º 66/VIII/2014, de 17 de julho.

<sup>87</sup> De acordo com o n.º 3 do artigo 18.º da LEI n.º 19/IX/2017, de 13 de janeiro, a recusa com fundamento em razões de saúde tem de ser baseada nas doenças definidas nos instrumentos aplicáveis da Organização Mundial de Saúde (OMS).

no mesmo voo, o passageiro inadmissível é instalado num centro de instalação temporária, vigiado por polícias pertencentes às unidades de fronteiras aéreas da PNCV (DEF, 2023a, p. 27).

A saída do território deverá ser efetuada pelos postos de fronteira qualificados para o efeito<sup>88</sup> e, quando efetuada fora dos postos legalmente previstos, constitui contraordenação punível com coima de 20 000 a 300 000 escudos cabo-verdianos<sup>89</sup>. São documentos válidos para a saída do território nacional os documentos previstos no n.º 2 do artigo 7.º da LEI n.º 66/VIII/2014, de 17 de julho. À saída do território nacional, em determinadas situações, os passageiros podem ser impedidos de seguirem viagem. Quando o impedimento estiver relacionado com situações criminais, a pessoa detida é apresentada ao poder judicial no mais curto prazo, sem nunca ultrapassar as 48 horas, respeitando assim as normas previstas em legislação penal e processual penal cabo-verdiana.

Relativamente à entrada e saída do país de menores de 16 anos desacompanhados de quem exerça o poder paternal, esta só deverá ser autorizada mediante apresentação de autorização, legalmente certificada, concedida por quem exerça o poder paternal<sup>90</sup>. Caso seja recusada a entrada ao menor estrangeiro, deve também ser recusada a entrada à pessoa que o acompanha<sup>91</sup>.

No que diz respeito às pessoas com pedidos de proteção internacional ou asilo, não tendo Cabo Verde ratificado essas convenções, é dada aos passageiros proteção com base no n.º 1 do artigo 39.º da CRCV. A CRCV prevê que “os estrangeiros ou apátridas perseguidos por motivos políticos, ou seriamente ameaçados de perseguição em virtude da sua atividade em prol da libertação nacional, da democracia, ou do respeito pelos direitos do homem, têm direito de asilo no Território Nacional”<sup>92</sup>. Quando haja solicitação de asilo ou haja autorização para residirem no país, os passageiros só podem ser expulsos por decisão judicial<sup>93</sup>.

Feita uma breve análise dos procedimentos levados a cabo durante o controlo de pessoas nas fronteiras aéreas, torna-se pertinente observarmos os números resultantes desta

---

<sup>88</sup> *Cfr.* n.º 1 do artigo 5.º da LEI n.º 66/VIII/2014, de 17 de julho.

<sup>89</sup> *Cfr.* n.º 1 do artigo 54.º do DECRETO-LEI n.º 2/2015, de 6 de janeiro.

<sup>90</sup> *Cfr.* n.º 1 do artigo 12.º da LEI n.º 66/VIII/2014, de 17 de julho.

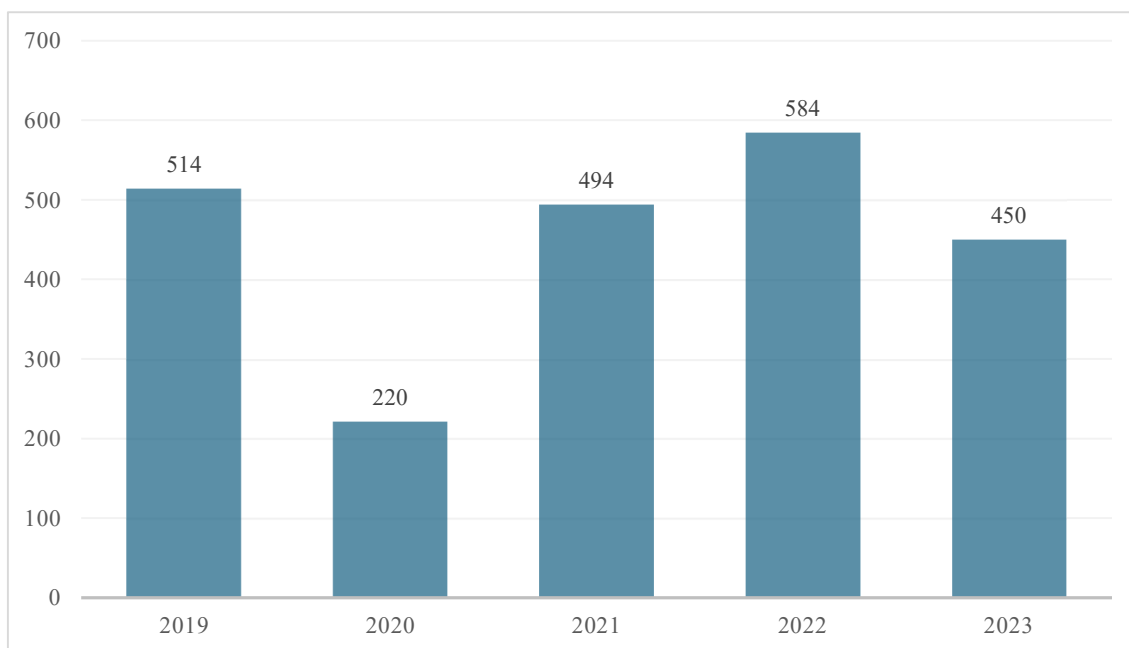
<sup>91</sup> *Cfr.* n.º 3 do artigo 12.º da LEI n.º 66/VIII/2014, de 17 de julho.

<sup>92</sup> *Cfr.* n.º 1 do artigo 39.º da CRCV.

<sup>93</sup> *Cfr.* n.º 2 do artigo 37.º da CRCV.

atividade, de modo a construirmos uma imagem mais aproximada daquilo que a polícia vem fazendo nos últimos anos e da pertinência de um controlo fronteiriço eficiente.

**Gráfico 1 – Evolução do número de recusas de entrada no território nacional (Inadmissíveis)**

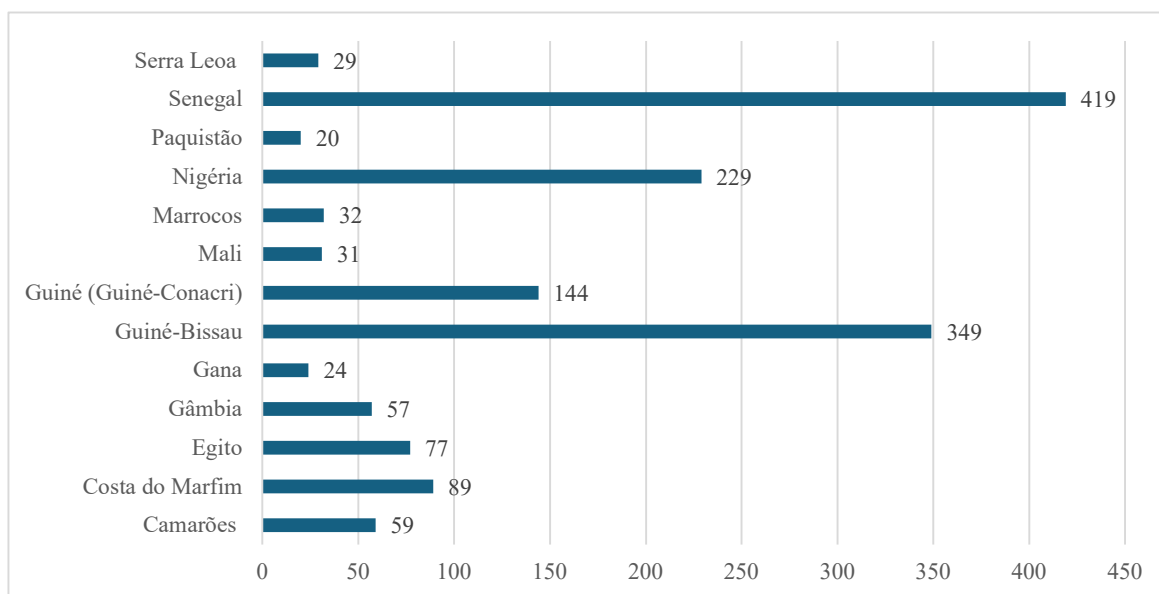


Fonte: Adaptado da DEF, 2019, 2020, 2021, 2022, 2023b.

Relativamente ao número de passageiros inadmitidos nas fronteiras aéreas do país, podemos observar, pelo gráfico acima, que o ano com maior número de recusas de entrada foi o ano 2022, com um total de 584 recusas de entrada. Em segundo lugar surge 2019 com 514 recusas de entrada registadas. O ano com menor número de recusas foi 2020 com um total de 220 recusas de entrada.

De acordo com os dados facultados pela DEF, a maioria das recusas de entrada registadas em 2022 envolviam cidadãos da CEDEAO e estiveram relacionadas com a falta de comprovativo de meios de subsistência (DEF, 2022, p. 12). Das 584 recusas registadas em 2022, 570 ocorreram no Aeroporto Internacional Nelson Mandela (AINM), situado na cidade da Praia, Ilha de Santiago (DEF, 2022, p. 12).

**Gráfico 2 – Distribuição do número de recusas de entrada por país 2019-2023**

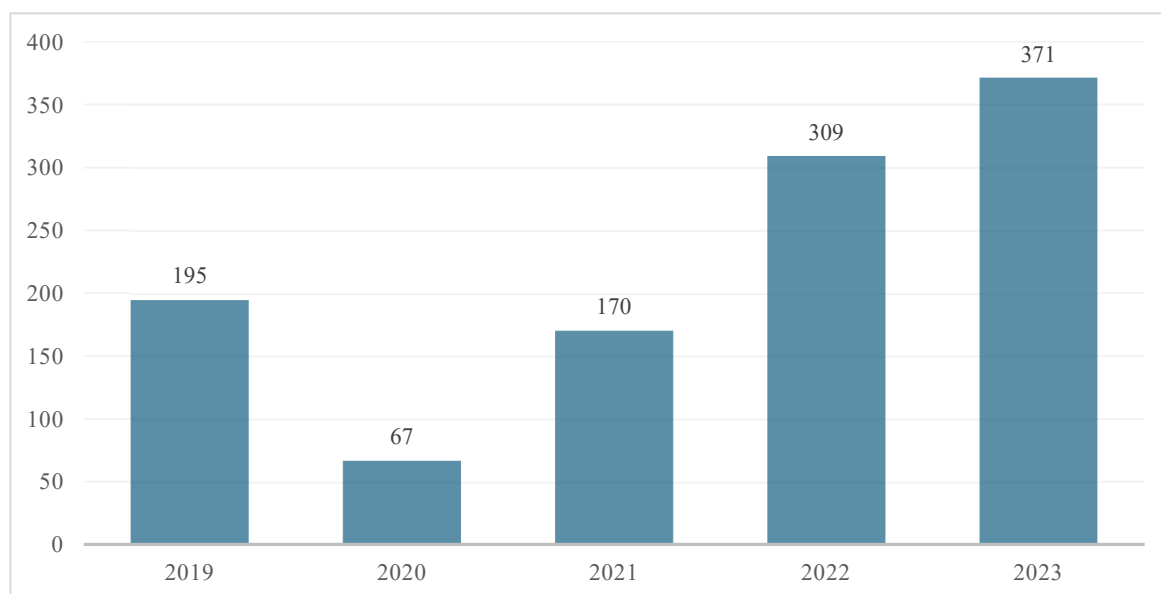


Fonte: Adaptado da DEF, 2019, 2020, 2021, 2022, 2023b.

O gráfico acima permite-nos ter uma perspetiva simplificada dos países com maior número de recusas de entrada<sup>94</sup>. Os dados do gráfico dizem respeito a 2019, 2020, 2021, 2022 e 2023. A identificação dos países com uma taxa elevada de recusas de entrada é uma tarefa importante, uma vez que esses dados podem ser úteis para reforçar as análises de risco. Dentre os motivos de recusa estão a insuficiência de meios de subsistência, falta de documento de viagem válido, posse de documento falso ou falsificado, acompanhamento de menores indocumentados, usurpação de identidade e estar sujeito a uma medida de interdição de entrada (DEF, 2023b, p. 10). No que diz respeito aos menores de 16 anos, as principais causas de recusa são falta de documentos de viagem e de autorização de pessoa que exerça o poder paternal (DEF, 2023b, p. 10).

<sup>94</sup> A distribuição geográfica dos países com maior taxa de recusas de entrada, no período 2019-2023, pode ser consultada no APÊNDICE I.

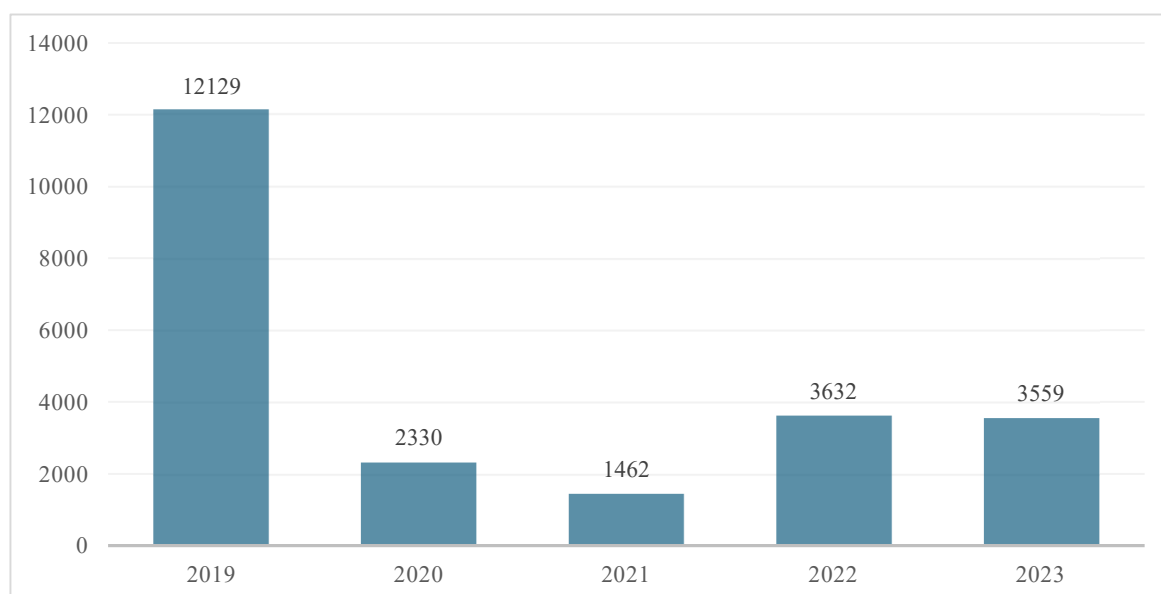
**Gráfico 3 – Evolução do número de impedimentos de viagem para fora do território nacional**



Fonte: Adaptado da DEF, 2019, 2020, 2021, 2022, 2023b.

No que concerne aos impedimentos de viagem para fora do território cabo-verdiano, podemos constatar que 2023 foi o ano com maior número de casos de impedimentos de viagem. No segundo lugar, surge 2022 com 309 impedimentos. Em último, num plano oposto, surge 2020, somente com 67 casos. Entre os motivos de impedimento de viagem para fora de Cabo Verde, em 2023, destacam-se a falta de visto válido para entrar ou circular no espaço *Schengen*, falta de documento de viagem válido, posse de arma branca, posse de estupefacientes, posse ilegal de munições e posse de documentos falsos ou falsificados (DEF, 2023b, p. 12). Destacam-se, também, as situações de duplo *check-in*, existência de medida de interdição de saída do território nacional e, no caso de menores de 16 anos, a falta de autorização da pessoa que exerça o poder paternal e viajarem sob responsabilidade de pessoa impedida de viajar (DEF, 2023b, p. 12). De referir ainda que, em 2020, oito pessoas foram impedidas de viajar para fora do território nacional por falta de teste para a COVID-19 (DEF, 2020, p. 14).

**Gráfico 4 – Vistos concedidos**



Fonte: Adaptado da DEF, 2019, 2020, 2021, 2022, 2023b.

No que tange aos vistos atribuídos à chegada no território nacional verifica-se uma enorme diferença nos números apresentado em 2019, quando comparados com os restantes anos. Em 2019 foram concedidos 12 129 vistos a cidadãos estrangeiros nas fronteiras aéreas do país. Com o segundo maior número de vistos atribuídos aparece 2022, com um total de 3632 vistos. O ano com o menor número de vistos atribuídos nas unidades de fronteiras aéreas do país é 2021 com um total de 1462 vistos. A diminuição do número de vistos em 2020 e 2022 parece ser reflexo do encerramento temporário das fronteiras por conta da pandemia da COVID-19.

**Tabela 5 - Detenções efetuadas nas fronteiras aéreas de Cabo Verde**

2020	2021	2022	2023
45	74	63	70

Fonte: Adaptado da DEF, 2020, 2021, 2022, 2023b.

No que respeita a detenções, consoante os dados facultados pela DEF, é possível observar que o ano com maior número de detenções nas fronteiras aéreas do país foi 2021, com 74 detenções. O ano com menor número foi o de 2020, com 45 detenções, o que poderá

estar relacionado com a diminuição do número de passageiro nas fronteiras aéreas do país, fruto das interdições impostas durante a pandemia da COVID-19.

Em 2020, os principais motivos por detrás das detenções efetuadas foram o uso de documentação alheia, uso de documentação falsa, posse de munições proibidas e desobediência às ordens dos agentes de autoridade (DEF, 2020, p. 15). Em 2021, a maior parte das detenções foram devido a falsificação de testes para despistagem da COVID-19, posse de arma de fogo proibida, posse de munições proibidas, falsificação de documentos e desobediência às ordens dos agentes de autoridade (DEF, 2021, pp. 11-12).

### **III.2. SISTEMA AUTOMÁTICO DE CONTROLO DE FRONTEIRAS AÉREAS EM CABO VERDE**

Com o desenvolvimento das novas tecnologias, as forças de segurança têm apostado na aquisição de sistemas e equipamentos para reforçar a eficácia do trabalho desenvolvido e garantir a segurança e o conforto das pessoas que diariamente cruzam as fronteiras aéreas. Com o aumento do fluxo de passageiros nos aeroportos internacionais, Cabo Verde necessitava de uma solução moderna que garantisse rapidez e segurança no processo de controlo de fronteiras (ZETES, 2020). A introdução do controlo fronteiriço automatizado nas fronteiras aéreas cabo-verdianas representa um importante reforço da segurança fronteiriça e uma melhoria dos padrões de eficiência e eficácia no trabalho desenvolvido nas unidades de fronteiras do país (ESTRATÉGIA PARA A GOVERNAÇÃO DIGITAL DE CABO VERDE [EGDCV], 2020).

Para o desenvolvimento e implementação da referida solução o governo de Cabo Verde contratou a empresa ZETES. A solução de controlo de fronteiras<sup>95</sup> desenvolvida pela ZETES foi composta por “um serviço *online* de emissão de taxas de vistos e de segurança aeroportuária (Sistema Eletrónico de Viagem), assim como, pela implementação de onze *e-Gates* (portas eletrónicas) Panasonic com reconhecimento facial” ZETES (2020). Além disso, estaria

---

<sup>95</sup> Conforme acerva a ZETES (2020), a implementação do projeto decorreu em três fases, sendo a primeira, o desenvolvimento de uma solução de pré-registo de viajantes, a segunda, a implementação dos *e-Gates* nos quatro aeroportos internacionais de Cabo Verde e, a terceira e última, a integração da solução, com listas de vigilância e API.

integrada com “listas de vigilância nacional e internacional, informações antecipadas sobre os passageiros (*Advance Passenger Information* ou API)” (ZETES, 2020), entre outras bases de dados.

Neste contexto, no dia 20 de novembro de 2020, no Aeroporto Internacional da Praia – Nelson Mandela (AIDP-NM), dava-se um passo importante no âmbito da implementação da Estratégia para a Governação Digital de Cabo Verde, com a introdução do controlo biométrico automatizado de passageiros nas fronteiras aéreas nacionais (EGDCV, 2020). Esta iniciativa ficou dividida em duas fases: primeiramente, a utilização estaria destinada apenas aos cidadãos nacionais, maiores de doze anos de idade, titulares de passaporte eletrónico cabo-Verdiano; e, mais tarde, numa segunda fase, passaria a estar disponível para cidadãos de países terceiros, com passaporte eletrónico, que desembarcassem em Cabo Verde com pré-registo válido, efetuado através do EASE (EGDCV, 2020). Com os *e-Gates* o processo de controlo fronteiriço ganha um importante elemento de análise, nomeadamente, a confirmação do reconhecimento por via da biometria facial<sup>96</sup>. De acordo com LABATI *et al.*, (2015) as tecnologias biométricas têm um impacto significativo na melhoria da eficiência, eficácia e segurança dos processos de controlo fronteiriço. Ao processo de controlo junta-se, ainda, a necessidade de verificação das demais condições de entrada e saída do território nacional. Assim, a polícia deve proceder à verificação da autenticidade do passaporte e dos restantes dados do passageiro e à verificação da existência de medidas cautelares ou outros impedimentos legais que fundamentem uma recusa de entrada (GOVERNO DE CABO VERDE, 2020). No caso de cidadãos estrangeiros não residentes, deve-se proceder à confirmação das informações prestadas aquando do pré-registo no EASE (GOVERNO DE CABO VERDE, 2020). A estratégia de pré-registo no EASE é classificada como “*pushing the border out*” e, representa a transferência de certas operações de segurança, por forma a detetar as ameaças longe das nossas fronteiras (RILEY, 2003, p. 589).

---

<sup>96</sup> A biometria facial não é o único elemento de análise disponível, mas tem sido o mais aceitável, conforme opinião da maioria dos passageiros (RIO *et al.*, 2016). Algumas aplicações utilizam como identificador biométrico as impressões digitais (FRONTEX, 2015, p. 25), a identificação pela íris, a identificação da retina, o reconhecimento da voz, a geometria da mão, dedos e palma, o reconhecimento da assinatura manuscrita e o reconhecimento da dinâmica da digitação (JOÃO, 2006, p. 120).

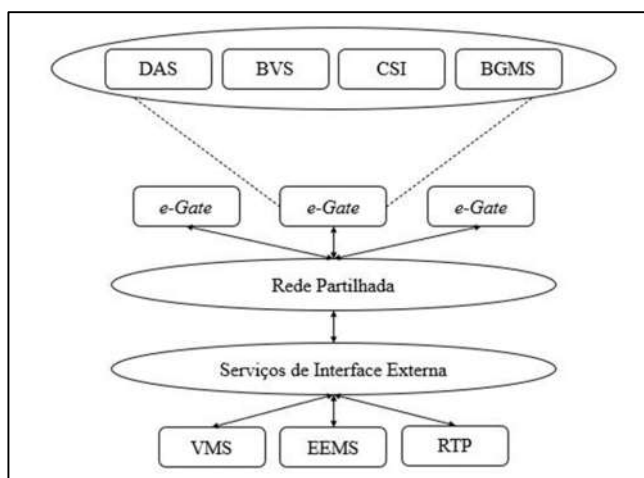
Os portões de controlo automatizados de fronteiras (*Automated Border Control - ABC*), ou brevemente *e-Gates*<sup>97</sup>, são estruturas modernas e inteligentes (CHAKI e ASHOUR, 2021) que permitem a verificação da identidade dos passageiros que atravessam as fronteiras, conferindo os seus traços biométricos, dispensando assim uma intervenção humana constante (LABATI *et al.*, 2015). O sistema ABC faz a autenticação do documento de viagem eletrónico de leitura ótica do passageiro, confere se o passageiro é o titular legítimo do documento, e consulta os registos de controlo fronteiriço determinando a elegibilidade para a passagem da fronteira, conforme regras pré-estabelecidas (FRONTEX, 2015, p. 25).

Para autorizar a passagem da fronteira, o *e-Gate* confronta as amostras biométricas do passageiro guardadas no documento eletrónico com amostras recolhidas em tempo real (LABATI *et al.*, 2015). Após o passageiro inserir a página do passaporte eletrónico com os dados biográficos, o leitor verifica os dispositivos óticos de segurança, extrai os caracteres de leitura ótica, comunicando com o *chip* do passaporte por forma a verificar a autenticidade do mesmo (FRONTEX, 2015, p. 25). Se o processo for bem-sucedido, o *e-Gate* autoriza o passageiro a atravessar a fronteira, mas se não for, o passageiro é remetido para um controlo manual (FRONTEX, 2015, p. 25).

---

<sup>97</sup> Conforme descreve (LABATI *et al.*, 2015), um *e-Gate* é constituído por uma ou duas barreiras físicas, um scanner de passaporte eletrónico para leitura de chips e reconhecimento de texto e, um monitor para apresentação de instruções ao utilizador. É constituído, ainda, pelos dispositivos de aquisição biométrica e pelo *hardware* e *software* de gestão do sistema, que permitem a comunicação com sistemas externos (LABATI *et al.*, 2015).

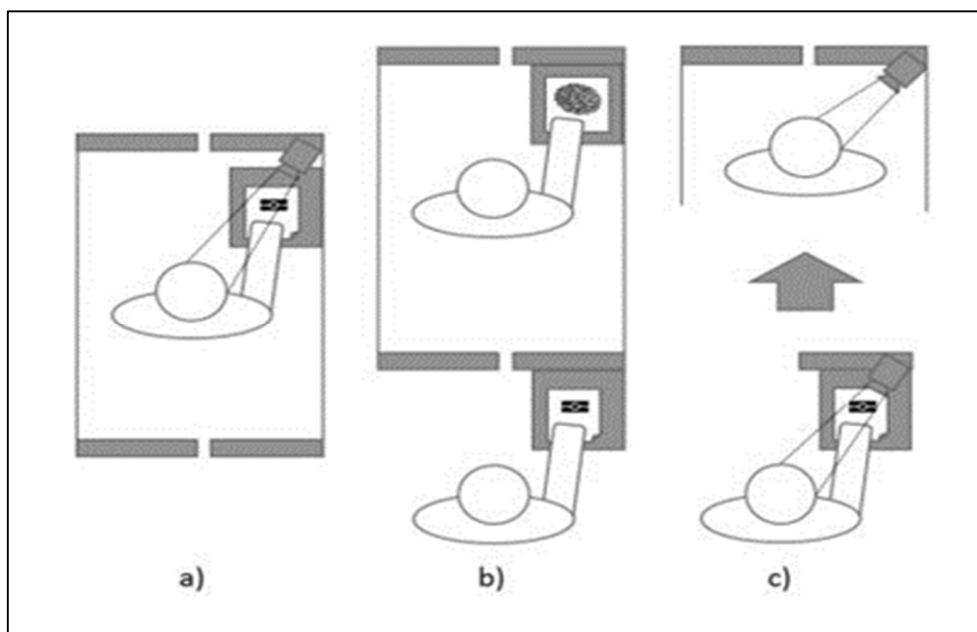
**Figura 4 - Estrutura de uma porta eletrónica e ligações a sistemas externos**



Fonte: Adaptado de LABATI *et al.*, 2015.

O sistema ABC possui uma arquitetura específica composta por quatro subsistemas, que se encontram interligados entre si. O primeiro subsistema é denominado de sistema de autenticação de documentos (*document authentication system* – DAS); o segundo subsistema é apelidado de sistema de verificação biométrica (*biometric verification system* - BVS); o terceiro subsistema é denominado de interface central de sistemas (*central systems interface* - CSI); e, por fim, o quarto subsistema é conhecido como sistema de manutenção da guarda de fronteiras (*border guard maintenance system* - BGMS) (LABATI *et al.*, 2015).

**Figura 5 - Topologias de um e-Gate**



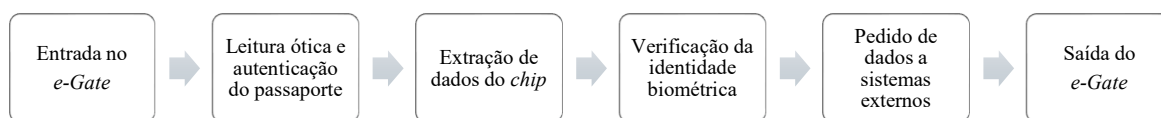
Fonte: Adaptado de LABATI *et. al.*, 2015.

De acordo com LABATI *et al.*, (2015) os *e-Gates* podem ter as seguintes topologias: a) processo numa só etapa; b) processo integrado em duas etapas ou; c) processo de duas etapas segregado. No processo de uma etapa, a verificação documental e de identidade ocorrem num processo único e o passageiro executa todas as ações necessárias dentro do *e-Gate* (RIO *et al.*, 2016, p. 51). No processo integrado em duas etapas, o processo ABC é dividido em duas fases, onde, num primeiro momento, o DAS extrai as informações biométricas do documento de viagem eletrónico e, de seguida, o BVS verifica as informações recolhidas confrontando-os com os dados biométricos captados em direto (LABATI *et al.*, 2015). Esta configuração pode aumentar a segurança uma vez que permite um controlo prévio dos documentos de viagem dos passageiros antes destes entrarem para o *e-Gate*. Já o processo segregado em duas etapas, é idêntico ao integrado em duas etapas mas envolve estruturas físicas diferentes. Na primeira etapa verifica-se o documento do passageiro, onde se captura a imagem facial como informação biométrica e a impressão digital é utilizada o *token*<sup>98</sup> para inscrição ou registo (RIO *et al.*, 2016, p. 51). Na segunda etapa, o *token* é verificado e o passageiro atravessa a fronteira

<sup>98</sup> No mundo tecnológico o *token* é uma funcionalidade utilizada no apoio à autenticação dos indivíduos (JOÃO, 2006, p. 119).

(RIO *et al.*, 2016, p. 51). É considerado o processo mais flexível em termos de ocupação do espaço, na medida que possibilita a divisão das filas de espera entre os portões eletrónicos e os quiosques de pré-registo (LABATI *et al.*, 2015). No entanto, por ser um processo articulado cria dificuldades para viajantes pouco experientes.

**Figura 6 - Etapas do controlo de passagem nas fronteiras no sistema ABC**



Fonte: Adaptado de LABATI *et. al.*, 2015.

A par da elevação do nível de segurança, a implementação dos *e-Gates* terá, quando totalmente operacional, um impacto direto e positivo na redução do tempo de espera dos passageiros, minimizando a aglomeração de pessoas e outros constrangimentos à entrada do país, contribuindo assim para a valorização de Cabo Verde enquanto país e destino turístico seguro (EGDCV, 2020).

No âmbito do projeto de reforço da segurança aeroportuária e fronteiriça, a 6 de setembro de 2022 deu-se início à implementação da segunda fase do sistema automatizado de identificação biométrica (*Automated Biometric Identification System – ABIS*)<sup>99</sup> (GOVERNO DE CABO VERDE, 2022b). Nesta fase procedeu-se à instalação de um conjunto de equipamentos de recolha de biometria facial dos passageiros, nos postos de fronteira aérea do país. Com a instalação desses equipamentos nos quatro aeroportos internacionais de Cabo Verde (GOVERNO DE CABO VERDE, 2022c), tornou-se possível, com recurso a imagens dos rostos dos passageiros, “fazer a comparação automática com a fotografia da página biográfica e do *chip*

<sup>99</sup> O ABIS é uma ferramenta que permite garantir a identidade única das pessoas e evitar a fraude de identidade (ZETES, 2023). Com o *ABIS*, o reconhecimento da biometria facial passa a ser um elemento importante no processo de análise e controlo fronteiriço, “a par da verificação das demais condições de entrada e saída do país, da validação da autenticidade do passaporte e dos dados do passageiro e da verificação de inexistência de medidas cautelares ou outras interdições legais” (GOVERNO DE CABO VERDE, 2022b).

do passaporte, em tempo real e com recurso a tecnologia de ponta” (GOVERNO DE CABO VERDE, 2022b).

O ABIS é um tipo de sistema de pesquisa biométrica utilizado para identificação e duplicação biométrica em grande escala, que realiza comparações e “permite buscar correspondência entre uma amostra ao vivo e diversos modelos biométricos existentes, no intuito de encontrar um registo de um indivíduo específico e confirmar a identidade” (AWARE, 2024). Possibilita, também, uma redução da carga de trabalho do utilizador final, simplificando o processo, sendo totalmente personalizável, podendo ser utilizado para satisfazer os requisitos de um conjunto de base de dados de impressões digitais (VITT e CAUDIE, 2012), traduzindo-se numa ferramenta impactante na melhoria e inovação dos serviços prestados (SLAPAKOVA, 2021).

Os anseios de uma fronteira moderna com altos padrões de segurança vêm de longa data, ou seja, as bases para a introdução de todos esses sistemas foram lançadas há alguns anos. A título exemplificativo, com o DECRETO-LEI n.º 21/2014, de 17 de março, criou-se o Passaporte Eletrónico de Cabo Verde (PEC). O passaporte eletrónico, “ou simplesmente ePassaporte” (RODRIGUES, 2015, p. 85), trata-se de um documento eletrónico de viagem que cumpre com as melhores práticas e especificações internacionais e, obedece os parâmetros fixados pela ICAO<sup>100</sup>. Garante “elevados níveis de segurança física e lógica, visando uma maior garantia antifraude e uma interoperabilidade à escala global” (SISTEMA NACIONAL DE IDENTIFICAÇÃO E AUTENTICAÇÃO CIVIL [SNIAC], 2021) e responde às preocupações do governo com a prevenção e combate ao terrorismo e criminalidade organizada<sup>101</sup>. O suporte para o aparecimento dessa nova geração de documentos de identificação em Cabo Verde foi a conceção do SNIAC, pela LEI n.º 43/VIII/2013, de 17 de setembro. Para além do passaporte eletrónico, Cabo Verde dispõe, atualmente, de cartão nacional de identificação e título eletrónico de residência para estrangeiros. São documentos fiáveis e confiáveis que oferecem garantias em termos de segurança (GOVERNO DE CABO VERDE, 2022c).

Conforme estabelecido no DECRETO-LEI n.º 21/2014, de 17 de março, o PEC traz como elemento inovador “uma nova geração de dispositivos de reconhecimento que vão desde a

---

<sup>100</sup> *Cfr.* DOCUMENTO 9303 sobre os documentos de leitura ótica (ICAO, 2021).

<sup>101</sup> *Cfr.* Preâmbulo do DECRETO-LEI n.º 21/2014, de 17 de março.

recolha digitalizada da imagem facial, até à integração de um *chip* na caderneta que reproduz integralmente a mesma informação impressa na página biográfica do titular” possibilitando a leitura eletrónica dos dados nele armazenados. As informações contidas no referido *chip* são legíveis apenas por equipamentos destinados para o efeito, “sendo os dados assinados eletronicamente, de modo a garantir a sua autenticidade e integridade, numa perspetiva de acrescida proteção de documentos de viagem contra a falsificação<sup>102</sup> e utilização por terceiros”<sup>103</sup>. O PEC conta, ainda, com outros elementos distintivos e de segurança importantes, onde podemos destacar, em particular, “a marca de água em todas as páginas do caderno, representando os símbolos nacionais e, na capa, a impressão do símbolo internacional identificativo de documento eletrónico”<sup>104</sup>. No DECRETO-LEI n.º 21/2014, de 17 de março, estão previstas quatro modalidades diferentes de passaportes, mas apenas os passaportes comum, diplomático e de serviço revestem a forma de passaporte eletrónico<sup>105</sup>. A concessão do PEC deverá observar os princípios da legalidade, da autenticidade, da veracidade e segurança dos dados dele constantes<sup>106</sup>. O PEC é elaborado de acordo com as normas internacionais, ISO/IEC7810:2003 (*Identification cards - Physical characteristics*), ISO/IEC7501:2005 (*Identification cards Machine readable travel documents*), ISO/IEC7816 (*Identification cards – Integrated circuits with contacts*), ISO/IEC10373 (*Identification cards – Test methods*) e o Doc. 9303 – ICAO<sup>107</sup>.

SILVA (2024) descreve o processo de modernização das fronteiras cabo-verdianas como sendo “ousado e robusto (...) tendo em conta que objetiva garantir mais eficiência, mais segurança e sobretudo apostar na prevenção, através da antecipação de informação dos voos e de passageiros, bem como na análise de risco prévio”. Acrescenta que o “PARES tem a vertente de 1.ª Linha e 2.ª Linha e, ainda, a vertente “*Smart Border*”, materializado através dos *e-Gates*” (SILVA, 2024). Sublinha que a plataforma EASE permite que as autoridades fronteiriças consigam “absorver várias informações de “quem vem lá”, ou seja, permite efetuar

---

<sup>102</sup> Conforme o DECRETO-LEI n.º 21/2014, de 17 de março, “a gravação a *laser* das palavras que compõe os textos blinda o documento de quaisquer tentativas de modificação dos caracteres nele escritos” e, a tentativa de alteração de qualquer dos textos nele contidos destrói a superfície e, torna visível a contrafação.

<sup>103</sup> *Cfr.* Preâmbulo do DECRETO-LEI n.º 21/2014, de 17 de março.

<sup>104</sup> *Ibidem.*

<sup>105</sup> *Cfr.* n.ºs 1 e 3 do artigo 4.º do DECRETO-LEI n.º 21/2014, de 17 de março.

<sup>106</sup> *Cfr.* artigo 3.º do DECRETO-LEI n.º 21/2014, de 17 de março.

<sup>107</sup> *Cfr.* artigo 6.º do DECRETO-LEI n.º 21/2014, de 17 de março.

uma análise de risco prévio (...) “correr” as bases de dados nacionais e internacionais (para os quais temos acordo) para despistar a possibilidade da existência de “*red notice/notice rouge*/medidas cautelares”” (SILVA, 2024). Acrescenta, ainda, que com a implementação do ABIS passou-se a ter uma “outra tipologia de controlo e “*intelligence*” a nível de fronteiras” (SILVA, 2024). Afirma, também, que dentro daquilo que é o “processo de maturação e consolidação do PARES (...) está previsto a implementação da API (*Advanced Passenger Information*), da PNR (*Passenger Nominal Records*) e ATS-G (*Analyse Criteria and Risk Levels*)” SILVA (2024), o que irá contribuir para o aumento do “nível de eficiência e performance no controlo fronteiriço” (SILVA, 2024).

Ao aflorarmos sobre os sistemas automáticos de controlo de fronteiras e passaportes eletrónicos devemos, também, analisar as implicações que esses equipamentos e tecnologias trazem para a vida das pessoas. A evolução tecnológica e o surgimento de máquinas e sistemas inteligentes abrem extraordinárias oportunidades para resolução de problemas do ser humano (PORTUGAL, 2015, p. 113). No entanto, atrelado às oportunidades surgem “riscos e incertezas de dimensão proporcional aos benefícios antecipados” (PORTUGAL, 2015, p. 113). Assim, atualmente, existem evidências suficientes que permitem-nos afirmar que as infraestruturas informáticas são altamente vulneráveis a intrusões, interferências e perturbações (CASTELLS, 2001, p. 177).

O desenvolvimento exponencial da tecnologia “ao nível dos sistemas de informação tem potenciado várias mudanças estruturais no acesso, processamento e troca de dados pessoais<sup>108</sup> dos cidadãos” (MATOS, 2021, p. 25), violando direitos fundamentais e direitos humanos. Discute-se, hoje, a afirmação de novos direitos no espaço digital, questões de igualdade, não discriminação e de proteção de vulnerabilidades (LEÃO, 2023, p. 10). O conceito de proteção de dados pessoais remete para a “criação de normas que visam, genericamente, a proteção dos direitos e liberdades dos indivíduos” (MATOS, 2021, p. 26) e,

---

<sup>108</sup> A alínea *a*) do artigo 2.º da DIRETIVA 95/46/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 24 de outubro de 1995, relativa à proteção das pessoas singulares no que diz respeito ao tratamento de dados pessoais e à livre circulação desses dados, define dados pessoais como sendo qualquer informação relativa a uma pessoa singular identificada ou identificável.

nos dias que correm, tem sido bastante discutido, encontrando-se, atualmente, regulamentado por alguma legislação consolidada, como por exemplo, no panorama europeu<sup>109</sup>.

LEÃO (2023, pp. 10-11) afirma que a necessidade de uma abordagem no domínio dos direitos fundamentais e humanos “à transformação digital e à regulação das tecnologias digitais e da inteligência artificial (IA) tem sido sustentada, *inter alia*, pela União Europeia e pelas Nações Unidas” que vêm afirmando de forma inequívoca que os direitos fundamentais e os direitos humanos aplicam-se no ambiente *online* e no ambiente *offline* (NAÇÕES UNIDAS, 2024).

Paralelamente à evolução de tecnologias envolvendo a IA, têm-se levantado inúmeras questões relacionadas com a ética e a proteção dos direitos humanos no desenvolvimento e adoção dessas tecnologias, nomeadamente, a falta de transparência nos algoritmos de IA (SLAPAKOVA, 2021). Para mitigar esta situação, a título de exemplo, na UE tem-se apostado, ultimamente, no desenvolvimento de planos para transformar a Europa numa referência a nível mundial no que diz respeito a uma IA fiável (SLAPAKOVA, 2021), tornando-a, num regulador mundial de IA (THE ECONOMIST, 2021). Assim, a utilização de tecnologias baseadas na IA na segurança das fronteiras tem sido severamente criticada por violar os direitos humanos e a privacidade das pessoas (SLAPAKOVA, 2021). A título exemplificativo, durante a implementação do Sistema de Entradas e Saídas (SES) da UE, o Parlamento Europeu e o Conselho da União Europeia, através do REGULAMENTO (UE) 2017/2226 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 30 de novembro, de 2017, emitiu considerações importantes. Concretamente, considerava ser necessário especificar-se os objetivos do SES, as categorias de dados que dela fariam parte, a finalidade da utilização desses dados, os critérios de introdução, as autoridades autorizadas a aceder aos mesmos, bem como, a definição de regras relativas ao tratamento e à proteção dos dados pessoais.

---

<sup>109</sup> Um exemplo disso é o REGULAMENTO (UE) 2016/679 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 27 de abril de 2016, relativo à proteção das pessoas singulares no que diz respeito ao tratamento de dados pessoais e à livre circulação desses dados e que revoga a DIRETIVA 95/46/CE (Regulamento Geral sobre a Proteção de Dados).

No caso dos passaportes eletrónicos, a utilização de etiquetas de *Radio Frequency Identification*<sup>110</sup> - *Near-field Communication*<sup>111</sup> (RFID/NFC), possibilita que os dados pessoais considerados sensíveis não estejam totalmente protegidos (RODRIGUES, 2015), uma vez que o seu uso pode potenciar o acesso a esses dados (FISHKIN e LUNDELL, 2005, p. 224). O sistema RFID/NFC comunica em canal aberto, criando inúmeras possibilidades de ataque (MATHEUS *et al.*, 2017) com o objetivo de obtenção de dados pessoais ou profissionais (RODRIGUES, 2015), o que pode representar ameaças substanciais à privacidade das pessoas (WEINBERG, 2005, p. 92).

O Governo de Cabo Verde tem-se mostrado preocupado com a proteção dos dados pessoais<sup>112</sup>. Neste contexto, e ao nível da cibersegurança, cumpre salientar que Cabo Verde aderiu, em junho de 2018, “à Convenção sobre Cibercrime, conhecida também como Convenção de Budapeste e à Convenção 108 para Proteção de Dados Pessoais, com impacto decisivo para o engajamento internacional do país e para parcerias internacionais” (GOVERNO DE CABO VERDE, 2022c).

A conclusão da instalação do ABIS traduziu-se “num importante reforço a nível de segurança fronteiriça, com impacto direto na melhoria dos padrões de atuação das unidades de fronteiras aéreas da PNCV” (GOVERNO DE CABO VERDE, 2022b). Deste modo, a instalação destes sistemas pretende replicar as boas práticas em uso em vários países desenvolvidos, designadamente nos EUA, Canadá, Austrália, Singapura, Finlândia, Estónia, Espanha, Lituânia, Letónia, Eslováquia, Hungria, Bulgária, Chipre, Malta, Portugal e Reino Unido, entre outros (SOUSA, 2014, p. 3).

### III.3. COOPERAÇÃO INTERNACIONAL NO CONTROLO FRONTEIRIÇO

A cooperação internacional é uma ferramenta importante para fazer face aos desafios de um mundo cada vez mais complexo. O conceito de cooperação internacional “passou por

---

<sup>110</sup> As etiquetas de *Radio Frequency Identification* (RFID) são dispositivos de armazenamento de dados, acessíveis por meio de radiofrequência (RODRIGUES, 2015, p. 5).

<sup>111</sup> O NFC é um subconjunto especializado de identificação por radiofrequência, que executa muitas das funções das RFID (RODRIGUES, 2015, p. 5).

<sup>112</sup> Um exemplo disso é a aprovação da Comissão Nacional de Proteção de Dados para a efetivação da segunda fase do projeto ABIS (GOVERNO DE CABO VERDE, 2022b).

uma mudança ao final da década de 1970, deixando de significar ação de ajuda ou de assistência, passando a ser entendido como a ação coordenada de dois ou mais Estados ou Organizações Internacionais” (BORGES e CORREA, 2023, p. 70), para alcançarem resultados específicos.

A cooperação internacional tem sido alvo de muitos estudos que acabam por identificar algumas teorias<sup>113</sup> que tentam explicar o fenómeno. Uma teoria bastante conhecida é a teoria da escolha racional. Esta teoria permite-nos simplificar a questão, dividindo a cooperação em duas etapas, sendo que a primeira etapa envolve a formação de preferências dos atores e, a segunda etapa diz respeito à interação entre os atores que conduz a um certo resultado (LEGRO, 1996).

Vivemos hoje uma nova conjuntura securitária (BERENGUER, 2018, p. 173) onde a “atividade criminosa é cada vez mais multidimensional, dinâmica, flexível e reticular” (ELIAS, 2022, p. 185) e a segurança deixou de apresentar como ator único o Estado (ELIAS, 2012, p. 6). A segurança passou a ser tratada como preocupação global e os Estados viram-se obrigados a cooperar entre si, em várias frentes, para mitigar vulnerabilidades e garantir níveis de segurança aceitáveis aos seus cidadãos.

Durante a segunda cimeira UE-África, realizada em dezembro de 2007, em Lisboa, deu-se início à parceria UE-África sobre Migração, Mobilidade e Emprego (MME). Na cimeira supracitada também foram adotadas a Estratégia Conjunta UE-África e o primeiro Plano de Ação 2008 - 2010 (EUROPEAN COMMISSION, 2024). Mais tarde, em 2017, em Abidjan, na quinta Cimeira União Africana (UA)-UE, acordava-se o aprofundamento das relações de cooperação e o diálogo sobre migração e mobilidade, como meio para a elaboração de estratégias que garantam o processamento seguro, ordenado e regular desses fenómenos (AFRICAN UNION – EUROPEAN UNION SUMMIT, 2017, p. 3). Desde então, a cooperação UA-

---

<sup>113</sup> A este respeito vide MILNER (1992). *International theories of cooperation among nations: Strengths and weaknesses* e O'NEIL *et al.*, (2004). *Actors, norms, and impact: Recent international cooperation theory and the influence of the agent-structure debate*.

UE, em matéria de migração, tem-se desenvolvido no âmbito do Diálogo África - UE sobre Migração e Mobilidade (MMD)<sup>114</sup> (EUROPEAN COMMISSION, 2024).

Em 2006, fruto do diálogo político e financeiro Euro-Africano sobre migração e desenvolvimento, criava-se o denominado RABAT PROCESS, do qual Cabo Verde faz parte. O objetivo por detrás da fundação da referida plataforma foi reforçar o diálogo e a cooperação entre as autoridades dos países de origem, trânsito e destino ao longo das rotas migratórias da África Ocidental e Central (PEDRO, 2018). Presentemente, estão envolvidos no RABAT PROCESS um total de 57 parceiros estatais e outros interessados, incluindo a CEDEAO e a UE e, o constante diálogo entre esses atores proporciona um quadro de consulta versando questões técnicas e políticas sobre a migração e o desenvolvimento (RABAT PROCESS, 2024a). A cada três a cinco anos, os países parceiros adotam quadros estratégicos que revestem a forma de planos de ação e declarações ministeriais, desenvolvidos para se adaptarem à evolução das realidades (RABAT PROCESS, 2024b). Atualmente, o quadro estratégico plurianual em vigor trata-se da Declaração Política e Plano de Ação de Cádiz 2023-2027, definida na sexta Conferência Ministerial Euro-Africana sobre Migração e Desenvolvimento, realizada de 13 a 14 de dezembro de 2022 (RABAT PROCESS, 2024c).

O Programa de Cádiz é “um quadro de cooperação não vinculativo que ajuda a coordenar os esforços nacionais na área da gestão da migração” (RABAT PROCESS, 2024c) e a definir as prioridades do RABAT PROCESS e dos seus países parceiros. O Plano de Ação de Cádiz abrange cinco áreas de ação, contendo dez objetivos específicos e 29 ações conexas e garante “complementaridade e sinergias com outros quadros, como a Agenda 2030 para o Desenvolvimento Sustentável, o Pacto Global para uma Migração Segura, Ordenada e Regular e o Pacto Global para os Refugiados” (RABAT PROCESS, 2024c). Das áreas acima mencionadas, destaca-se a quarta área, que diz respeito à migração irregular, contrabando de migrantes e tráfico de pessoas e, cujos objetivos traduzem-se no reforço das capacidades de gestão das fronteiras dos países, no reforço da luta contra o contrabando de migrantes e o tráfico de pessoas (RABAT PROCESS, 2022, p. 4).

---

<sup>114</sup> Segundo a EUROPEAN COMMISSION (2024), as áreas de foco do MMD são as “remessas e investimento da diáspora, informação e partilha de inteligência para reforçar a luta contra o tráfico de seres humanos e o contrabando de migrantes e reintegração sustentável dos migrantes”.

Neste âmbito, em 2015, visando fortalecer a cooperação e enfrentar novos desafios, os Chefes de Estado e de Governo europeus e africanos reuniram-se na Cimeira de Valeta sobre a migração (VALLETA SUMMIT ON MIGRATION, 2015). Da cimeira surge uma declaração política e um plano de ação para reforçar a cooperação e matéria de migração legal e mobilidade, prevenção e combate a migração irregular e tráfico de seres humanos, entre outros (EUROPEAN COMMISSION, 2024).

No domínio do controlo de fronteiras, Cabo Verde vem cooperando com diversos países e organizações supranacionais, colmatando lacunas que, de outra forma, seriam difíceis de ultrapassar. Destacam-se, neste âmbito, a cooperação com a UE, com os EUA, com a CEDEAO, com Portugal, entre outros. Diversos autores defendem que é exatamente o posicionamento geográfico e estratégico no cruzamento de importantes rotas marítimas e aéreas que colocam Cabo Verde como um importante candidato a alianças com países vizinhos e potências suprarregionais (OLIVEIRA *et al.*, 2018; FONSECA, 2019, p. 1). Juntando à reconhecida estabilidade política do país, estas são garantias “de funcionalidade e sustentabilidade para que o mesmo se afirme como plataforma operacional no seu espaço geopolítico” (FONSECA, 2019, p. 1).

Cabo Verde e UE encontram-se ligados pela história e pela partilha de valores sociopolíticos fundamentais, como a defesa dos direitos humanos, democracia, paz, segurança e, também, iguais preocupações, designadamente, o tráfico de drogas, emigração clandestina, terrorismo e a criminalidade em geral (EUR-LEX, 2008).

Com a negociação, aprovação e entrada em vigor da segunda CONVENÇÃO DE LOMÉ, de 1979, aumentava-se o lote de países do Grupo de Estados de África, das Caraíbas e do Pacífico (ACP) (FARIA, 2015, p. 10), onde Cabo Verde passou a figurar. A Convenção de Lomé, substituída em 2000 pelo Acordo de Cotonu, marca o início de várias décadas da cooperação entre a UE e Cabo Verde (BARROS, 2011, p. 19). Logo, pode-se depreender que “é a partir do nódulo formado pelas relações multilaterais UE-ACP” (BARROS, 2011, p. 19), que surge a cooperação bilateral UE-Cabo Verde.

Cabo Verde beneficia, ainda, de uma parceria especial com a UE<sup>115</sup> no âmbito do Acordo de Cotonu<sup>116</sup>. Esta parceria centra-se, sobretudo, “na cooperação a nível político e nos domínios da segurança, da integração regional, da sociedade do conhecimento e da luta contra a pobreza” (EUR-LEX, 2008). A parceria surge do interesse de Cabo Verde em aproximar-se da UE, especialmente das regiões ultraperiféricas (RUP) do Atlântico Norte, Açores, Madeira e Canárias. A parceria prevista caracteriza-se por um conjunto específico de elementos, nomeadamente o “apoio à aproximação de Cabo Verde às RUP e ao resto da UE, intensificando simultaneamente as relações do país com a África Ocidental e no seio da Comunidade Económica dos Estados da África Ocidental (CEDEAO)” (EUR-LEX, 2008). Esta parceria abre novas perspetivas, permitindo reforçar a cooperação entre ambas as partes a nível político, económico, comercial, administrativo e judiciário. O plano de ação para a parceria que representa o quadro estratégico global, baseia-se num conjunto de pilares, designadamente, “a segurança e a estabilidade, nomeadamente através de ações realizadas numa base transfronteiriça e regional nos domínios da luta contra o crime organizado transnacional, da gestão eficaz dos fluxos migratórios” (EUR-LEX, 2008).

Cabo Verde e a UE assinaram, em maio de 2008, uma declaração conjunta que envolvia uma parceria para a mobilidade. É a primeira cooperação do género entre a UE e um estado africano e, por enquanto, a única parceria<sup>117</sup> para a mobilidade assinada com um estado da África subsariana (EUROPEAN COMMISSION, 2024). Mais tarde, em 2012 e 2013, foram assinados dois acordos<sup>118</sup> emblemáticos entre a UE e Cabo Verde, sendo um sobre facilitação de vistos e outro sobre readmissão.

Relativamente à cooperação do ponto de vista regional, Cabo Verde tem apostado ultimamente em reforçar os laços de amizade e cooperação com países membros da CEDEAO, na procura de soluções para os problemas de interesse comum (HERBERT *et al.*, 2021, p. 10).

---

<sup>115</sup> Materializada pela Comunicação, COM (2007) 641 final, da Comissão ao Conselho e ao Parlamento Europeu sobre o futuro das relações entre a UE e a República de Cabo Verde (COMMISSION OF THE EUROPEAN COMMUNITIES, 2007).

<sup>116</sup> O acordo de parceria n.º 2000/483/CE celebrado entre a UE e 79 países de África, das Caraíbas e do Pacífico visa contribuir para a erradicação da pobreza, promoção o desenvolvimento económico, social e cultural dos países parceiros, facilitando a sua integração na economia mundial (EUR-LEX, 2022).

<sup>117</sup> Participam nesta parceria Portugal, França, Luxemburgo, Países Baixos e Espanha (EUROPEAN COMMISSION, 2024).

<sup>118</sup> Estes acordos entraram em vigor em 1 de dezembro de 2014 (EUROPEAN COMMISSION, 2024).

CONTROLO DAS FRONTEIRAS AÉREAS EM CABO VERDE  
SUBSÍDIOS DA POLÍCIA NACIONAL DE CABO VERDE

Dentro da cooperação bilateral, destaca-se, igualmente, a cooperação entre Portugal e Cabo Verde que tem sido uma constante durante as últimas décadas (CARRILHO e GRILO, 2019). Neste contexto, em 2009, durante a assinatura do Protocolo para o Projeto de Cooperação Técnico Policial, os então Ministros da Administração Interna de Portugal e Cabo Verde, RUI PEREIRA e LÍVIO LOPES, reiteravam o “empenho na definição de ações e projetos de cooperação” (GOVERNO DE CABO VERDE, 2009), tendo em conta o modelo de gestão da segurança interna definido no Plano Estratégico para a Segurança Interna de Cabo Verde (PESI). Neste encontro registou-se, ainda, o cumprimento de compromissos assumidos por Cabo Verde e Portugal aquando da assinatura do “Memorando de Entendimento sobre as novas tecnologias na gestão migratória e no controlo das fronteiras, assinado em Cabo Verde” (GOVERNO DE CABO VERDE, 2009). O memorando em questão previa a entrega de computadores e equipamentos de leitura de passaportes do Serviço de Estrangeiros e Fronteiras de Portugal (SEF) à DEF.

Ao longo dos anos têm sido vários os acordos assinados entre os dois países, destacando-se, no entanto, o mais atual que é Programa Estratégico de Cooperação (PEC) 665 2022-2026. O referido programa foi assinado em março de 2022, na cidade da Praia, Ilha de Santiago, no quadro da realização da VI Cimeira Bilateral entre Portugal e Cabo Verde. O PEC foi desenvolvido em linha com os principais instrumentos de desenvolvimento dos países. No caso cabo-verdiano, a Ambição 2030, que almeja alavancar o desenvolvimento sustentável do país (NAÇÕES UNIDAS, 2020), a Agenda Estratégica de Desenvolvimento Sustentável de Cabo Verde e o Plano Estratégico do Desenvolvimento Sustentável (PEDS II) para os períodos 2022 - 2026 (PROGRAMA ESTRATÉGICO DE COOPERAÇÃO PORTUGAL – CABO VERDE, 2022a, p. 2 e 3).

O programa antecipa seis grandes áreas de intervenção, das quais destacamos o sector da segurança (CAMÕES INSTITUTO DA COOPERAÇÃO E DA LÍNGUA, 2024). O PEC prevê como pacote financeiro, a ser revisto anualmente, o montante de 95 milhões de euros, distribuído por programas, projetos e ações (PROGRAMA ESTRATÉGICO DE COOPERAÇÃO PORTUGAL – CABO VERDE, 2022a, p. 7). Enquadrado no domínio da segurança interna, a intervenção portuguesa visa contribuir para a capacitação das Forças e Serviços de Segurança (PROGRAMA ESTRATÉGICO DE COOPERAÇÃO PORTUGAL – CABO VERDE, 2022a, p. 10), por meio de um conjunto de ações. Destas ações fazem parte o aprofundar de relações de cooperação na área

do combate ao tráfico de seres humanos e a “formação e assistência técnica no domínio do controlo de fronteiras, incluindo ações no âmbito (...) da investigação e análise criminal, e da fraude documental” (PROGRAMA ESTRATÉGICO DE COOPERAÇÃO PORTUGAL - CABO VERDE, 2022b, p. 7).

A nível institucional e do ponto de vista operacional, em matéria de controlo de fronteiras, RODRIGUES (2024) afirma que a PNCV tem cooperado com diversas instituições e organismos, destacando-se a FRONTEX, AFIC, Organização Mundial das Alfândegas (OMA), INTERPOL, *Maritime Analysis and Operations Center – Narcotics* (MAOC - N) e Projeto COLIBRI (SILVA, 2024). De acordo com SILVA (2024) destacam-se ainda as “parcerias com as suas congéneres com competências nesta matéria, nomeadamente com as congéneres espanhola, portuguesa, CBP dos EUA, e congéneres da CEDEAO, através da AFIC – Frontex para AFRICA”. RODRIGUES (2024) entende que “esta cooperação é muito boa uma vez que permite, a partilha de informações, ações de formação, fóruns e outras atividades que têm por finalidade capacitar os operacionais no controlo de fronteira” e permite “fazer frente às demandas no que toca aos crimes transfronteiros” (SILVA, 2024).

Atualmente encontra-se em desenvolvimento um projeto com o objetivo de dinamizar o controlo fronteiriço, com especial enfoque no combate aos crimes que afetam as fronteiras cabo-verdianas. Segundo SILVA (2024) denomina-se por *Border Intelligence Group* (BIG) e trata-se de um grupo operacional constituído por várias valências da PNCV, designadamente, das fronteiras, Polícia Marítima, Guarda Fiscal e investigação criminal e pela Polícia Judiciária e Alfândegas. Trata-se de um grupo com forte cunho de “*intelligence*, onde é tratada todas as informações e depois são disseminadas para *task forces* no terreno (CRU – *Contraband Response Unit*; TAU – *Targeting and Analysis Unit* e MRU – *Maritime Response Unit*) que farão frente às demandas” (SILVA, 2024).

#### III.4. O FUTURO DAS FRONTEIRAS AÉREAS EM CABO VERDE

Neste subcapítulo focamo-nos na apresentação e discussão das perspetivas e desafios futuros da atividade de controlo de fronteiras aéreas em Cabo Verde, exercida pela PNCV. Ora, tendo em conta a natureza e os objetivos do estudo, pretendemos, por um lado, identificar a

opinião dos entrevistados quanto às perspetivas do controlo das fronteiras aéreas, e, por outro lado, quanto aos desafios esperados no futuro para essa área.

Atualmente o controlo das fronteiras revela-se como uma atividade importante para qualquer estado, onde uma política desajustada poderá ter graves consequências para a segurança nacional. Este destaque deve-se, sobretudo, ao aumento da circulação de pessoas nessas fronteiras.

Cabo Verde tem recebido nas suas fronteiras aéreas pessoas de várias latitudes. Este facto deve-se, particularmente, aos vários acordos de livre circulação de pessoas e supressão de vistos assinados pelo país, e, também, pela aposta no turismo como um dos principais vetores do desenvolvimento de Cabo Verde. Deste modo, o papel da PNCV enquanto responsável pelo controlo das fronteiras aéreas no país vislumbra-se de extrema importância e representa um elemento fundamental naquilo que é o garante da segurança interna.

SILVA (2024) defende que “a materialização da segurança interna começa nas fronteiras de um (...) Estado”. Logo, estando as fronteiras “bem controladas e com a capacidade de filtrar todos e tudo que entra e sai do país, internamente Cabo Verde estará mais seguro” (SILVA, 2024). Segundo CABRAL (2024) “ao contrário do que acontece noutros serviços da PNCV, onde os polícias «correm atrás dos criminosos», no controlo de fronteiras os polícias quase que «tropeçam nos criminosos»”. A polícia ao intercepar criminosos ou potenciais criminosos nas fronteiras aéreas de Cabo Verde está inevitavelmente a contribuir para a segurança interna do país (CABRAL, 2024).

Neste debate, RODRIGUES (2024) sublinha que grande parte das ações desenvolvidas pela PNCV “visam garantir a segurança interna, e o controlo de fronteira não foge a regra”. Assim, pode-se afirmar que “o controlo das fronteiras aéreas (...) contribui para a segurança interna de Cabo Verde visto funcionarem como pontos de filtragem a fim de perceber se o passageiro não representa uma ameaça para o Estado de Cabo Verde” (RODRIGUES, 2024).

Com o registo e armazenamento de dados das pessoas que diariamente cruzam as nossas fronteiras conseguimos “desenvolver ações de investigação de crimes transfronteiriços, proceder à apreensão de objetos proibidos, à detenção de suspeitos, em cooperação com outras entidades nacionais e internacionais” (RODRIGUES, 2024). As fronteiras aéreas são pontos de passagem e registo obrigatórios e, podem dar um enorme contributo na materialização de

medidas impostas pelas autoridades judiciárias nacionais e estrangeiras, para efeitos de detenção, identificação e vigilância de suspeitos (RODRIGUES, 2024).

No respeitante às perspetivas futuras, SILVA (2024) acredita que as fronteiras aéreas de Cabo Verde serão, “num futuro muito próximo, mais eficientes, com uma forte base preventiva, com um forte cunho tecnológico, (...) mais rígidas e pró-ativas”. Acrescenta que, até o ano 2026, Cabo Verde contará com “uma fronteira moderna, eficiente, com estratégias claras em termos de procedimentos fronteiriços, políticas migratórias e combate a crimes transfronteiriços” (SILVA, 2024), acompanhando as “inovações tecnológicas e (...) os novos fenómenos que surgem relacionados com a transposição de fronteiras” (ZEGO, 2024).

SANTOS (2024) aponta um futuro promissor e encara-o com confiança, justificando a sua opinião com o facto de as fronteiras aéreas contarem, de momento, com uma nova geração de recursos humanos, meios técnicos e equipamentos informáticos modernos. SANTOS (2024) destaca, também, como fator preponderante a organização adotada pela PNCV, que concentra em si várias valências, sob uma tutela e liderança únicas. Essa organização, segundo o autor, facilita o cumprimento da sua missão dentro do sistema de segurança do país.

Olhando para os desafios futuros para as fronteiras aéreas cabo-verdianas, pelos dados recolhidos, decidimos dividir a nossa análise em alguns pontos essenciais. Um primeiro desafio estará relacionado com a eficácia dos procedimentos de controlo. As ameaças e os riscos são cada vez mais diversificados, o que levanta sérios problemas às autoridades que efetuam esse controlo, exigindo esforço e capacidade de adaptação permanentes por forma a mitigar esses riscos. A respeito, ELIAS (2018b, p. 79) assinala que face “às ameaças e riscos transnacionais os Estados têm cada vez mais de cooperar entre si e no seio de organizações internacionais para que se obtenham resultados mais tangíveis na prevenção e reação a estes fenómenos”. Esse contexto veio dar origem ao fenómeno de “externalização da segurança interna (...) de forma a fazer face a ameaças e riscos cada vez mais supranacionais” (ELIAS, 2018a, p. 196).

O “binómio liberdade e segurança assume-se desde sempre como um verdadeiro paradigma, na dialética exaustiva do poder político sobretudo quando o Estado deseja manter o estatuto de libertador e protetor” (CORREIA, 2015, p. 8). Assim, um segundo desafio estará relacionado com a necessidade de se encontrar um equilíbrio entre a facilitação do trânsito de

passageiros nas fronteiras aéreas e a necessidade de garantir a segurança nacional. O controlo das fronteiras efetuado pela PNCV deverá ter como objetivo principal garantir a segurança nacional e deverá ser feito de modo a não prejudicar os direitos dos passageiros.

O direito a “privacidade e proteção dos dados pessoais são valores reconhecidos em todo o mundo civilizado e objeto de múltiplas recomendações e instrumentos jurídicos internacionais e comunitários” (VEIGA, 2020, p. 47). Assim, um terceiro desafio será garantir que a utilização de novas tecnologias não viole os direitos humanos, a privacidade das pessoas e garanta a proteção efetiva dos dados pessoais. VEIGA (2020, p. 47) sublinha que a “necessidade de proteção da privacidade e dos dados pessoais tem sido uma prioridade em todas as épocas”. Nesta linha e, “com o desenvolvimento acelerado das tecnologias de informação e comunicação, aliada ao advento da Internet, nos finais do Séc. XX e início do Séc. XXI, essa necessidade tornou-se crucial e premente” (VEIGA, 2020, p. 47).

CABRAL (2024) acredita que a PNCV continuará a desempenhar um papel de destaque naquilo que é o controlo das fronteiras aéreas do país e, as atividades desenvolvidas neste campo terão cada vez mais uma participação ativa da ICAO.

## CONCLUSÃO

Entre entradas e saídas, pelas fronteiras aéreas de Cabo Verde circulam anualmente milhares de pessoas. O movimento diário de passageiros nas fronteiras aéreas cabo-verdianas deriva de vários motivos. Nessas fronteiras circulam estrangeiros que procuram o país como destino turístico, estrangeiros que procuram o país como destino para fixarem residência e estrangeiros que utilizam o país como superfície de trânsito na rota para o espaço europeu. Circulam, também, cidadãos cabo-verdianos que pretendem sair do país motivados pelo turismo, pela migração, entre outros motivos. Todos, quando cruzam as fronteiras aéreas do país, são sujeitos a um controlo mínimo por parte das autoridades com competência para tal. O controlo de entrada e saída de pessoas nos postos de fronteiras aéreas do país, quando efetuado pela PNCV, deve obedecer a um conjunto de regras que derivam de diplomas legais internos, regionais e internacionais. O aumento da procura pelas fronteiras aéreas cabo-verdianas representa um enorme desafio para a PNCV, tendo em conta ser ela a entidade responsável por efetuar o controlo de entrada e saída de pessoas nessas fronteiras.

Sob as fronteiras aéreas de Cabo Verde pairam diversos riscos, para os quais a PNCV deve estar atenta, de modo a garantir a segurança das pessoas e um efetivo controlo das fronteiras aéreas do país. Deste modo, surgiu a necessidade de se conhecer a importância do controlo das fronteiras aéreas para a PNCV. Só esse conhecimento permite consolidar e generalizar as boas práticas nesse controlo, criar uma cultura de controlo de fronteiras sustentada pelas análises de risco, e uma utilização consciente e criteriosa das novas tecnologias desenvolvidas para efeito. Estudar e analisar o controlo das fronteiras aéreas permite identificar e alterar os aspetos menos positivos que podem ter resultados nefastos para a atividade em questão e para a segurança interna do país. Para o efeito, optámos pela utilização de uma abordagem qualitativa e descritiva que nos permitiu descrever o objeto de estudo e aceder às perceções, inquietações e opiniões dos polícias com conhecimentos nessa área.

Relativamente ao nosso primeiro objetivo específico, concluímos, portanto, que os riscos que pairam sobre as fronteiras aéreas de Cabo Verde são de natureza diversa, destacando-se, a migração irregular, o tráfico de seres humanos, o tráfico de drogas e de armas.

Sendo assim, deverá a PNCV orientar a sua atuação nas fronteiras aéreas com base nas análises de risco. Além disso, consideramos pertinente delinearem-se programas de formação adequados ao panorama atual, de modo a capacitar o efetivo que diariamente desempenha funções nessa área com conhecimentos necessários para fazerem face às situações relacionadas com os riscos supracitados. Deverá, ainda, reforçar-se a aposta na cooperação com organismos e instituições internacionais com larga experiência no ramo de controlo de fronteiras, sem descurar da cooperação com as autoridades nacionais que também atuam nas fronteiras do país.

No que respeita ao segundo objetivo específico, apurou-se que as fronteiras aéreas cabo-verdianas contam, neste momento, com equipamentos e recursos tecnológicos modernos, adquiridos no âmbito das políticas de modernização do sistema de controlo de fronteiras aéreas do país. Ora, com este facto houve uma melhoria das condições de trabalho dos efetivos das unidades de fronteiras aéreas que passaram a contar com um conjunto de soluções que permitiram reforçar a eficácia e a segurança do processo de controlo, contribuindo assim para o aumento da segurança interna, sem colocar em causa o bem-estar das pessoas objetos desse controlo. Estas soluções permitiram, ainda, uma melhor racionalização dos meios humanos, com impacto direto na qualidade do serviço prestado pelos operacionais da PNCV que desempenham funções nessa área.

Desde há muito que se reconhece “a importância que as novas tecnologias podem ter para melhorar a gestão dos controlos de fronteiras, tornando-os automatizados e mais céleres e, simultaneamente, reforçando a sua segurança” (SOUSA, 2014, p. 2). Tirando partido da nova geração de passaportes com dados biométricos, “vários Estados começaram a introduzir controlos automatizados nas fronteiras, sobretudo aéreas, permitindo-lhes, com mais segurança, realizá-los de forma automática e sem intervenção humana, agilizando o processo para os passageiros” (SOUSA, 2014, p. 2). E foi o que aconteceu, nos últimos anos, nas fronteiras aéreas cabo-verdianas. Com a implementação do *Efficient Automatic and Safety Entry* (Processo Eficiente, Automático e Seguro de Entrada de Viajantes - EASE), a instalação dos *e-Gates* e a implementação do *Advance Passenger Information* (Informações antecipadas aos passageiros - API) deram-se os primeiros passos para a modernização das fronteiras. Em 2022, com a entrada em funcionamento do *Automated Biometric Identification System* (Sistema de identificação biométrica automatizada - ABIS) o processo de modernização das

fronteiras aéreas ganhava outros argumentos, passando a dispor de uma ferramenta importante no processo de análise e controlo fronteiriço.

As novas tecnologias constituem, *de facto*, uma mais-valia para as autoridades responsáveis pelo controlo fronteiriço, sendo que a sua utilização deverá ser pautada por uma certa cautela. Segundo SOUSA (2014, p. 4), o uso desse tipo de tecnologias no controlo fronteiriço deve ser precedido de uma análise em termos de eficácia, “necessidade e proporcionalidade, não apenas em termos de custos, mas também do potencial de ingerência que tem no direito à proteção de dados pessoais das pessoas abrangidas”. SOUSA (2014, p. 5) acrescenta que estes sistemas não devem ser vistos como uma solução perfeita na luta contra os movimentos migratórios ilegais ou clandestinos, uma vez que só abrangem aqueles que entram legalmente no país, ou seja, pelos postos habilitados de fronteiras.

No que concerne ao terceiro objetivo específico, pelas informações recolhidas ao longo do nosso estudo e pela opinião dos entrevistados, verificámos que a PNCV está preparada para garantir um eficaz controlo das fronteiras aéreas de Cabo Verde. Verificando os dados estatísticos apresentados ao longo do trabalho, podemos inferir que a PNCV tem cumprido a sua missão, negando a entrada no território nacional aos que não reúnem as condições necessárias ou que representam alguma ameaça para a segurança do país e, impedindo a saída aos que não reúnem as condições para o efeito. A PNCV tem, também, quando as circunstâncias assim o exijam, efetuado detenções de suspeitos e apreensões de objetos e substâncias proibidas, contribuindo assim para a segurança interna do país.

Respondendo à nossa pergunta de partida, podemos afirmar que o controlo das fronteiras aéreas em Cabo Verde é uma atividade de extrema importância para a PNCV, visto permitir a prevenção e o combate à criminalidade transfronteiriça, nomeadamente, à imigração ilegal, ao tráfico de pessoas, ao tráfico de drogas e de armas, o que, ao acontecer, acaba inevitavelmente, por contribuir para a segurança nacional. Como limitações encontradas durante a realização da presente investigação destacamos a escassez de bibliografia científica relacionada com o controlo das fronteiras aéreas e o facto de termos obtido somente seis respostas relativamente às oito entrevistas aplicadas.

Esclarecidos os objetivos propostos e respondida a nossa pergunta de partida, não poderíamos deixar de propor futuras linhas de investigação que, de certa forma, se relacionam

CONTROLO DAS FRONTEIRAS AÉREAS EM CABO VERDE  
SUBSÍDIOS DA POLÍCIA NACIONAL DE CABO VERDE

com o tema desenvolvido. Em primeiro lugar, seria pertinente o desenvolvimento de um estudo que avaliasse a importância do controlo das fronteiras marítimas de Cabo Verde para a PNCV, analisando este controlo, identificando os riscos que afetam tais fronteiras e descrevendo o processo de modernização das mesmas. Seria igualmente importante a realização de um estudo que se debruçasse sobre as políticas migratórias implementadas em Cabo Verde, a sua efetividade e o impacto nos processos de acolhimento e integração dos imigrantes no país. Por último, seria também oportuno a realização de um estudo que avaliasse o comportamento dos polícias durante o processo de controlo de fronteiras aéreas, efetuado a estrangeiros oriundos de países titulares de um histórico negativo a nível de recuas de entrada em território cabo-verdianos, tentando perceber se esse fator influencia ou não o tratamento dado a esses passageiros.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

### DICIONÁRIOS E ENCICLOPÉDIAS

CAMBRIDGE DICTIONARY. (2023). *Risk*. <https://dictionary.cambridge.org/pt/dicionario/ingles/risk> (Acedido em 23.12.2023).

DICIONÁRIO UNIVERSAL DA LÍNGUA PORTUGUESA. (1995). *Dicionário universal da língua portuguesa*. Lisboa: Texto Editora.

MERRIAM-WEBSTER. (2023). *Risk*. <https://www.merriam-webster.com/dictionary/risk> (Acedido em 23.12.2023).

### OBRAS GERAIS E ESPECÍFICAS

ADEY, P. (2012). Borders, identification and surveillance: New regimes of border control. In K. Ball, K. Haggerty e D. Lyon (Eds.), *Routledge handbook of surveillance studies* (1.<sup>a</sup> ed.) (pp. 193-200). London: Routledge. <https://doi.org/10.4324/9780203814949> (Acedido em 27.04.2024).

BAUMAN, Z. (2005). *Confiança e medo na cidade*. Lisboa: Relógio D'Água Editores.

BECK, U. (2010). *Sociedade de risco: Rumo a uma outra modernidade* (1.<sup>a</sup> ed.). São Paulo: Editora 34.

BECK, U. (2015). *Sociedade de risco mundial: Em busca da segurança perdida*. Lisboa: Edições 70.

BERENGUER, L. M. C. (2018). Da segurança na América: Afirmação da cooperação transatlântica. In E. P. CORREIA (Coord.), *Políticas públicas de segurança* (1.<sup>a</sup> ed.) (pp. 145-188). Lisboa: ISCPSI.

BONACKER, T. (2006). Krieg und die theorie der weltgesellschaft: Zur makrosoziologischen Erklärung neuerer Ergebnisse der empirischen Kriegsforschung. In A. Geis (Ed.), *Den*

- Krieg überdenken: Kriegsbegriffe und Kriegstheorien in der Kontroverse* (pp. 75-93).  
Baden-Baden: Nomos.
- CAETANO, M. (1977). *Princípios fundamentais do direito administrativo* (1.<sup>a</sup> ed.). Rio de Janeiro: Forense.
- CAETANO, M. (1990). *Manual de direito administrativo* (Vol. II). Coimbra: Livraria Almedina.
- CASTELLS, M. (2001). *The internet galaxy: Reflections on the internet, business, and society*.  
New York: Oxford University Press Inc.
- CAUPERS, J., e EIRÓ, V. (2016). *Introdução ao direito administrativo* (12.<sup>a</sup> ed.). Lisboa: Âncora Editora.
- CLEMENTE, P. J. L. (2006). *A Polícia em Portugal*. Lisboa: INA – Instituto Nacional de Administração.
- CLEMENTE, P. J. L. (2015). *Cidadania polícia e segurança*. Lisboa: ISCPSI.
- CORREIA, E. P. (2015). Apresentação. In E. P. CORREIA (Coord.), *Liberdade e segurança* (pp. 7-11). Lisboa: ISCPSI.
- COUTINHO, C. P. (2014). *Metodologia de investigação em ciências sociais e humanas: Teoria e prático* (2.<sup>a</sup> ed.). Coimbra: Almedina.
- DIAS, E. G. (2022). O conceito de polícia nas obras lexicógrafas portuguesas (sécs. XVI-XIX),  
*In Polícia(s) no Portugal contemporâneo*. Lisboa: Museu da Polícia.
- DIAS, H. V. (2012). *Metamorfoses da polícia: Novos paradigmas de segurança e liberdade*.  
Lisboa: Almedina.
- DIAS, H. V. (2023). *Teoria geral da segurança: A polícia como figura constitucional e internacional da segurança*. Lisboa: ISCPSI.
- DUHAMEL, F., e FORTIN, M. (1999). Os estudos de tipo descritivo. In M. Fortin (Ed.), *O processo de investigação: Da concepção à realização* (pp. 161-172). Loures: Lusociência.
- ELIAS, L. M. A. (2018a). *Ciências policiais e segurança interna: Desafios e prospetiva*.  
Lisboa: ISCPSI.

- ELIAS, L. M. A. (2022). *Ciências policiais e segurança interna: Desafios e prospetiva* (2.<sup>a</sup> ed.). Lisboa: ISCPSI.
- ERICSON, R. V., e HAGGERTY, K. D. (1997). *Policing the risk society*. New York: Oxford University Press Inc.
- FERNANDES, J. J. A. (2014). *Os desafios da segurança contemporânea: Estado, identidade e multiculturalismo*. Lisboa: Artes Gráficas, Lda.
- FERNANDES, L. F. (2014). *Intelligence e segurança interna*. Lisboa: ISCPSI.
- FISHKIN, K. P., e LUNDELL, J. (2005). RFID in healthcare. In S. Garfinkel e B. Rosenberg (Eds.), *RFID applications, security, and privacy* (pp. 211-97). New York: Addison-Wesley.
- FORTIN, M., GRENIER, R. e NADEAU, M. (1999). Métodos de colheita de dados. In M. Fortin (Ed.), *O processo de investigação: Da concepção à realização* (pp. 161-172). Loures: Lusociência.
- GIDDENS, A. (2000). *Runaway world: How globalization is reshaping our lives*. Reino Unido: Routledge.
- GIDDENS, A. (2003). *Runaway world: How globalization is reshaping our lives*. New York: Routledge.
- GONÇALVES, G. R. (2023). *Fardados de azul: Polícia e cultura policial em Portugal C.1860-1939*. Lisboa: Tinta-da-china.
- JONKER, J., PENNINK, B., e MORGADO, P. M. (2018). *Metodologia de investigação em ciências económicas: Um guia conciso para estudantes de mestrado e doutoramento*. Coimbra: Conjuntura Actual Editora.
- KNOEPFEL, P., LARRUE, C., VARONE, F. e HILL, M. (2011). *Public policy analysis*. Bristol: The Policy Press.
- LAINE, J. P. (2015). A historical view on the study of borders. In S. V. Sevastianov, J. P. Laine e A. A. Kireev (Eds.), *Introduction to border studies* (pp. 14-32). Dalnauka Vladivostok.

- LEÃO, A. C. (2023). Algumas notas sobre direitos fundamentais, transformação digital e inteligência artificial. In M. R. Guimarães e R. T. Pedro (Coord.), *Direito e inteligência artificial*. (pp. 10-36). Lisboa: Almedina. <https://cij.up.pt/pt/client/skins/geral.php?id=1616&share=true> (Acedido em 02.04.2024).
- LOURENÇO, L. (2014). Risco, perigo e crise: Trilogia de base na definição de um modelo conceptual-operacional. In NICIF (Eds.), *Realidade e desafios na gestão dos riscos: Diálogo entre ciência e utilizadores* (pp. 61-72). Faculdade de Letras da Universidade de Coimbra. <https://www.uc.pt/fluc/nicif/Publicacoes/livros/dialogos/Artg06.pdf> (Acedido em 16.03.2024).
- LOURENÇO, N., LOPES, F., RODRIGUES, C., COSTA, A., e SILVÉRIO, P. (2015). *Segurança horizonte 2025: Um conceito estratégico de segurança interna*. Lisboa: Fernando Mão de Ferro.
- MARCHUETA, M. R. (2002). *O conceito de fronteira na época da mundialização*. Lisboa: Edições Cosmos.
- MØHL, P. (2018). Border control and blurred responsibilities at the airport. In T. Diphooorn e E. Grassiani (Eds.), *Security blurs: The politics of plural security provision* (1.<sup>a</sup> ed.). London: Routledge. <https://doi.org/10.4324/9781351127387> (Acedido em 27.04.2024).
- MOREIRA, A. (2015). Liberdade de circulação. In E. P. CORREIA (Coord.), *Liberdade e segurança* (pp. 13-19). Lisboa: ISCPSI.
- OLIVEIRA, J. F. (2015). *A manutenção da ordem pública em democracia*. Lisboa: ISCPSI.
- OLIVEIRA, L. A. (2018). *Escrita científica: Da folha em branco ao texto final* (1.<sup>a</sup> ed.). Lisboa: Lidel.
- PORTUGAL, J. (2015). A internet industrial e os novos riscos: Regresso ao futuro. In E. P. CORREIA (Coord.), *Liberdade e segurança* (pp. 107-122). Lisboa: ISCPSI.
- QUIVY, R., e CAMPENHOUDT, L. (1998). *Manual de investigação em ciências sociais* (2.<sup>a</sup> ed.). Lisboa: Gradiva.

- QUIVY, R., e CAMPENHOUDT, L. (2005). *Manual de investigação em ciências sociais* (4.<sup>a</sup> ed.). Lisboa: Gradiva.
- RAPOSO, J. (2015). Polícia. In J. B. Gouveia e S. Santos (Coords.), *Enciclopédia de direito e segurança* (pp. 307-309). Almedina.
- RATZEL, F. (1896). *Der staat und sein boden geographisch betrachtet*. Alemanha: Bei S. Hirzel.
- RATZEL, F. (1990). *Geografia*. Brasil: Atica.
- RATZEL, F. (2019). *Politische geographie order die geographie der staaten, des verkehres und des krieges*. Alemanha: De Gruyter.
- REIS, F. L. (2018). *Investigação científica e trabalhos académicos: Guia prático* (1.<sup>a</sup> ed.). Lisboa: Edições Sílabo.
- RENDA, A. I., RIBEIRO, F. P., e BALEIRO, R. (2017). *Manual de regras para trabalhos académicos em ciências sociais: Organizar, escrever e formatar*. Lisboa: Edições Colibri.
- RIBEIRO, G. M. (2018). *Novo manual de investigação: Do rigor à originalidade como fazer uma tese no século XXI* (1.<sup>a</sup> ed.). Lisboa: Contraponto.
- RILEY, K. J. (2003). Border control. In B. MacCarthy, A. Er e W. Atthirawong (Eds.), *Border control: Manufacturing Engineer* (pp 587-612). RAND. DOI:[10.1049/me:20030111](https://doi.org/10.1049/me:20030111) (Acedido em 31.03.2024).
- ROLLO, M. F., CUETO-RODRÍGUEZ, A., e GOMES, P. M. (2022). A formação na Polícia de Segurança Pública: Percurso histórico da profissionalização ao profissionalismo. In M. F. Rollo, P. M. Gomes, e A. Cueto-Rodríguez (Coords.), *Polícias no Portugal contemporâneo* (pp. 91-150). Lisboa: Museu da Polícia.
- SANTO, P. E. (2010). *Introdução à metodologia das ciências sociais: Génese, fundamentos e problemas* (1.<sup>a</sup> ed.). Lisboa: Edições Sílabo, Lda.
- SARMENTO, M. (2013). *Metodologia científica para a elaboração, escrita e apresentação de teses*. Lisboa: Universidade Lusíada Editora.
- SILVA, G. M. (2001). *Ética policial e sociedade democrática*. Lisboa: ISCPSI.

- SOUSA, A. F. (2016). *Manual de direito policial: Direito da ordem e segurança públicas*. Porto: Vida Económica.
- SOUSA, C. U. (2004). *Introdução ao estudo do direito dos estrangeiros (versão provisória)*. <http://hdl.handle.net/11144/1348> (Acedido em 16.03.2024).
- SOUSA, C. U., e DELGADO, J. P. (2013). *Estudo sobre o quadro legislativo da política de migração e asilo da República de Cabo Verde*. Bruxelas: ICMP. <http://hdl.handle.net/11144/1345> (Acedido em 16.03.2024).
- TORRES, M. (2015). *Gestão de riscos no planeamento, execução e auditoria de segurança*. Lisboa: ISCPSI.
- VALENTE, M. M. G. (2014). *Ciências policiais: Ensaio*. Lisboa: Universidade Católica Editora.
- WEINBERG, J. (2005). RFID, privacy, and regulation. In S. Garfinkel e B. Rosenberg (Eds.), *RFID applications, security, and privacy* (pp. 83-97). New York: Addison-Wesley.

#### ARTIGOS EM REVISTAS CIENTÍFICAS

- ÁGUAS, C. L. P. (2013). A tripla face da fronteira: Reflexões sobre o dinamismo das relações fronteiriças a partir de três modelos de análise. *Forum Sociológico* (23), 1-14. <https://doi.org/10.4000/sociologico.842> (Acedido em 02.12.2023).
- AREOSA, J. (2008). O risco no âmbito da teoria social. *VI Congresso Português de Sociologia*. [https://www.researchgate.net/publication/334466713\\_O\\_risco\\_no\\_ambito\\_da\\_teoriasocial](https://www.researchgate.net/publication/334466713_O_risco_no_ambito_da_teoriasocial) (Acedido em 16.03.2024).
- AREOSA, J. (2010). O risco nas ciências sociais: Uma visão crítica ao paradigma dominante. *Revista Angolana de Sociologia*, (5 e 6), 11-33. <https://hdl.handle.net/1822/16117> (Acedido em 16.03.2024).
- BORGES, C. A. F. e CORREA, P. G. P. (2023). Cooperação policial internacional transfronteiriça: O caso do Amapá e da Guiana Francesa. *Revista Brasileira de Estudos de Defesa* 10(2), 63-101. [https://www.researchgate.net/publication/378784036\\_Cooperacao\\_policial](https://www.researchgate.net/publication/378784036_Cooperacao_policial)

internacional transfronteiriça o caso do Amapa e da Guiana Francesa (Acedido em 10.03.2024).

- BURIRO, A. G., AWAN, J. H., e LANJWANI, A. R. (2017). Interview: A research instrument for social science researchers. *International Journal of Social Sciences, Humanities and Education*, 1(4), 1-14. [https://www.researchgate.net/publication/323278410\\_INTERVIEW\\_A\\_RESEARCH\\_INSTRUMENT\\_FOR\\_SOCIAL\\_SCIENCE\\_RESEARCHERS](https://www.researchgate.net/publication/323278410_INTERVIEW_A_RESEARCH_INSTRUMENT_FOR_SOCIAL_SCIENCE_RESEARCHERS) (Acedido em 24.03.2024).
- CARRILHO, R. e GRILO, R. (2019). Portugal: A cooperação policial internacional com países lusófonos e do norte de África. *Janus 2018-2019*, 134-135. <http://hdl.handle.net/11144/4896> (Acedido em 13.04.2024).
- CHAKI, N. M., e ASHOUR, M. W. (2021). *Automated border control systems: A literature review*. [Paper presentation]. 4th Smart Cities Symposium (SCS 2021), Bahrain, 152-157. DOI: 10.1049/icp.2022.0331 (Acedido em 03.04.2024).
- CLARK, R. (2017). Convenience sample. *The Blackwell Encyclopedia of Social*, 1-2. <https://doi.org/10.1002/9781405165518.wbeosc131.pub2> (Acedido em 04.04.2024).
- DENNEY, A. S., e TEWKSBURY, R. (2013). How to write a literature review. *Journal of Criminal Justice Education*, 24(2), 218-234. <https://doi.org/10.1080/10511253.2012.730617> (Acedido em 23.03.2024).
- ELIAS, L. M. A. (2012). Desafios da segurança na sociedade globalizada. *Observatório Político*, (11). <http://www.observatoriopolitico.pt/wp-content/uploads/2012/05/wp-11.pdf> (Acedido em 23.12.2023).
- ELIAS, L. M. A. (2018b). A dimensão externa da segurança interna de Portugal. *Janus 2018-2019*, 78-79. <http://hdl.handle.net/11144/4863> (Acedido em 15.04.2024).
- ESTEVES, H., e GOMES, N. (2008). O congresso de Vestefália. *Janus 2008*, 2-7. [https://www.janusonline.pt/arquivo/2008/2008\\_2\\_1.html](https://www.janusonline.pt/arquivo/2008/2008_2_1.html) (Acedido em 16.03.2024).
- FARIA, R. (2015). *As Convenções de Yaoundé e de Lomé como primeiros acordos de cooperação entre os continentes europeu e africano* [Working Paper]. Centro de Estudos sobre África, Ásia e América Latina – CESA. [https://www.researchgate.net/publication/371732620\\_As\\_Convencoes\\_de\\_Yaounde\\_e\\_de\\_Lome\\_como\\_primeiros](https://www.researchgate.net/publication/371732620_As_Convencoes_de_Yaounde_e_de_Lome_como_primeiros)

- acordos de Cooperacao entre os continentes europeu e africano (Acedido em 13.03.2024).
- FRAGA, L. M. A. (2002). Um triunfo da navegação aérea com precisão. *História*, (45), 32-39. <http://hdl.handle.net/11144/606> (Acedido em 16.03.2024).
- HERBERT, J., GARCIA, F. P., RAMOS, A. F., REIS, R. e RIBEIRO, S. (2021). Cabo Verde na CEDEAO - por uma integração inteligente: Uma visão para a Comunidade Económica dos Estados da África Ocidental. *Revista Política y Estrategia*, 1-75. [https://www.researchgate.net/publication/350049668\\_CABO\\_VERDE\\_NA\\_CEDAO\\_POR\\_UMA\\_INTEGRACAO\\_INTELIGENTE\\_Documento\\_de\\_Orientacao\\_Estrategica\\_e\\_Operacional\\_UMA\\_VISAO\\_PARA\\_A\\_COMUNIDADE\\_ECONOMICA\\_DOS\\_ESTADOS\\_DA\\_AFRICA\\_OCIDENTAL](https://www.researchgate.net/publication/350049668_CABO_VERDE_NA_CEDAO_POR_UMA_INTEGRACAO_INTELIGENTE_Documento_de_Orientacao_Estrategica_e_Operacional_UMA_VISAO_PARA_A_COMUNIDADE_ECONOMICA_DOS_ESTADOS_DA_AFRICA_OCIDENTAL) (Acedido em 10.03.2024).
- JOÃO, P. A. A. (2006). Métodos biométricos para identificação e segurança. *Politeia*, 1, 115-124.
- KOLOSsov, V., e SCOTT, J. (2013). Selected conceptual issues in border studies. *Belgian Journal of Geography* (1). <https://doi.org/10.4000/belgeo.10532> (Acedido em 16.03.2024).
- LABATI, R. D., GENOVESE, A., MUÑOZ, E., PIURI, V., SCOTTI, F., e SFORZA, G. (2015). *Advanced design of automated border control gates: Biometric system techniques and research trends* [Paper presentation]. IEEE International Symposium on Systems Engineering (ISSE), Rome, Italy. <https://ieeexplore.ieee.org/document/7302791> (Acedido em 03.04.2024).
- LEGRO, J. W. (1996). Culture and preferences in the international cooperation two-step. *The American Political Science Review* 90(1), 118-137. <https://www.jstor.org/stable/2082802> (Acedido em 29.04.2024).
- LOEWENSTEIN, G. F., WEBER, E. U., HSEE, C. K., e WELCH, N. (2001). Risk as feelings. *Psychological Bulletin*, 127(2), 267–286. <https://doi.org/10.1037/0033-2909.127.2.267> (Acedido em 16.03.2024).
- MATHEUS, L. E. M., JÚLIO, E. P., VIEIRA, A. B., e FRANCO, E. (2017). Estudo sobre o impacto das vulnerabilidades de um cartão inteligente sem contato. *XVII Simpósio Brasileiro*

*em Segurança da Informação e de Sistemas Computacionais.*  
[https://www.researchgate.net/publication/321724664\\_Estudo\\_Sobre\\_o\\_Impacto\\_das\\_Vulnerabilidades\\_de\\_um\\_Cartao\\_Inteligente\\_Sem\\_Contato](https://www.researchgate.net/publication/321724664_Estudo_Sobre_o_Impacto_das_Vulnerabilidades_de_um_Cartao_Inteligente_Sem_Contato) (Acedido em 03.04.2024).

MILNER H. V. (1992). International theories of cooperation among nations: Strengths and weaknesses. *World Politics* 44(3), 466-496.

NUNES, I. (2001). Globalização e soberania dos estados. *Sociologia, Problemas e Práticas*, (37), 77-89. <http://hdl.handle.net/10071/360> (Acedido em 16.03.2024).

O'NEIL, K., BALSIGER, J. e VANDEVEER, S. D. (2004). Actors, norms, and impact: Recent international cooperation theory and the influence of the agente-structure debate. *Annual Review of Political Science* 14(7), 149-175. [10.1146/annurev.polisci.7.090803.161821](https://doi.org/10.1146/annurev.polisci.7.090803.161821) (Acedido em 27.04.2024).

OLIVEIRA, S. S., SANTOS, E. A. D., LEOPOLDINO, A. S. B., OLIVEIRA, C. P. C., BRITO, L. A., e SILVA, M. N. S. (2018). *Cabo Verde: Potencialidades e fragilidades no entorno estratégico marítimo brasileiro.* [https://www.gov.br/defesa/pt-br/arquivos/ensino\\_e\\_pesquisa/defesa\\_academia/cadn/XV\\_cadn/caboa\\_verdea\\_potencialidades\\_e\\_fragilidades\\_no\\_entorno\\_estrategico\\_maritimo\\_brasileiro.pdf/view](https://www.gov.br/defesa/pt-br/arquivos/ensino_e_pesquisa/defesa_academia/cadn/XV_cadn/caboa_verdea_potencialidades_e_fragilidades_no_entorno_estrategico_maritimo_brasileiro.pdf/view) (Acedido em 12.04.2024).

OOSTVEEN, A. M. (2014). *Non-use of automated border control systems: Identifying reasons and solutions* [Paper presentation]. Proceedings of the 28th International BCS Human Computer Interaction Conference (HCI 2014) (HCI), Southport, UK, 228-233. DOI: 10.14236/ewic/HCI2014.36 (Acedido em 03.04.2024).

ORTEGA, D., FERNÁNDEZ-ISABEL, A., MARTÍN DE DIEGO, I., CONDE, C., e CABELLO, E. (2020). Dynamic facial presentation attack detection for automated border control systems. *Computer & Security* 92. <https://doi.org/10.1016/j.cose.2020.101744> (Acedido em 03.04.2024).

PAUL, R. (2017). Harmonisation by risk analysis? Frontex and the risk-based governance of European border control. *Journal of European Integration*, 39(6), 689-706. <https://doi.org/10.1080/07036337.2017.1320553> (Acedido em 29.03.2024).

- PEDRO, M. L. M. (2018). A dimensão externa da política de migração. *Janus 2018-2019*, 80-81. <http://hdl.handle.net/11144/4864> (Acedido em 13.04.2024).
- RIO, J. S. D., MOCTEZUMA, D., CONDE, C., DIEGO, I. M. e CABELLO, E. (2016). Automated border control e-gates and facial recognition systems. *Computers & Security*, 62, pp 49-72. <https://doi.org/10.1016/j.cose.2016.07.001> (Acedido em 03.04.2024).
- SENDHARDT, B. (2013). Border types and bordering processes: A theoretical approach to the EU/Polish-Ukrainian border as a multi-dimensional phenomenon. *Borders and Border Regions in Europe*, 21-44. [10.14361/transcript.9783839424421.21](https://doi.org/10.14361/transcript.9783839424421.21) (Acedido em 26.04.2024).
- SOHN, C. (2015). On borders multiplicity: A perspective from assemblage theory. *EUBORDERSCAPES*, (10), 2-11. [http://www.euborderescapes.eu/fileadmin/user\\_upload/Working\\_Papers/EUBORDERSCAPES\\_Working\\_Paper\\_10\\_Christophe\\_Sohn\\_-\\_On\\_borders\\_multiplicity\\_A\\_perspective\\_from\\_assemblage\\_theory.pdf](http://www.euborderescapes.eu/fileadmin/user_upload/Working_Papers/EUBORDERSCAPES_Working_Paper_10_Christophe_Sohn_-_On_borders_multiplicity_A_perspective_from_assemblage_theory.pdf) (Acedido em 16. 03.2024).
- SOUSA, C. U. (2014). “Fronteiras inteligentes”: Custo/eficácia no contexto da luta contra a imigração ilegal. *GRESI*. <http://hdl.handle.net/11144/1340> (Acedido em 01.04.2024).
- STETTER, S. (2005). *Theorising the european neighbourhood policy: Debordering and rebordering in the mediterranean* [Working Paper – RSCAS n.º 34]. European University Institute, Robert Schuman Centre for Advanced Studies, Florence.
- TAHERDOOST, H. (2022). How to conduct an effective interview: A guide to interview design in research study. *International Journal of Academic Research in Management*, 11(1), 39-51. [https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract\\_id=4178687](https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=4178687) (Acedido em 23.03.2024).
- VELASCO, J. C. (2019). De muros intransponíveis a fronteiras transitáveis. *REMHU, Revista Interdisciplinar da Mobilidade Humana*, 27(57), 159-174. <https://www.scielo.br/j/remhu/a/sqc8Y8fgvgv4VwfnjKwFsTr/?format=pdf> (Acedido em 25.10.2023).
- WRIGHT, R. W., BRAND, R. A., DUNN, W., e SPINDLER, K. P. (2007). How to write a systematic review. *Clinical orthopaedics and related research*, 455, 23-29.

[https://journals.lww.com/clinorthop/fulltext/2007/02000/How\\_to\\_Write\\_a\\_Systematic\\_Review.7.aspx](https://journals.lww.com/clinorthop/fulltext/2007/02000/How_to_Write_a_Systematic_Review.7.aspx) (Acedido em 23.03.2024).

#### TESES, DISSERTAÇÕES E TRABALHOS FINAIS

- ANDRADE, E. J. A. (2017). *A relação entre a atividade do transporte aéreo e o desenvolvimento socioeconómico de Cabo Verde: Um estudo empírico usando a PLS-R* [Dissertação de Mestrado, Universidade Lusófona de Humanidades e Tecnologias]. Repositório Científico Lusófona. <http://hdl.handle.net/10437/8325> (Acedido em 16.03.2024).
- BARROS, N. J. P. (2011). *A União Europeia na segurança e estabilidade de Cabo Verde*. [Trabalho de investigação aplicada, Academia Militar]. Repositório Científico de Acesso Aberto de Portugal. <http://hdl.handle.net/10400.26/7848> (Acedido em 12.04.2024).
- FIGUEIREDO, S. F. J. (2022). *A entrevista em contexto de investigação criminal: Perceções e práticas dos investigadores da Polícia de Segurança Pública* [Dissertação de Mestrado, ISCPSI]. Lisboa.
- FONSECA, S. L. F. S. (2019). *A importância geoestratégica de Cabo Verde na parceria especial com a União Europeia* [Dissertação de mestrado, Universidade nova de Lisboa]. Repositório Universidade Nova. <http://hdl.handle.net/10362/95726> (Acedido em 12.04.2024).
- FURTADO, E. A. L. (2020). *A Polícia Nacional de Cabo Verde e a segurança aeroportuária: O panorama securitário no âmbito da aviação civil* [Dissertação de Mestrado, ISCPSI]. Lisboa.
- GOMES, P. J. G. (2019). *A estratégia nacional de gestão integrada de fronteiras e o papel da GNR na redução de vulnerabilidades*. [Trabalho de Investigação Individual do CEMC, Instituto Universitário Militar]. Repositório Científico de Acesso Aberto de Portugal. <http://hdl.handle.net/10400.26/29672> (Acedido em 01.11.2023).
- GUIMARÃES, M. B. S. F. (2022). *O risco e a segurança no Nitto ATP FINALS 2021* [Dissertação de Mestrado, ISCPSI]. Lisboa.

- LEITE, E. O. M. (2021). *O Recurso à arma de fogo na Polícia Nacional de Cabo Verde: Quadro legal e plano de formação* [Dissertação de Mestrado, ISCPSI]. Lisboa.
- MATOS, S. M. S. (2021). *"Vigiar e/ou proteger?": Desafios da proteção de dados genéticos no combate à criminalidade no âmbito do sistema Prüm* [Tese de Doutoramento, Universidade do Minho]. RepositoriUM. <https://hdl.handle.net/1822/73698> (Acedido em 03.04.2024).
- NICOLAU, P. A. N. (2015). *Fluxos migratórios e desafios de segurança: A circulação de pessoas nas fronteiras aéreas portuguesas* [Dissertação de Mestrado, Universidade Lusíada de Lisboa]. Repositório das Universidades Lusíada. <http://hdl.handle.net/11067/2456> (Acedido em 26.04.2024).
- NUNES, A. V. Q. (2019). *Comportamentos de risco no aeroporto de Lisboa: Áreas de chegadas e partidas* [Dissertação de Mestrado, ISCPSI]. Repositório Científico de Acesso Aberto de Portugal. <http://hdl.handle.net/10400.26/30340> (Acedido em 16.03.2024).
- PATRÍCIO, F. J. A. (2017). *A unidade de controlo costeiro no âmbito da FRONTEX*. [Dissertação de Mestrado, Academia Militar]. Repositório Científico de Acesso Aberto de Portugal. <http://hdl.handle.net/10400.26/19271> (Acedido em 09.11.2023).
- REBELO, J. M. G. (2020). *Constituição de Cabo Verde: Um olhar sobre os enquadramentos dos direitos à vida, à liberdade e à segurança pessoais e a sistemática da segurança*. [Dissertação de Mestrado, Faculdade de Direito da Universidade Nova de Lisboa]. Repositório Universidade Nova. <http://hdl.handle.net/10362/110035> (Acedido em 26.12.2023).
- RIBEIRO, D. C. M. (2019). *A segurança das fronteiras externas da União Europeia: Guarda europeia de fronteiras e costeira*. [Relatório Científico Final do Trabalho de Investigação Aplicada, Academia Militar]. Repositório Científico de Acesso Aberto de Portugal. <http://hdl.handle.net/10400.26/30140> (Acedido em 31.10.2023).
- RIGG, M. (2017). *The relevance of borders in the 21st century*. [Dissertação de Mestrado, School of Advanced Air and Space, Air University Maxwell Air Force Base, Alabama]. DTIC Archive. [https://archive.org/details/DTIC\\_AD1047350/mode/1up](https://archive.org/details/DTIC_AD1047350/mode/1up) (Acedido em 09.12.2023).

- RODRIGUES, J. P. N. (2015). *Segurança de soluções comerciais baseadas em tecnologias RFID/NFC*. [Dissertação de Mestrado, Instituto Politécnico de Beja]. Repositório do IPBeja <http://hdl.handle.net/20.500.12207/4597> (Acedido em 03.04.2024).
- RODRIGUES, N. D. (2016). *Polícia Nacional de Cabo Verde: Análise histórica e de competências* [Dissertação de Mestrado, ISCPSI]. Lisboa.
- ROSÁRIO, S. P. D. (2023). *Segurança portuária: Subsídios da Polícia Nacional de Cabo Verde*. [Dissertação de Mestrado, ISCPSI]. Lisboa.
- SEABRA, M. P. C. S. (2012). *O conceito de fronteira: Uma abordagem multifacetada*. [Trabalho de Investigação Individual do Curso de Estado-Maior Conjunto, Instituto de Estudos Superiores Militares]. Repositório Científico de Acesso Aberto de Portugal. <http://hdl.handle.net/10400.26/10023> (Acedido em 02.01.2024).
- SILVA, A. S. C. (2013). *Sistema de gestão de segurança operacional nos aeroportos de Cabo Verde: Implementação da fase II: gestão de risco*. [Dissertação de Mestrado, Universidade da Beira Interior]. Repositório Digital da UBI. <http://hdl.handle.net/10400.6/1974> (Acedido em 23.11.2023).
- TEMPORÃO, A. C. A. (2017). *As Forças Armadas e as Forças de Segurança no controlo das fronteiras europeias: Articulação ou cooperação*. [Trabalho de Investigação Individual do Curso do CPOG, Instituto Universitário Militar]. Repositório Científico de Acesso Aberto de Portugal. <http://hdl.handle.net/10400.26/24540> (Acedido em 12.11.2023).
- VEIGA, A. S. P. G. (2020). *Proteção de dados: O direito à privacidade na era digital* [Dissertação de Mestrado, Universidade Autónoma de Lisboa]. Repositório Institucional da Universidade Autónoma de Lisboa. <http://hdl.handle.net/11144/5046> (Acedido em 27.04.2024).
- VEIGA, H. M. M. (2014). *Mecanismo de controlo interno: Perfil dos polícias infractores na Polícia Nacional de Cabo Verde* [Dissertação de Mestrado, UNICV]. Ciência repositório digital. <https://eciencia.cv/handle/123456789/182> (Acedido em 17.03.2024).

## LEGISLAÇÃO

CONSTITUIÇÃO DA REPÚBLICA DE CABO VERDE – Aprovada pela LEI n.º 1/IV/92, de 25 de setembro, alterada pela LEI CONSTITUCIONAL n.º 1/IV/95, de 13 de novembro, pela LEI CONSTITUCIONAL n.º 1/V/99, de 23 de novembro e pela LEI CONSTITUCIONAL n.º 1/VII/2010, de 3 de Maio, publicada no Boletim Oficial n.º 17, I Série.

CONSTITUIÇÃO DA REPÚBLICA DE CABO VERDE de 1980 – Aprovada pela LEI n.º 3/80, de 13 de outubro, publicada no Boletim Oficial n.º 41.

CONVENÇÃO DA AVIAÇÃO CIVIL INTERNACIONAL, de 7 de dezembro de 1944 – Aprovado pelo DOC 7300. <https://www.icao.int/publications/Pages/doc7300.aspx> (Acedido em 27.04.2024).

CONVENÇÃO INTERNACIONAL SOBRE A ELIMINAÇÃO DE TODAS AS FORMAS DE DISCRIMINAÇÃO RACIAL, adotada pela RESOLUÇÃO n.º 2106 (XX) da Assembleia Geral das Nações Unidas, em 21 de dezembro de 1965.

CONVENÇÃO INTERNACIONAL SOBRE A PROTEÇÃO DOS DIREITOS DE TODOS OS TRABALHADORES MIGRANTES E MEMBROS DAS SUAS FAMÍLIAS, adotada pela RESOLUÇÃO n.º 45/158 da Assembleia Geral das Nações Unidas, em 18 de dezembro de 1990.

DECLARAÇÃO DOS DIREITOS HUMANOS DOS INDIVÍDUOS QUE NÃO SÃO NACIONAIS DO PAÍS ONDE VIVEM – Adotada pela RESOLUÇÃO 40/114 da Assembleia Geral das Nações Unidas, de 13 de dezembro de 1985.

DECLARAÇÃO UNIVERSAL DOS DIREITOS HUMANOS – Adotada e proclamada pela Assembleia Geral das Nações Unidas (RESOLUÇÃO 217 A III) em 10 de dezembro de 1948.

DECRETO DO PRESIDENTE DA REPÚBLICA n.º 52/2008, de 29 de julho – Ratifica o Acordo do Segundo Protocolo Modificativo ao Acordo Ortográfico da Língua Portuguesa, adotado na V Conferência dos Chefes de Estado e do Governo da Comunidade dos Países de Língua Portuguesa (CPLP), realizada em São Tomé em 26 e 27 de julho de 2004, aprovada pela RESOLUÇÃO DA ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA n.º 35/2008, publicada no Diário da República n.º 145, I Série.

CONTROLO DAS FRONTEIRAS AÉREAS EM CABO VERDE  
SUBSÍDIOS DA POLÍCIA NACIONAL DE CABO VERDE

DECRETO-LEGISLATIVO n.º 1/2014, de 26 de setembro - Estabelece o quadro jurídico geral da concessão de serviço público aeroportuário de apoio à aviação civil nos aeroportos e aeródromos do país, bem como de exploração e desenvolvimento das infraestruturas e dos serviços de apoio à navegação aérea, designadamente a gestão de tráfego aéreo, em todas as suas vertentes, publicado no Boletim Oficial n.º 57, I Série.

DECRETO-LEGISLATIVO n.º 6/2005, de 14 de novembro – Cria a Polícia Nacional de Cabo Verde, publicado no Boletim Oficial n.º 46, I Série.

DECRETO-LEGISLATIVO n.º 8/2010, de 28 de setembro – Aprova o Estatuto do Pessoal Policial da Polícia Nacional, publicado no Boletim Oficial n.º 37, I Série.

DECRETO-LEI n.º 2/2015, de 6 de janeiro - Regulamenta o regime jurídico de entrada, permanência, saída e expulsão de estrangeiros do território cabo-verdiano, aprovado pela LEI n.º 66/VIII/2014, de 17 de julho, publicado no Boletim Oficial n.º 1, I Série.

DECRETO-LEI n.º 3/2016, de 16 de janeiro – Altera o DECRETO-LEGISLATIVO n.º 8/2010, de 28 de setembro, que aprova o Estatuto do Pessoal Policial de Polícia Nacional, publicado no Boletim Oficial n.º 3, I Série.

DECRETO-LEI n.º 21/2014, de 17 de março – Cria o modelo de passaporte eletrónico cabo-verdiano e define as suas categorias, características, condições de segurança e de sua concessão, bem como de demais documentos de viagem, publicado no Boletim Oficial n.º 19, I Série.

DECRETO-LEI n.º 40/2021, de 23 de abril - Aprova a Orgânica da Polícia Nacional, publicado no Boletim Oficial n.º 43, I Série.

DECRETO-LEI n.º 46/2018, de 13 de agosto - Procede à primeira alteração ao DECRETO-LEI n.º 2/2015, de 6 de janeiro, que regulamenta o regime jurídico de entrada, permanência, saída e a expulsão de estrangeiros do território cabo-verdiano, bem como a sua situação jurídica, publicado no Boletim Oficial n.º 54, I Série.

DECRETO-LEI n.º 52/2019, de 2 de dezembro – Estabelece as bases da concessão de serviço público aeroportuário, publicado no Boletim Oficial n.º 121, I Série.

DIRETIVA 95/46/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 24 de outubro de 1995, relativa à proteção das pessoas singulares no que diz respeito ao tratamento de dados pessoais

CONTROLO DAS FRONTEIRAS AÉREAS EM CABO VERDE  
SUBSÍDIOS DA POLÍCIA NACIONAL DE CABO VERDE

e à livre circulação desses dados. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/?uri=celex%3A31995L0046> (Acedido em 02.04.2024).

LEI n.º 19/IX/2017, de 13 de dezembro - Procede à segunda alteração da LEI n.º 66/VIII/2014, de 17 de julho, alterada pela LEI n.º 80/VIII/2015, de 7 de janeiro, que define o regime jurídico de entrada, permanência, saída e a expulsão de estrangeiros do território cabo-verdiano, bem como a sua situação jurídica, publicada no Boletim Oficial n.º 75, I Série.

LEI n.º 27/X/2023, de 8 de maio – Procede à terceira alteração à LEI n.º 66/VIII/2014, de 17 de julho, alterada pela LEI n.º 80/VIII/2015, de 7 de janeiro, e pela LEI n.º 19/IX/2017, de 13 de dezembro, que define o regime jurídico de entrada, permanência, saída e expulsão de estrangeiros do território cabo-verdiano, bem como a sua situação jurídica, publicada no Boletim Oficial n.º 51, I Série.

LEI n.º 43/VIII/2013, de 17 de setembro – Cria e regula o Sistema Nacional de Identificação e Autenticação Civil, abreviadamente designado por SNIAC, publicada no Boletim Oficial n.º 48, I Série.

LEI n.º 64/IX/2019, de 12 de agosto – Estabelece o regime jurídico da concessão de serviço público aeroportuário de apoio à aviação civil, publicada no Boletim Oficial n.º 88, I Série.

LEI n.º 66/VIII/2014, de 17 de julho – Define o regime jurídico de entrada, permanência, saída e a expulsão de estrangeiros do território cabo-verdiano, bem como a sua situação jurídica, publicada no Boletim Oficial n.º 43, I Série.

LEI n.º 80/VIII/2015, de 7 de janeiro – Altera os artigos 29.º, 47.º, 52.º, 89.º, 97.º e 103.º da LEI n.º 66/VIII/2014, de 17 de julho, que define o regime jurídico de entrada, permanência, saída e a expulsão de estrangeiros do território cabo-verdiano, bem como a sua situação jurídica, publicada no Boletim Oficial n.º 2, I Série.

LOPE, de 5 de julho de 1975 – Aprova a LEI SOBRE A ORGANIZAÇÃO POLÍTICA DO ESTADO, publicada no Boletim Oficial da República de Cabo Verde n.º 1.

PORTARIA n.º 194, de 26 de julho de 1870 - Boletim Oficial do Governo da Província de Cabo Verde, de 1870.

CONTROLO DAS FRONTEIRAS AÉREAS EM CABO VERDE  
SUBSÍDIOS DA POLÍCIA NACIONAL DE CABO VERDE

PORTARIA n.º 433, de 24 de dezembro de 1872 - Boletim Oficial do Governo da Província de Cabo Verde, de 1872.

REGULAMENTO (UE) 2016/679 Do Parlamento Europeu e do conselho, de 27 de abril de 2016, relativo à proteção das pessoas singulares no que diz respeito ao tratamento de dados pessoais e à livre circulação desses. <https://eur-lex.europa.eu/PT/legal-content/summary/general-data-protection-regulation-gdpr.html> (Acedido em 03.04.2024).

REGULAMENTO (UE) 2017/2226 do Parlamento Europeu e do Conselho de 30 de novembro de 2017 – Que estabelece o Sistema de Entrada/Saída (SES) para o registo dos dados das entradas e saídas e dos dados das recusas de entrada dos nacionais de países terceiros aquando da passagem das fronteiras externas dos Estados-Membros, que determina as condições de acesso ao SES para efeitos de aplicação da lei, e que altera a Convenção de Aplicação do Acordo de Schengen e os REGULAMENTOS (CE) n.º 767/2008 e (UE) n.º 1077/2011, publicado no Jornal Oficial da União Europeia L 327 de 9.12.2017, pp. 20-82.

REGULAMENTO n.º 508/2012, de 26 de dezembro – Estabelece os requisitos para a atribuição do código de referência a um aeródromo, publicada no Diário da República n.º 249/2012, Série II.

RESOLUÇÃO DA ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA n.º 35/2008, de 29 de julho – Aprova o Acordo do Segundo Protocolo Modificativo ao Acordo Ortográfico da Língua Portuguesa, adotado na V Conferência dos Chefes de Estado e do Governo da Comunidade dos Países de Língua Portuguesa (CPLP), realizada em São Tomé em 26 e 27 de julho de 2004, publicada no Diário da República n.º 145, I Série.

RESOLUÇÃO DO CONSELHO DE MINISTROS n.º 134/2018, de 21 de dezembro - Aprova a lista de países cujos cidadãos estão isentos de vistos de turismo, para períodos de estada de curta duração, até ao máximo de 30 dias, publicada no Boletim Oficial n.º 88, I Série.

RESOLUÇÃO DO CONSELHO DE MINISTROS n.º 18/2003, de 11 de agosto – Publica a Convenção da Aviação Civil Internacional assinada em Chicago a 7 de dezembro de 1944, publicada no Boletim Oficial n.º 26, I Série.

CONTROLO DAS FRONTEIRAS AÉREAS EM CABO VERDE  
SUBSÍDIOS DA POLÍCIA NACIONAL DE CABO VERDE

RESOLUÇÃO DO CONSELHO DE MINISTROS n.º 3/2012, de 23 de janeiro – Aprova a estratégia nacional de imigração, publicada no Boletim Oficial n.º 3, I Série.

RESOLUÇÃO n.º 14/X/2021, de 6 de agosto de 2021 – Aprova, para ratificação, o Acordo sobre a Mobilidade entre os Estados-Membros da Comunidade dos Países de Língua Portuguesa (CPLP), publicada no Boletim Oficial n.º 76, I Série.

RESOLUÇÃO n.º 75/2016, 14 de outubro - Estabelece os termos de referência para a elaboração do Programa Nacional de Segurança Interna e Cidadania (PNSIC), bem como as medidas de carácter urgente e de implementação imediata, a ser enquadradas no PNSIC, publicada no Boletim Oficial n.º 59, I Série.

#### FONTES ELETRÓNICAS

AEROPORTOS E SEGURANÇA AÉREA. (2023). *ASA deixa de gerir os aeroportos de Cabo Verde, continua com a gestão de navegação aérea*. [https://www.asa.cv/wp-content/uploads/2023/07/NOTA-DE-IMPRESA\\_ASA-Gestao-Navegacao-Aerea-Final.pdf](https://www.asa.cv/wp-content/uploads/2023/07/NOTA-DE-IMPRESA_ASA-Gestao-Navegacao-Aerea-Final.pdf) (Acedido em 07.01.2024).

AFRICAN CIVIL AVIATION COMMISSION. (2023). *Member states of AFCAC*. <https://www.afcac.org/member-states/> (Acedido em 28.02.2024).

AFRICAN UNION. (2024a). *Protocol to the treaty establishing the African Economic Community relating to free movement of person, right of residence and right of establishment*. <https://au.int/en/treaties/protocol-treaty-establishing-african-economic-community-relating-free-movement-persons> (Acedido em 28.04.2024).

AFRICAN UNION. (2024b). *Treaty establishing the African Economic Community*. <https://au.int/en/treaties/treaty-establishing-african-economic-community> (Acedido em 28.04.2024).

AGÊNCIA DE AVIAÇÃO CIVIL. (2017). *Definição aeródromos e aeroportos*. <https://www.aac.cv/artigos/definicao-aerodromos-e-aeroportos> (Acedido em 27.02.2024).

- AGÊNCIA DE AVIAÇÃO CIVIL. (2024). *Movimento nos aeroportos e aeródromos de cabo verde: Resultados gerais*. <https://www.aac.cv/dash> (Acedido em 28.02.2024).
- AGÊNCIA EUROPEIA DA GUARDA DE FRONTEIRAS E COSTEIRA. (2021b). *Comunidade de inteligência África-Frontex reúne-se no Senegal*. <https://www.frontex.europa.eu/media-centre/news/news-release/africa-frontex-intelligence-community-meets-in-senegal-sRP1tC> (Acedido em 03.04.2024).
- AGÊNCIA EUROPEIA DA GUARDA DE FRONTEIRAS E COSTEIRA. (2024a). *Risk analysis*. <https://www.frontex.europa.eu/what-we-do/monitoring-and-risk-analysis/risk-analysis/risk-analysis/> (Acedido em 29.03.2024).
- AGÊNCIA EUROPEIA DA GUARDA DE FRONTEIRAS E COSTEIRA. (2024b). *Third country analysis*. <https://www.frontex.europa.eu/what-we-do/monitoring-and-risk-analysis/risk-analysis/third-country-analysis/> (Acedido em 29.03.2024).
- AGÊNCIA EUROPEIA DA GUARDA DE FRONTEIRAS E COSTEIRA. (2024c). *Risk analysis: Strategic risk analysis*. <https://www.frontex.europa.eu/what-we-do/monitoring-and-risk-analysis/risk-analysis/strategic-risk-analysis/> (Acedido em 31.03.2024).
- AWARE. (2024). *Sistemas automatizados de identificação biométrica (ABIS)*. <https://www.aware.com/pt/sistemas-automatizados-de-identificacao-biometrica-abis/> (Acedido em 03.03.2024).
- CAMÕES INSTITUTO DA COOPERAÇÃO E DA LÍNGUA. (2024). *Programas estratégicos de cooperação*. <https://www.instituto-camoes.pt/activity/o-que-fazemos/cooperacao/atuacao/programamos/programa-estrategico-de-cooperacao> (Acedido em 20.03.2024).
- COMUNIDADE ECONÓMICA DOS ESTADOS DA ÁFRICA OCIDENTAL. (2024). *Sobre a CEDEAO*. <https://www.ecowas.int/sobre-a-cedeao/?lang=pt-pt> (Acedido em 07.01.2024).
- DIÁRIO DA REPÚBLICA. (2024). *Non-refoulement*. <https://diariodarepublica.pt/dr/lexionario/termo/non-refoulement> (Acedido em 04.04.2024).
- DIÁRIO DE NOTÍCIAS. (2023). *MAI: Acordo de mobilidade na CPLP “não colide” com o regime europeu*. <https://www.dn.pt/internacional/mai-acordo-de-mobilidade-na-cplp-nao-colide-com-o-regime-europeu-17101352.html/> (Acedido em 31.03.2024).

- EASE. (2024). *Processo eficiente, automático e seguro de entrada de viajantes*. <https://www.ease.gov.cv/> (Acedido em 28.04.2024).
- ESTRATÉGIA PARA A GOVERNAÇÃO DIGITAL DE CABO VERDE. (2020). *eGates – fronteira eletrónica*. <https://governacaodigital.gov.cv/egates-fronteira-eletronica/> (Acedido em 14.02.2024).
- EUR-Lex. (2008). *Parceria especial com Cabo Verde*. <https://eur-lex.europa.eu/PT/legal-content/summary/special-partnership-with-cape-verde.html> (Acedido em 13.02.2024).
- EUR-Lex. (2022). *Acordo de Cotonu*. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/?uri=LEGISSUM:r12101> (Acedido em 13.02.2024).
- EUROPEAN COMMISSION. (2024). *Migração e assuntos internos: África*. [https://home-affairs.ec.europa.eu/policies/international-affairs/collaboration-countries/africa\\_en](https://home-affairs.ec.europa.eu/policies/international-affairs/collaboration-countries/africa_en) (Acedido em 10.03.2024).
- GOVERNO DE CABO VERDE. (2009). *Portugal e Cabo Verde examinam cooperação nos planos bilateral e multilateral*. <https://www.governo.cv/portugal-e-cabo-verde-examinam-cooperacao-nos-planos-bilateral-e-multilateral/> (Acedido em 09.03.2024).
- GOVERNO DE CABO VERDE. (2017). *Diploma sobre regime jurídico de entrada, permanência, saída e a expulsão de estrangeiros do território cabo-verdiano aprovado no parlamento*. <https://www.governo.cv/diploma-sobre-regime-juridico-de-entrada-permanencia-saida-e-a-expulsao-de-estrangeiros-do-territorio-cabo-verdiano-aprovado-no-parlamento/> (Acedido em 05.04.2024).
- GOVERNO DE CABO VERDE. (2020b). *Introdução do controlo biométrico automatizado de passageiros nas fronteiras aéreas nacionais (eGates – fronteira eletrónica)*. <https://www.governo.cv/introducao-do-controlo-biometrico-automatizado-de-passageiros-nas-fronteiras-aereas-nacionais-egates-fronteira-eletronica/> (Acedido em 14.02.2024).
- GOVERNO DE CABO VERDE. (2022a). *Assinatura do contrato de concessão do serviço público aeroportuário entre o Estado de Cabo Verde e a VINCI Airports: Objetivos, vantagens e benefícios*. <https://www.governo.cv/assinatura-do-contrato-de-concessao-do->

CONTROLO DAS FRONTEIRAS AÉREAS EM CABO VERDE  
SUBSÍDIOS DA POLÍCIA NACIONAL DE CABO VERDE

[servico-publico-aeroporto-entre-o-estado-de-cabo-verde-e-a-vinci-airports-objetivos-vantagens-e-beneficios/](#) (Acedido em 24.11.2023).

GOVERNO DE CABO VERDE. (2022b). *Implementação da 2ª fase do Sistema Automatizado de Identificação Biométrica (ABIS) nas fronteiras aéreas nacionais*. <https://www.governo.cv/implementacao-da-2a-fase-do-sistema-automatizado-de-identificacao-biometrica-abis-nas-fronteiras-aereas-nacionais/> (Acedido em 14.02.2024).

GOVERNO DE CABO VERDE. (2022c). *Ulisses Correia e Silva reitera compromisso do Governo no reforço da segurança e combate à criminalidade*. <https://www.governo.cv/ulisses-correia-e-silva-reitera-compromisso-do-governo-no-reforco-da-seguranca-e-combate-a-criminalidade/> (Acedido em 14.02.2024).

NAÇÕES UNIDAS. (2020). *Cabo Verde ambição 2030*. <https://cabo Verde.un.org/pt/92990-cabo-verde-ambi%C3%A7%C3%A3o-2030> (Acedido em 20.03.2024).

NAÇÕES UNIDAS. (2024). *Pacto internacional sobre direitos civis e políticos*. <https://www.ohchr.org/en/instruments-mechanisms/instruments/international-covenant-civil-and-political-rights> (Acedido em 28.04.2024).

PANAPRESS. (2009). *Cabo Verde instala sistema informático de controlo de fronteiras*. [https://www.panapress.com/Cabo-Verde-instala-sistema-infor-a\\_434624-lang4-free\\_news.html](https://www.panapress.com/Cabo-Verde-instala-sistema-infor-a_434624-lang4-free_news.html) (Acedido em 29.02.2024).

PARLAMENTO EUROPEU. (2024). *Resposta dada por Ylva Johansson em nome da Comissão Europeia*. [https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/E-9-2023-003243-ASW\\_PT.pdf](https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/E-9-2023-003243-ASW_PT.pdf) (Acedido em 29.02.2024).

PORTAL CONSULAR DE CABO VERDE. (2024a). *Pré-registo de entrada de estrangeiros em Cabo Verde*. [https://portalconsular.mnec.gov.cv/pre-registo-de-entrada-de-estrangeiros?p\\_l\\_back\\_url=%2Fsearch%3F\\_com\\_liferay\\_portal\\_search\\_web\\_search\\_bar\\_portlet\\_SearchBarPortlet\\_INSTANCE\\_templateSearch\\_formDate%3D1714264439715%26\\_com\\_liferay\\_portal\\_search\\_web\\_search\\_bar\\_portlet\\_SearchBarPortlet\\_INSTANCE\\_templateSearch\\_emptySearchEnabled%3Dfalse%26q%3DPr%25C3%25A9-registo%2Bde%2Bentrada%2Bde%2Bestrangeiros%2Bem%2Bcabo%2BVerde%26](https://portalconsular.mnec.gov.cv/pre-registo-de-entrada-de-estrangeiros?p_l_back_url=%2Fsearch%3F_com_liferay_portal_search_web_search_bar_portlet_SearchBarPortlet_INSTANCE_templateSearch_formDate%3D1714264439715%26_com_liferay_portal_search_web_search_bar_portlet_SearchBarPortlet_INSTANCE_templateSearch_emptySearchEnabled%3Dfalse%26q%3DPr%25C3%25A9-registo%2Bde%2Bentrada%2Bde%2Bestrangeiros%2Bem%2Bcabo%2BVerde%26)

com\_liferay\_portal\_search\_web\_search\_bar\_portlet\_SearchBarPortlet\_INSTANCE\_t  
emplateSearch\_scope%3D (Acedido em 28.04.2024).

PORTAL CONSULAR DE CABO VERDE. (2024b). *Países estrangeiros cujos nacionais estão isentos de visto para Cabo Verde*. [https://portalconsular.mnec.gov.cv/encontro-dos-responsaveis-dos-servicos-consulares?p\\_p\\_id=com\\_liferay\\_document\\_library\\_web\\_portlet\\_IGDisplayPortlet\\_INSTANCE\\_IvO6zbLf5j7t&p\\_p\\_lifecycle=0&p\\_p\\_state=normal&p\\_p\\_mode=view&com\\_liferay\\_document\\_library\\_web\\_portlet\\_IGDisplayPortlet\\_INSTANCE\\_IvO6zbLf5j7t\\_mvcRenderCommandName=%2Fdocument\\_library%2Fview\\_file\\_entry&com\\_liferay\\_document\\_library\\_web\\_portlet\\_IGDisplayPortlet\\_INSTANCE\\_IvO6zbLf5j7t\\_fileEntryId=148550](https://portalconsular.mnec.gov.cv/encontro-dos-responsaveis-dos-servicos-consulares?p_p_id=com_liferay_document_library_web_portlet_IGDisplayPortlet_INSTANCE_IvO6zbLf5j7t&p_p_lifecycle=0&p_p_state=normal&p_p_mode=view&com_liferay_document_library_web_portlet_IGDisplayPortlet_INSTANCE_IvO6zbLf5j7t_mvcRenderCommandName=%2Fdocument_library%2Fview_file_entry&com_liferay_document_library_web_portlet_IGDisplayPortlet_INSTANCE_IvO6zbLf5j7t_fileEntryId=148550) (Acedido em 28.04.2024).

RABAT PROCESS. (2024a). *Partners*. <https://www.rabat-process.org/en/about/partners> (Acedido em 07.04.2024).

RABAT PROCESS. (2024b). *Multi-annual cooperation programmes*. <https://www.rabat-process.org/en/about/multi-annual-cooperation-programmes> (Acedido em 07.04.2024).

RABAT PROCESS. (2024c). *Cadiz political declaration and action plan*. <https://www.rabat-process.org/en/about/cadiz-action-plan> (Acedido em 07.04.2024).

SISTEMA NACIONAL DE IDENTIFICAÇÃO E AUTENTICAÇÃO CIVIL. (2021). *Passaporte electrónico cabo-verdiano*. <https://sniac.cv/passaporte-electronico-cabo-verdiano/> (Acedido em 24.02.2024).

SLAPAKOVA, L. (2021). *How the EU can overcome barriers to using artificial intelligence in border security and beyond*. Rand. <https://www.rand.org/pubs/commentary/2021/05/how-the-eu-can-overcome-barriers-to-using-artificial.html> (Acedido em 14.02.2024).

THE ECONOMIST. (2021). *The EU wants to become the world's super-regulator in AI*. <https://www.economist.com/europe/2021/04/24/the-eu-wants-to-become-the-worlds-super-regulator-in-ai> (Acedido em 05.03.2024).

- UNITED NATIONS OFFICE FOR DISASTER RISK REDUCTION. (2023). *Understanding risks*. <https://www.undrr.org/building-risk-knowledge/understanding-risk> (Acedido em 22.12.2023).
- VINCI AIRPORTS. (2024a). *Aeroporto internacional Nelson Mandela: Ilha de Santiago*. [https://www.caboverde-airports.cv/aeroporto\\_asa/aeroporto-internacional-nelson-mandela/](https://www.caboverde-airports.cv/aeroporto_asa/aeroporto-internacional-nelson-mandela/) (Acedido em 28.02.2024).
- VINCI AIRPORTS. (2024b). *Aeroporto internacional Amílcar Cabral: Ilha do Sal*. [https://www.caboverde-airports.cv/aeroporto\\_asa/aeroporto-internacional-amilcar-cabral/](https://www.caboverde-airports.cv/aeroporto_asa/aeroporto-internacional-amilcar-cabral/) (Acedido em 28.02.2024).
- VINCI AIRPORTS. (2024c). *Aeroporto internacional Aristides Pereira: Ilha da Boavista*. [https://www.caboverde-airports.cv/aeroporto\\_asa/aeroporto-internacional-aristides-pereira/](https://www.caboverde-airports.cv/aeroporto_asa/aeroporto-internacional-aristides-pereira/) (Acedido em 28.02.2024).
- VINCI AIRPORTS. (2024d). *Aeroporto internacional Cesária Évora: Ilha de São Vicente*. [https://www.caboverde-airports.cv/aeroporto\\_asa/aeroporto-internacional-cesaria-evora/](https://www.caboverde-airports.cv/aeroporto_asa/aeroporto-internacional-cesaria-evora/) (Acedido em 28.02.2024).
- ZETES. (2020). *Zetes implementa solução de controlo de fronteiras em Cabo Verde, que inclui 11 e-Gates PANASONIC*. <https://peopleid.zetes.com/pt/zetes-solucao-controlo-fronteirico-Cabo-Verde-eGates> (Acedido em 23.02.2024).
- ZETES. (2023). *ABIS: Oferecer aos governos os mais elevados níveis de precisão e segurança de informação*. <https://peopleid.zetes.com/pt/solutions/abis> (Acedido em 24.02.2024).

## **RELATÓRIOS, PROGRAMAS, NORMAS E MANUAIS**

- AFRICAN UNION – EUROPEAN UNION SUMMIT. (2017). *Investing in youth for accelerated inclusive growth and sustainable development: Declaration*. [https://www.consilium.europa.eu/media/31991/33454-pr-final\\_declaration\\_au\\_eu\\_summit.pdf](https://www.consilium.europa.eu/media/31991/33454-pr-final_declaration_au_eu_summit.pdf) (Acedido em 13.03.2024).
- AGÊNCIA EUROPEIA DA GUARDA DE FRONTEIRAS E COSTEIRA. (2015). *Best practice operational guidelines for automated border control (ABC) systems*.

CONTROLO DAS FRONTEIRAS AÉREAS EM CABO VERDE  
SUBSÍDIOS DA POLÍCIA NACIONAL DE CABO VERDE

<https://www.frontex.europa.eu/publications/best-practice-operational-guidelines-for-automated-border-control-abc-systems-WJLwNL> (Acedido em 22.02.2024).

AGÊNCIA EUROPEIA DA GUARDA DE FRONTEIRAS E COSTEIRA. (2016). *Africa-Frontex intelligence community joint report*. <https://www.frontex.europa.eu/publications/afic-2015-5iFfv1> (Acedido em 30.03.2024).

AGÊNCIA EUROPEIA DA GUARDA DE FRONTEIRAS E COSTEIRA. (2017). *Africa-Frontex intelligence community joint report*. <https://www.frontex.europa.eu/publications/afic-2016-Xj6uSE> (Acedido em 31.03.2024).

AGÊNCIA EUROPEIA DA GUARDA DE FRONTEIRAS E COSTEIRA. (2018). *Africa-Frontex intelligence community joint report 2017*. <https://www.frontex.europa.eu/publications/afic-2017-ktLwW1> (Acedido em 31.03.2024).

AGÊNCIA EUROPEIA DA GUARDA DE FRONTEIRAS E COSTEIRA. (2021a). *Modelo comum de análise integrada de risco: Brochura (versão 2.1)*. <https://www.frontex.europa.eu/what-we-do/monitoring-and-risk-analysis/ciram/> (Acedido em 31.03.2024).

AGÊNCIA EUROPEIA DA GUARDA DE FRONTEIRAS E COSTEIRA. (2022). *Risk analysis for 2022/2023*. <https://www.frontex.europa.eu/what-we-do/monitoring-and-risk-analysis/risk-analysis/risk-analysis/> (Acedido em 31.03.2024).

AGÊNCIA EUROPEIA DA GUARDA DE FRONTEIRAS E COSTEIRA. (2023). *Risk analysis for 2023/2024*. <https://www.frontex.europa.eu/what-we-do/monitoring-and-risk-analysis/risk-analysis/risk-analysis/> (Acedido em 31.03.2024).

COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS. (2007). *Comunicação da comissão ao conselho e ao parlamento europeu sobre o futuro das relações entre a União Europeia e a República de Cabo Verde*. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A52007DC0641&qid=1711922427445> (Acedido em 31.03.2024).

DIREÇÃO DE ESTRANGEIROS E FRONTEIRAS. (2019). *Relatório anual da DEF – 2019*.

DIREÇÃO DE ESTRANGEIROS E FRONTEIRAS. (2020). *Relatório anual da DEF – 2020*.

DIREÇÃO DE ESTRANGEIROS E FRONTEIRAS. (2021). *Relatório anual da DEF – 2021*.

- DIREÇÃO DE ESTRANGEIROS E FRONTEIRAS. (2022). *Relatório anual da Direção de Estrangeiros e Fronteiras*.
- DIREÇÃO DE ESTRANGEIROS E FRONTEIRAS. (2023a). *Manual prático de apoio operacional: Controlo de fronteiras*.
- DIREÇÃO DE ESTRANGEIROS E FRONTEIRAS. (2023b). *Relatório anual: Direção de Estrangeiros e Fronteiras*.
- GOVERNO DE CABO VERDE. (2020a). *Relatório das medidas adotadas na vigência da declaração do estado de emergência*.
- INSTITUTO NACIONAL DE ESTATÍSTICA. (2022). *INE apresenta os resultados definitivos do V recenseamento geral da população e habitação (RGPH – 2021)*.  
<https://ine.cv/noticias/ine-apresenta-os-resultados-definitivos-do-v-recenseamento-geral-da-populacao-habitacao-rgph-2021/> (Acedido em 29.03.2024).
- INTERNATIONAL CIVIL AVIATION ORGANIZATION. (2017). *Annex 9 to the Convention on International Civil Aviation: Facilitation fifteenth Editions, October 2017*.  
<https://standart.aero/en/icao/book/annex-9-facilitation-ed-15-en-12242-2021-02-28>  
(Acedido em 27.04.2024).
- INTERNATIONAL CIVIL AVIATION ORGANIZATION. (2021). *Doc 9303, Machine Readable Travel Documents, Eighth Edition, 2021: Specifications common to all MRTDs*.  
[https://www.icao.int/publications/documents/9303\\_p3\\_cons\\_en.pdf](https://www.icao.int/publications/documents/9303_p3_cons_en.pdf) (Acedido em 04.03.2024).
- ISO. (2018a). *ISO 31000:2018 Risk management: A practical guide*.  
[https://www.iso.org/files/live/sites/isoorg/files/store/en/PUB100464\\_preview.pdf](https://www.iso.org/files/live/sites/isoorg/files/store/en/PUB100464_preview.pdf)  
(Acedido em 23.12.2023).
- ISO. (2018b). *ISO 31000:2018(E) International standard – Risk management*. (2<sup>a</sup> ed.).  
<https://shahrdevelopment.ir/wp-content/uploads/2020/03/ISO-31000.pdf> (Acedido em 23.12.2023).
- NAÇÕES UNIDAS. (2024). *The United Nations Secretary-General's roadmap for digital cooperation: Ensuring the protection of human rights*.

[https://www.un.org/techenvoy/sites/www.un.org.techenvoy/files/general/Digital\\_Human\\_Rights\\_Summary\\_PDF.pdf](https://www.un.org/techenvoy/sites/www.un.org.techenvoy/files/general/Digital_Human_Rights_Summary_PDF.pdf) (Acedido em 09.03.2024).

PROGRAMA ESTRATÉGICO DE COOPERAÇÃO PORTUGAL - CABO VERDE. (2022a). *Programa Estratégico de Cooperação Portugal - Cabo Verde 2022-2026*. [https://www.instituto-camoes.pt/images/cooperacao/Programa\\_Estrat%C3%A9gico\\_Cooper%C3%A7%C3%A3o\\_PEC\\_Portugal\\_-\\_Cabo\\_Verde\\_2022-2026.pdf](https://www.instituto-camoes.pt/images/cooperacao/Programa_Estrat%C3%A9gico_Cooper%C3%A7%C3%A3o_PEC_Portugal_-_Cabo_Verde_2022-2026.pdf) (Acedido em 20.03.2024).

PROGRAMA ESTRATÉGICO DE COOPERAÇÃO PORTUGAL - CABO VERDE. (2022b). *Anexo I – Sectores de Intervenção Prioritária – Programas, Projetos e Ações*. [https://www.instituto-camoes.pt/images/cooperacao/Programa\\_Estrat%C3%A9gico\\_Cooper%C3%A7%C3%A3o\\_PEC\\_Portugal\\_-\\_Cabo\\_Verde\\_2022-2026.pdf](https://www.instituto-camoes.pt/images/cooperacao/Programa_Estrat%C3%A9gico_Cooper%C3%A7%C3%A3o_PEC_Portugal_-_Cabo_Verde_2022-2026.pdf) (Acedido em 20.03.2024).

RABAT PROCESS. (2022). *Cadiz action plan*. <https://www.rabat-process.org/en/about/multi-annual-cooperation-programmes> (Acedido em 07.04.2024).

VALLETA SUMMIT ON MIGRATION. (2015). *Valleta summit, 11-12 November 2015: Political declaration*. <https://www.rabat-process.org/en/about/joint-valletta-action-plan> (Acedido em 07.04.2024).

VITT, J. L.; CAUDIE, D. E. (2012). *United States Patent: Automated biometric identification system (ABIS) and method*. <https://patents.google.com/patent/US8571276B2/en> (Acedido em 03.04.2024).

## ENTREVISTAS

CABRAL, J. D. V. (2024). Subintendente da PNCV e Comandante do Corpo de Segurança Pessoal (Entrevistado em 08.04.2024).

MORENO, J. G. (2024). Subintendente da PNCV e Diretor da Direção de Estrangeiros e Fronteiras (Entrevistado em 17.04.2024).

RODRIGUES, N. D. (2024). Comissário da PNCV e Chefe da Divisão de Emissão e Análise Documental (Entrevistado em 06.03.2024).

CONTROLO DAS FRONTEIRAS AÉREAS EM CABO VERDE  
SUBSÍDIOS DA POLÍCIA NACIONAL DE CABO VERDE

SANTOS, J. N. (2024). Intendente já aposentado e Antigo Comandante Regional de São Vicente (Entrevistado em 21.02.2024).

SILVA, C. A. G. (2024). Comissário da PNCV e Chefe da Divisão de Fronteiras (Entrevistado em 21.02.2024).

ZEGO, A. S. D. (2024). Comissário da PNCV e Comandante da Secção da Polícia Marítima de São Vicente (Entrevistado em 03.04.2024).

CONTROLO DAS FRONTEIRAS AÉREAS EM CABO VERDE  
SUBSÍDIOS DA POLÍCIA NACIONAL DE CABO VERDE

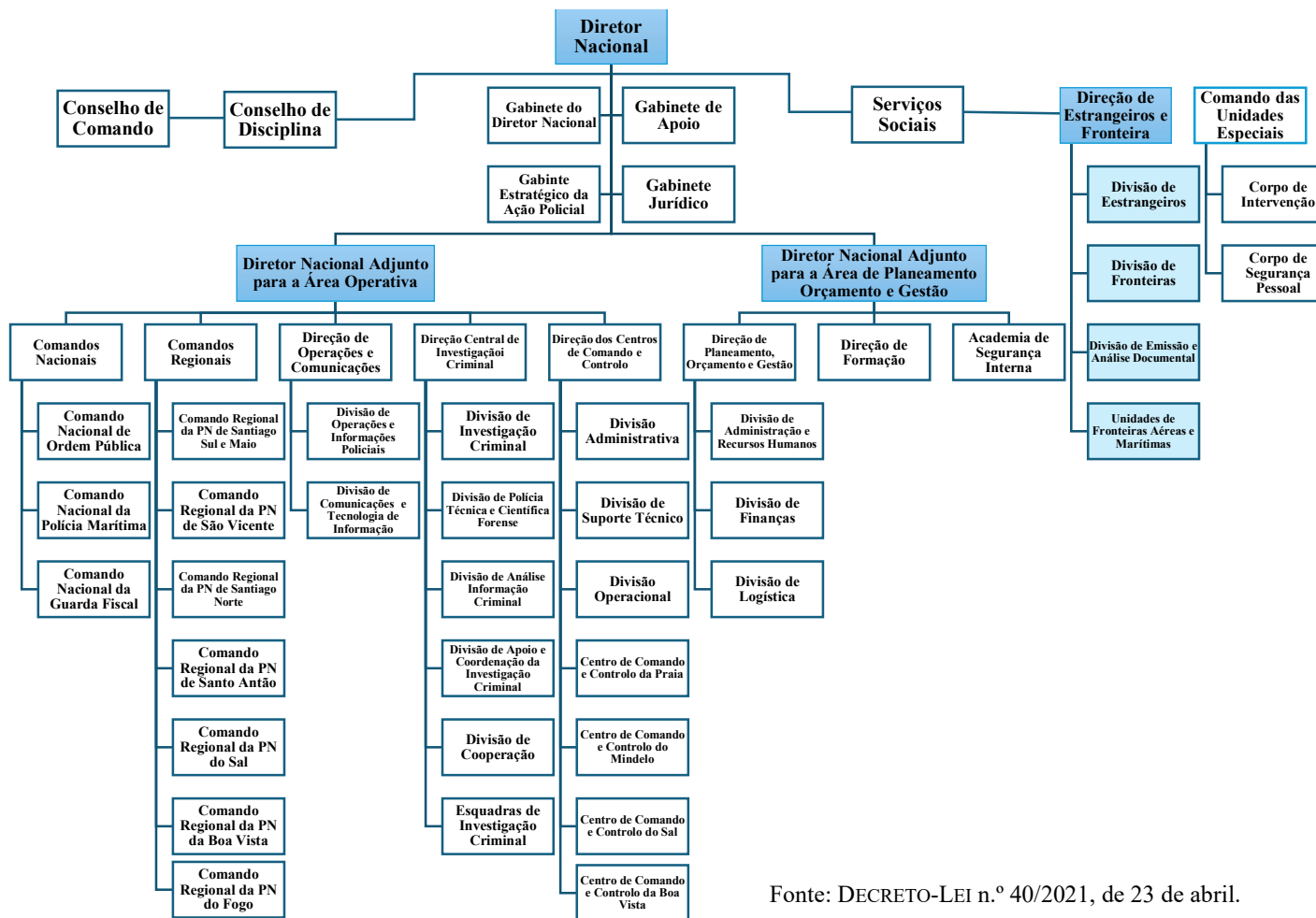
**ANEXOS E APÊNDICES**

CONTROLO DAS FRONTEIRAS AÉREAS EM CABO VERDE  
SUBSÍDIOS DA POLÍCIA NACIONAL DE CABO VERDE

**ANEXO I**  
**Organograma da PNCV**

CONTROLO DAS FRONTEIRAS AÉREAS EM CABO VERDE  
 SUBSÍDIOS DA POLÍCIA NACIONAL DE CABO VERDE

Diagrama 1 – Organograma da PNCV



Fonte: DECRETO-LEI n.º 40/2021, de 23 de abril.

CONTROLO DAS FRONTEIRAS AÉREAS EM CABO VERDE  
SUBSÍDIOS DA POLÍCIA NACIONAL DE CABO VERDE

**ANEXO II**

**Órgãos e serviços da Direção Nacional da PNCV**

CONTROLO DAS FRONTEIRAS AÉREAS EM CABO VERDE  
SUBSÍDIOS DA POLÍCIA NACIONAL DE CABO VERDE

**Tabela 1 – Órgãos e serviços da Direção Nacional da PNCV**

<b>1</b>	O Diretor Nacional
<b>2</b>	Os Diretores Nacionais Adjuntos
<b>3</b>	Os Órgãos Consultivos
<b>4</b>	O Comando da Polícia de Ordem Pública
<b>5</b>	O Comando de Guarda Fiscal
<b>6</b>	O Comando da Polícia Marítima
<b>7</b>	A Direção de Estrangeiros e Fronteiras
<b>8</b>	A Direção das Operações e Comunicação
<b>9</b>	A Direção de Planeamento, Orçamento e Gestão
<b>10</b>	A Direção de Formação
<b>11</b>	O Comando das Unidades Especiais
<b>12</b>	A Academia de Segurança Interna
<b>13</b>	A Direção Central de Investigação Criminal
<b>14</b>	A Direção dos Centros de Comando e Controlo

Fonte: DECRETO-LEI n.º 40/2021, de 23 de abril.

CONTROLO DAS FRONTEIRAS AÉREAS EM CABO VERDE  
SUBSÍDIOS DA POLÍCIA NACIONAL DE CABO VERDE

**ANEXO III**

**Carreiras e postos do quadro de pessoal policial da PNCV**

CONTROLO DAS FRONTEIRAS AÉREAS EM CABO VERDE  
SUBSÍDIOS DA POLÍCIA NACIONAL DE CABO VERDE

**Tabela 2 – Carreiras e postos do quadro de pessoal policial da PNCV**

<b>Carreiras</b>		<b>Postos</b>
<b>Oficiais</b>	Superiores	Superintendente-Geral
		Superintendente
		Intendente
	Subalternos	Subintendente
		Comissário
		Subcomissário
<b>Subchefes</b>		Chefe de Esquadra
		Subchefe Principal
		Primeiro Subchefe
<b>Agentes</b>		Segundo Subchefe
		Agente Principal
		Agente de 1. <sup>a</sup> Classe
		Agente de 2. <sup>a</sup> Classe

Fonte: DECRETO-LEGISLATIVO n.º 8/2010, de 28 de setembro.

CONTROLO DAS FRONTEIRAS AÉREAS EM CABO VERDE  
SUBSÍDIOS DA POLÍCIA NACIONAL DE CABO VERDE

**ANEXO IV**

**Países estrangeiros cujos nacionais estão isentos de visto para Cabo Verde**

CONTROLO DAS FRONTEIRAS AÉREAS EM CABO VERDE  
SUBSÍDIOS DA POLÍCIA NACIONAL DE CABO VERDE

**Tabela 3 - Países estrangeiros cujos nacionais estão isentos de visto para Cabo Verde**

<b>Países</b>	<b>Documento de entrada</b>	<b>Limite de permanência</b>	<b>Observações</b>
<b>África do Sul</b>	Passaporte Diplomático, Passaporte de Serviço, Passaporte Ordinário (1)	30 dias	Acordo por Troca de Nota
<b>Alemanha</b>	Passaporte Diplomático, Passaporte de Serviço, Passaporte Ordinário	30 dias	Resolução n.º 134/2018, de 21 de dezembro
<b>Angola</b>	Passaporte Diplomático, Passaporte Especial (5), Passaporte de Serviço, Passaporte Ordinário (2)	180 dias	Acordo no âmbito da CPLP
<b>Áustria</b>	Passaporte Diplomático, Passaporte de Serviço, Passaporte Ordinário	30 dias	Resolução n.º 134/2018, de 21 de dezembro
<b>Bélgica</b>	Passaporte Diplomático, Passaporte de Serviço, Passaporte Ordinário	30 dias	Resolução n.º 134/2018, de 21 de dezembro
<b>Benim</b>	Passaporte Diplomático, Passaporte de Serviço, Passaporte Ordinário	90 dias	Protocolo de Livre Circulação de Pessoas
<b>Brasil</b>	Passaporte Diplomático, Passaporte de Serviço, Passaporte Especial (4)	90 dias	Acordo no âmbito da CPLP
<b>Bulgária</b>	Passaporte Diplomático, Passaporte de Serviço, Passaporte Ordinário	30 dias	Resolução n.º 134/2018, de 21 de dezembro
<b>Burkina Faso</b>	Passaporte Diplomático, Passaporte de Serviço, Passaporte Ordinário	90 dias	Protocolo de Livre Circulação de Pessoas

CONTROLO DAS FRONTEIRAS AÉREAS EM CABO VERDE  
SUBSÍDIOS DA POLÍCIA NACIONAL DE CABO VERDE

<b>Chipre</b>	Passaporte Diplomático, Passaporte de Serviço, Passaporte Ordinário	30 dias	Resolução n.º 134/2018, de 21 de dezembro
<b>Costa do Marfim</b>	Passaporte Diplomático, Passaporte de Serviço, Passaporte Ordinário	90 dias	Protocolo de Livre Circulação de Pessoas
<b>Croácia</b>	Passaporte Diplomático, Passaporte de Serviço, Passaporte Ordinário	30 dias	Resolução n.º 134/2018, de 21 de dezembro
<b>Cuba</b>	Passaporte Diplomático, Passaporte de Serviço, Passaporte Oficial	Durante a missão	Decreto n.º 79/82, de 28 de agosto
<b>Dinamarca</b>	Passaporte Diplomático, Passaporte de Serviço, Passaporte Ordinário	30 dias	Resolução n.º 134/2018, de 21 de dezembro
<b>Eslováquia</b>	Passaporte Diplomático, Passaporte de Serviço, Passaporte Ordinário	30 dias	Resolução n.º 134/2018, de 21 de dezembro
<b>Eslovénia</b>	Passaporte Diplomático, Passaporte de Serviço, Passaporte Ordinário	30 dias	Resolução n.º 134/2018, de 21 de dezembro
<b>Espanha</b>	Passaporte Diplomático, Passaporte de Serviço, Passaporte Ordinário	30 dias	Resolução n.º 134/2018, de 21 de dezembro
<b>Estónia</b>	Passaporte Diplomático, Passaporte de Serviço, Passaporte Ordinário	30 dias	Resolução n.º 134/2018, de 21 de dezembro
<b>Finlândia</b>	Passaporte Diplomático, Passaporte de Serviço, Passaporte Ordinário	30 dias	Resolução n.º 134/2018, de 21 de dezembro
<b>França</b>	Passaporte Diplomático, Passaporte de Serviço,	30 dias	Resolução n.º 134/2018, de 21 de dezembro

CONTROLO DAS FRONTEIRAS AÉREAS EM CABO VERDE  
SUBSÍDIOS DA POLÍCIA NACIONAL DE CABO VERDE

	Passaporte Ordinário		
<b>Gâmbia</b>	Passaporte Diplomático, Passaporte de Serviço, Passaporte Ordinário	90 dias	Protocolo de Livre Circulação de Pessoas
<b>Gana</b>	Passaporte Diplomático, Passaporte de Serviço, Passaporte Ordinário	90 dias	Protocolo de Livre Circulação de Pessoas
<b>Grécia</b>	Passaporte Diplomático, Passaporte de Serviço, Passaporte Ordinário	30 dias	Resolução n.º 134/2018, de 21 de dezembro
<b>Guiné</b>	Passaporte Diplomático, Passaporte de Serviço, Passaporte Ordinário	90 dias	Protocolo de Livre Circulação de Pessoas
<b>Guiné-Bissau</b>	Passaporte Diplomático, Passaporte de Serviço, Passaporte Especial (4), Passaporte Ordinário	180 dias	Protocolo de Livre Circulação de Pessoas Acordo no âmbito da CPLP
<b>Holanda</b>	Passaporte Diplomático, Passaporte de Serviço, Passaporte Ordinário	30 dias	Resolução n.º 134/2018, de 21 de dezembro
<b>Hong Kong</b>	Passaporte Diplomático, Passaporte de Serviço, Passaporte Ordinário	30 dias	Decreto n.º 11/98, de 19 de novembro
<b>Hungria</b>	Passaporte Diplomático, Passaporte de Serviço, Passaporte Ordinário	30 dias	Resolução n.º 134/2018, de 21 de dezembro
<b>Irlanda</b>	Passaporte Diplomático, Passaporte de Serviço, Passaporte Ordinário	30 dias	Resolução n.º 134/2018, de 21 de dezembro
<b>Islândia</b>	Passaporte Diplomático, Passaporte de Serviço,	30 dias	Resolução n.º 134/2018, de 21 de dezembro

CONTROLO DAS FRONTEIRAS AÉREAS EM CABO VERDE  
SUBSÍDIOS DA POLÍCIA NACIONAL DE CABO VERDE

	Passaporte Ordinário		
<b>Itália</b>	Passaporte Diplomático, Passaporte de Serviço, Passaporte Ordinário	30 dias	Resolução n.º 134/2018, de 21 de dezembro
<b>Letónia</b>	Passaporte Diplomático, Passaporte de Serviço, Passaporte Ordinário	30 dias	Resolução n.º 134/2018, de 21 de dezembro
<b>Libéria</b>	Passaporte Diplomático, Passaporte de Serviço, Passaporte Ordinário	90 dias	Protocolo de Livre Circulação de Pessoas
<b>Liechtenstein</b>	Passaporte Diplomático, Passaporte de Serviço, Passaporte Ordinário	30 dias	Resolução n.º 134/2018, de 21 de dezembro
<b>Lituânia</b>	Passaporte Diplomático, Passaporte de Serviço, Passaporte Ordinário	30 dias	Resolução n.º 134/2018, de 21 de dezembro
<b>Luxemburgo</b>	Passaporte Diplomático, Passaporte de Serviço, Passaporte Ordinário	30 dias	Resolução n.º 134/2018, de 21 de dezembro
<b>Mali</b>	Passaporte Diplomático, Passaporte de Serviço, Passaporte Ordinário	90 dias	Protocolo de Livre Circulação de Pessoas
<b>Malta</b>	Passaporte Diplomático, Passaporte de Serviço, Passaporte Ordinário	30 dias	Resolução n.º 134/2018, de 21 de dezembro
<b>Moçambique</b>	Passaporte Diplomático, Passaporte de Serviço, Passaporte Especial (4), Passaporte Ordinário (3)	180 dias	Acordo no âmbito da CPLP
<b>Niger</b>	Passaporte Diplomático, Passaporte de Serviço,	90 dias	Protocolo de Livre Circulação de Pessoas

CONTROLO DAS FRONTEIRAS AÉREAS EM CABO VERDE  
SUBSÍDIOS DA POLÍCIA NACIONAL DE CABO VERDE

	Passaporte Ordinário		
<b>Nigéria</b>	Passaporte Diplomático, Passaporte de Serviço, Passaporte Ordinário	90 dias	Protocolo de Livre Circulação de Pessoas
<b>Noruega</b>	Passaporte Diplomático, Passaporte de Serviço, Passaporte Ordinário	30 dias	Resolução n.º 134/2018, de 21 de dezembro
<b>Polónia</b>	Passaporte Diplomático, Passaporte de Serviço, Passaporte Ordinário	30 dias	Resolução n.º 134/2018, de 21 de dezembro
<b>Portugal</b>	Passaporte Diplomático, Passaporte Especial, Passaporte de Serviço	Indeterminado	Acordo Bilateral Acordo no âmbito da CPLP
	Passaporte Ordinário	30 dias	Resolução n.º 134/2018, de 21 de dezembro
<b>Reino Unido da Grã-Bretanha</b>	Passaporte Diplomático, Passaporte de Serviço, Passaporte Ordinário	30 dias	Resolução n.º 134/2018, de 21 de dezembro
<b>República Checa</b>	Passaporte Diplomático, Passaporte de Serviço, Passaporte Ordinário	30 dias	Resolução n.º 134/2018, de 21 de dezembro
<b>Roménia</b>	Passaporte Diplomático, Passaporte de Serviço, Passaporte Ordinário	30 dias	Resolução n.º 134/2018, de 21 de dezembro
<b>Rússia</b>	Passaporte Diplomático, Passaporte de Serviço,	90 dias	Decreto n.º 8/95, de 28 de agosto
<b>São Tomé e Príncipe</b>	Passaporte Diplomático, Passaporte de Serviço, Passaporte Especial (4), Passaporte Ordinário (5)	180 dias	Acordo no âmbito da CPLP
<b>Singapura</b>	Passaporte Diplomático, Passaporte de Serviço,	30 dias	Resolução n.º 71/2012, de 25 de outubro

CONTROLO DAS FRONTEIRAS AÉREAS EM CABO VERDE  
SUBSÍDIOS DA POLÍCIA NACIONAL DE CABO VERDE

	Passaporte Ordinário		
<b>Senegal</b>	Passaporte Diplomático, Passaporte de Serviço, Passaporte Ordinário	90 dias	Protocolo de Livre Circulação de Pessoas
<b>Serra Leoa</b>	Passaporte Diplomático, Passaporte de Serviço, Passaporte Ordinário	90 dias	Protocolo de Livre Circulação de Pessoas
<b>Suécia</b>	Passaporte Diplomático, Passaporte de Serviço, Passaporte Ordinário	30 dias	Resolução n.º 134/2018, de 21 de dezembro
<b>Suíça</b>	Passaporte Diplomático, Passaporte de Serviço, Passaporte Ordinário	30 dias	Resolução n.º 134/2018, de 21 de dezembro
<b>Togo</b>	Passaporte Diplomático, Passaporte de Serviço, Passaporte Ordinário	90 dias	Protocolo de Livre Circulação de Pessoas

Fonte: PORTAL CONSULAR DE CABO VERDE, 2024b.

- 1) Quando em viagem de negócios ou turismo, mediante a exibição de documento comprovativo;
- 2) Podem entrar e permanecer até 90 dias sem necessidade de visto. Quando estiverem na posse de documento oficial emitido pela autoridade competente provando que viajam em missão oficial de serviço ou que são operadores económicos em viagem de negócios, podem entrar e permanecer até 180 dias – LEI n.º 18/II/82, DECRETOS n.º 7/95, 106/85 e 24/97;
- 3) Podem entrar e permanecer até 90 dias sem necessidade de visto. Quando estiverem na posse de documento oficial emitido pela autoridade competente provando que viajam em missão oficial de serviço ou que são operadores económicos em viagem de negócios, podem entrar e permanecer até 180 dias – DECRETO-LEGISLATIVO n.º 6/97, DECRETOS n.º 7/95 e 106/85;

CONTROLO DAS FRONTEIRAS AÉREAS EM CABO VERDE  
SUBSÍDIOS DA POLÍCIA NACIONAL DE CABO VERDE

- 4) Os cidadãos dos países da CPLP, titulares de passaportes diplomáticos, especiais ou de serviço, poderão entrar e permanecer nos países membros até 90 dias por semestre. Este prazo não se aplica aos que se encontram em funções diplomáticas ou consulares, bem como os seus descendentes, cujo prazo de permanência será o da missão;
- 5) Podem entrar e permanecer até 180 dias quando estiverem na posse de documento oficial emitido pela autoridade competente, provando que viajam em missão oficial de serviço ou que são operadores económicos em viagem de negócios.

CONTROLO DAS FRONTEIRAS AÉREAS EM CABO VERDE  
SUBSÍDIOS DA POLÍCIA NACIONAL DE CABO VERDE

**ANEXO V**

**Código de referência dos aeródromos**

CONTROLO DAS FRONTEIRAS AÉREAS EM CABO VERDE  
SUBSÍDIOS DA POLÍCIA NACIONAL DE CABO VERDE

**Tabela 4 – Código de referência dos aeródromos**

Elemento de Código 1		Elemento de Código 2		
Número de Código	Comprimento básico de pista	Letra de código	Envergadura da asa	Espalho
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
1	Inferior a 800 m (exclusive)	A	Inferior a 15 m (exclusive)	Inferior a 4,5 m (exclusive)
2	De 800 até 1200 m (exclusive)	B	De 15 m até 24 m (exclusive)	De 4,5 m até 6 m (exclusive)
3	De 1200 m até 1800 m (exclusive)	C	De 24 m até 36 m (exclusive)	De 6 m até 9 m (exclusive)
4	1800 m ou superior	D	De 36 m até 52 m (exclusive)	De 9 m até 14 m (exclusive)
		E	De 52 m até 65 m (exclusive)	De 9 m até 14 m (exclusive)
		F	De 65 m até 80 m (exclusive)	De 14 m até 16 m (exclusive)

Fonte: Adaptado do REGULAMENTO n.º 508/2012, de 26 de dezembro.

CONTROLO DAS FRONTEIRAS AÉREAS EM CABO VERDE  
SUBSÍDIOS DA POLÍCIA NACIONAL DE CABO VERDE

**ANEXO VI**  
**Plataforma EASE**

Figura 1 - Plataforma EASE



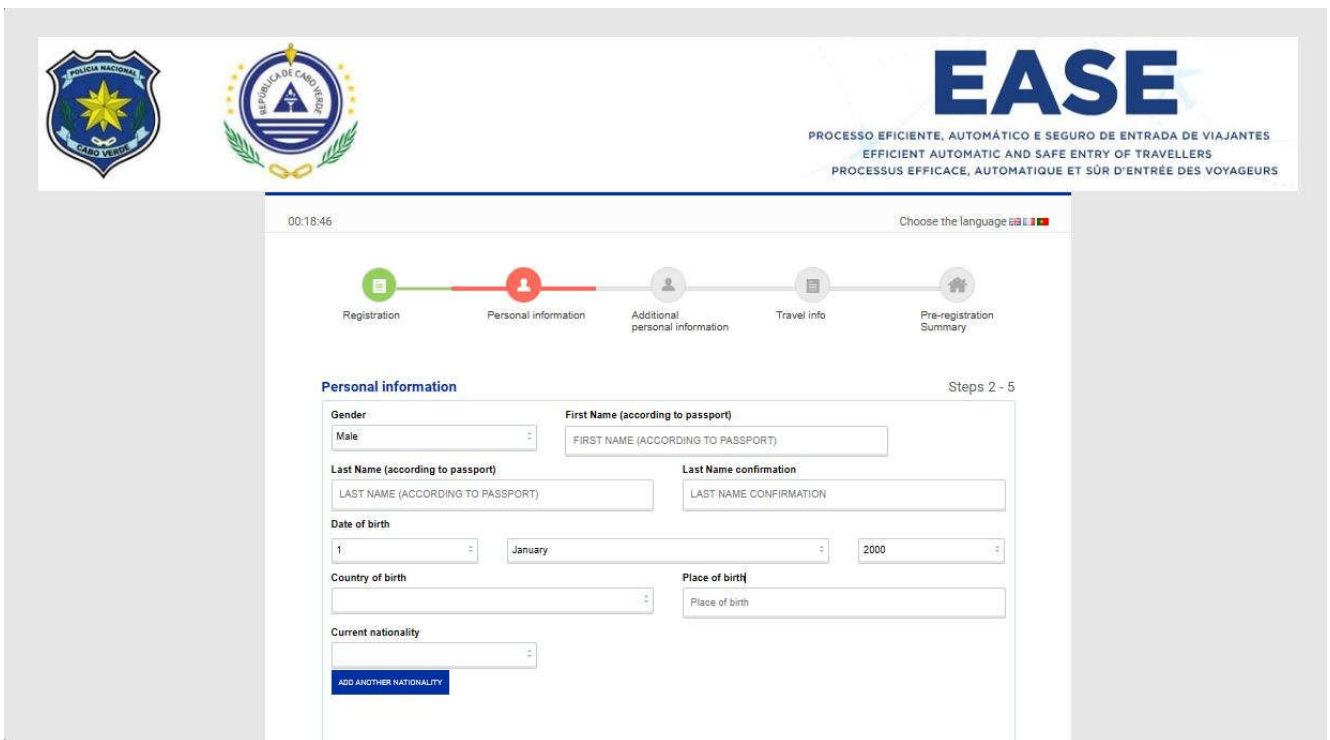
The banner features a dark blue background on the left with the text "BEM-VINDOS WELCOME BIENVENUE" in white and yellow. The right side has a light blue background with the EASE logo and text in three languages: Portuguese, English, and French. It also includes a box for "Pré-registo de Viajantes" and "Agências de Viagens" and logos for the National Police and Civil Aviation Authority.

**EASE**  
PROCESSO EFICIENTE, AUTOMÁTICO E SEGURO DE ENTRADA DE VIAJANTES  
EFFICIENT AUTOMATIC AND SAFE ENTRY OF TRAVELLERS  
PROCESSUS D'ENTRÉE EFFICACE, AUTOMATIQUE ET SÉCURISÉ POUR LES VOYAGEURS


Pré-registo de Viajantes  
Travellers Pre-registration

Agências de Viagens  
Travel Agencies

Do you have any questions regarding your registration? Please mail to: [ease-support@cv.zetes.com](mailto:ease-support@cv.zetes.com)



The screenshot shows the EASE registration interface. It includes the logos of the National Police and Civil Aviation Authority, the EASE logo, and a progress bar with five steps: Registration, Personal information, Additional personal information, Travel info, and Pre-registration Summary. The "Personal information" step is active, showing fields for Gender, First Name, Last Name, Last Name confirmation, Date of birth, Country of birth, Place of birth, and Current nationality.

00:18:46 Choose the language 

Registration Personal information Additional personal information Travel info Pre-registration Summary

**Personal information** Steps 2 - 5

Gender: Male  
First Name (according to passport): FIRST NAME (ACCORDING TO PASSPORT)  
Last Name (according to passport): LAST NAME (ACCORDING TO PASSPORT)  
Last Name confirmation: LAST NAME CONFIRMATION  
Date of birth: 1 January 2000  
Country of birth:   
Place of birth: Place of birth  
Current nationality:   
[ADD ANOTHER NATIONALITY](#)

Fonte: EASE, 2024.

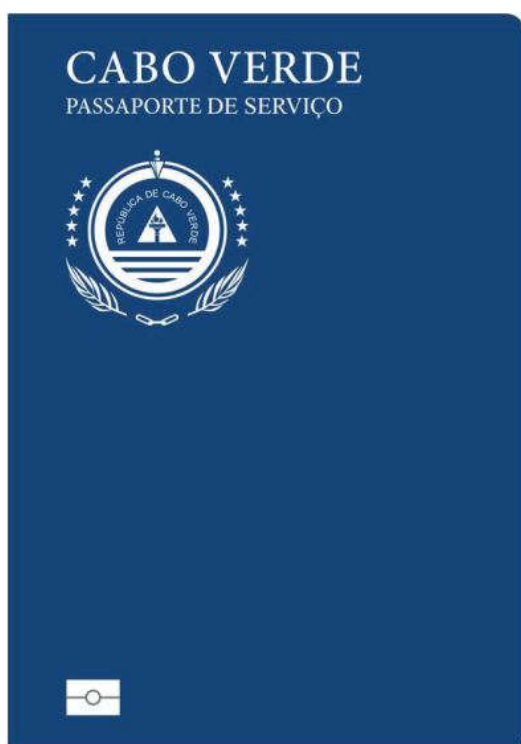
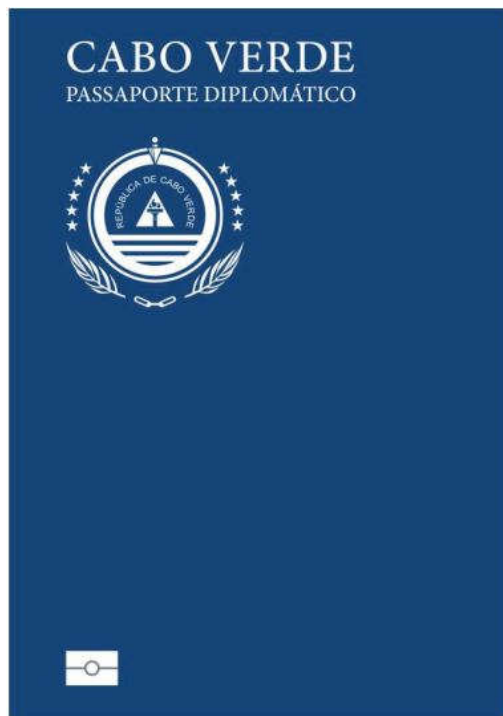
CONTROLO DAS FRONTEIRAS AÉREAS EM CABO VERDE  
SUBSÍDIOS DA POLÍCIA NACIONAL DE CABO VERDE

**ANEXO VII**

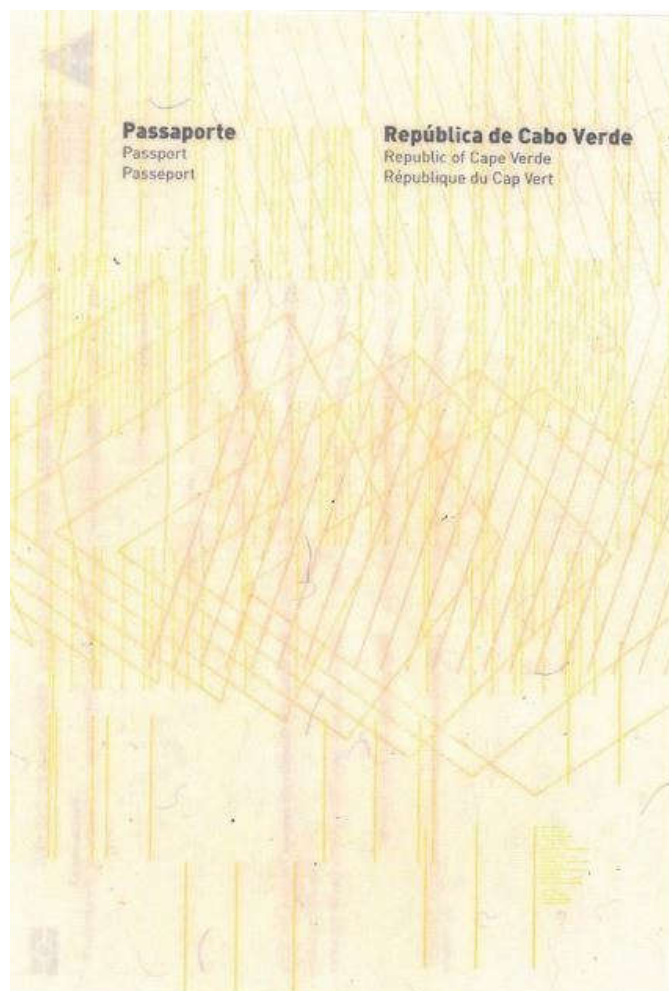
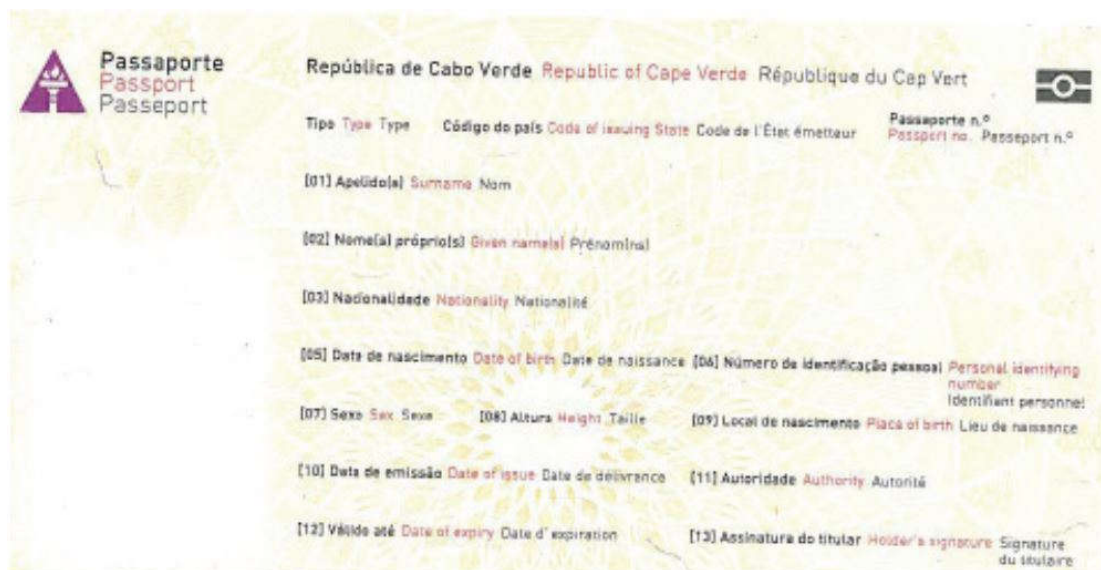
**Passaporte eletrónico cabo-verdiano (PEC)**

CONTROLO DAS FRONTEIRAS AÉREAS EM CABO VERDE  
SUBSÍDIOS DA POLÍCIA NACIONAL DE CABO VERDE

**Figura 2 - Passaporte eletrónico cabo-verdiano (PEC)**



CONTROLO DAS FRONTEIRAS AÉREAS EM CABO VERDE  
 SUBSÍDIOS DA POLÍCIA NACIONAL DE CABO VERDE



Fonte: DECRETO-LEI n.º 21 de 2014, de 17 de março.

**ANEXO VIII**

***e-Gates* instalados nas fronteiras aéreas de Cabo Verde**

CONTROLO DAS FRONTEIRAS AÉREAS EM CABO VERDE  
SUBSÍDIOS DA POLÍCIA NACIONAL DE CABO VERDE

**Figura 3 - e-Gates instalados nas fronteiras aéreas de Cabo Verde**



Fonte: Adaptado de GOVERNO DE CABO VERDE (2020b).

**ANEXO IX**

**Sistema automatizado de identificação biométrica (*Automated Biometric Identification System - ABIS*)**

**Figura 4 - Sistema automatizado de identificação biométrica (*Automated Biometric Identification System - ABIS*)**



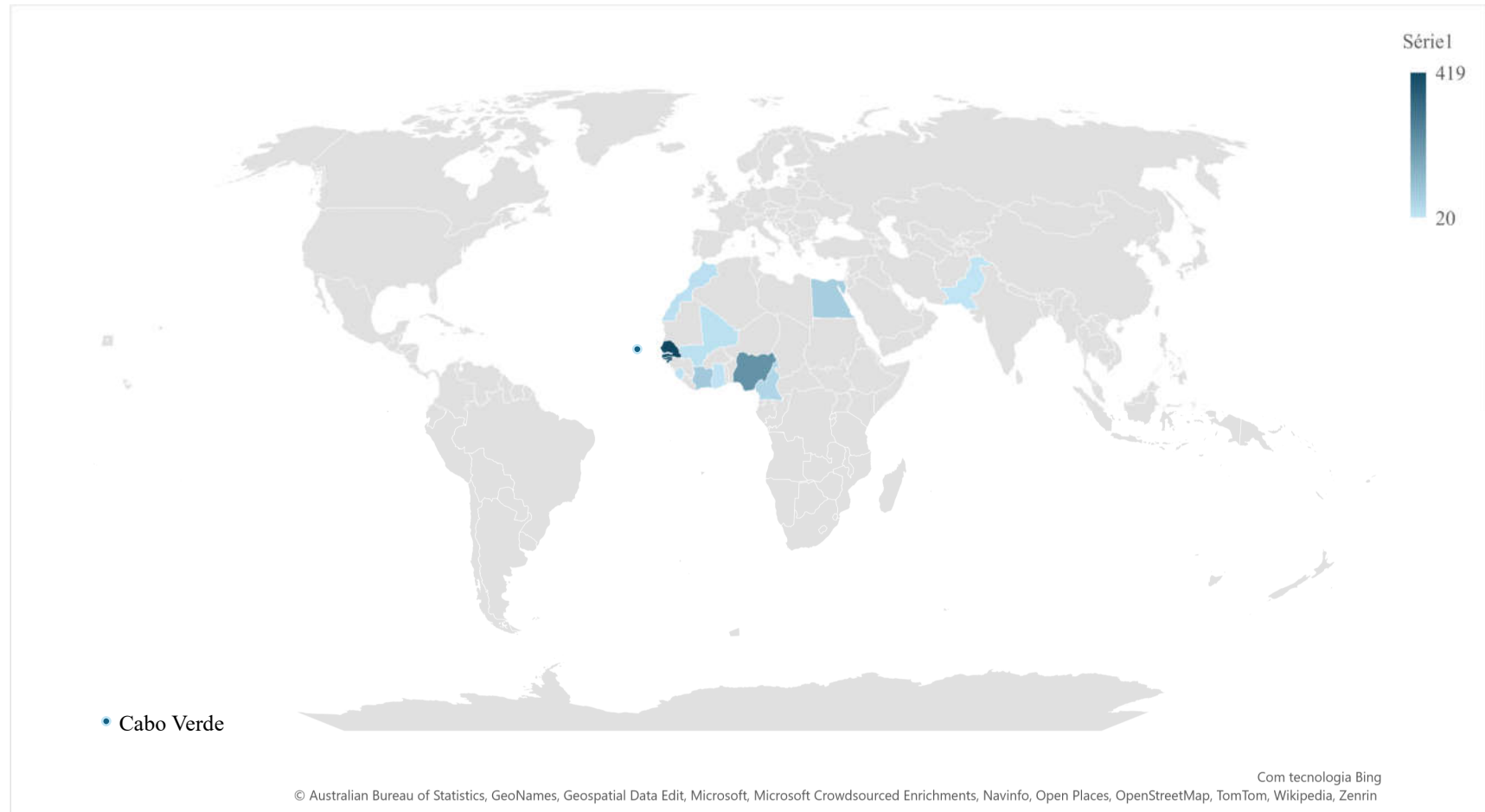
Fonte: Adaptado de GOVERNO DE CABO VERDE (2022b).

**APÊNDICE I**

**Gráfico com a distribuição geográfica dos países com maior número de recusas de entradas no período 2019-2023**

CONTROLO DAS FRONTEIRAS AÉREAS EM CABO VERDE  
SUBSÍDIOS DA POLÍCIA NACIONAL DE CABO VERDE

Figura 1 - Gráfico com a distribuição geográfica dos países com maior número de recusas de entradas no período 2019-2023



Fonte: Adaptado da DEF, 2019, 2020, 2021, 2022, 2023b.

**APÊNDICE II**

**Pedido de autorização para aplicação de entrevistas  
(contendo o despacho que autoriza a realização das entrevistas)**

CONTROLO DAS FRONTEIRAS AÉREAS EM CABO VERDE  
SUBSÍDIOS DA POLÍCIA NACIONAL DE CABO VERDE



EXMO. SENHOR

DIRETOR NACIONAL DA POLÍCIA NACIONAL DE CABO VERDE  
SUPERINTENDENTE-GERAL EMANUEL ESTALINE MORENO

Assunto: PEDIDO DE AUTORIZAÇÃO PARA APLICAÇÃO DE ENTREVISTAS

ELTON BORGES DIAS, Aspirante a Oficial de Polícia, n.º 55CV/800145, a frequentar o 5.º ano do Curso de Formação de Oficiais de Polícia – Mestrado em Segurança Pública – no Instituto Superior de Ciências Policiais e Segurança Interna (ISCPSI), vem por esta via muito respeitosamente requerer a Vossa Exa. o seguinte:

No âmbito da realização da Dissertação de Mestrado, a qual deverá enquadrar-se no contexto das Ciências Policiais e em consonância com as linhas de investigação definidas pelo ISCPSI, pretende-se abordar a temática do “Controlo das Fronteiras Aéreas em Cabo Verde – Subsídios da Polícia Nacional de Cabo Verde”, sob orientação científica do Professor Doutor EDUARDO PEREIRA CORREIA.

O carácter científico do trabalho e a sua concretização prática carece da realização de entrevistas. É nesse sentido que se manifesta a Vossa Exa. a intenção de entrevistar o Sr. Intendente, já aposentada, JOÃO NASCIMENTO SANTOS, antigo Comandante Regional de São Vicente, o Sr. Subintendente JUSTINIANO GOMES MORENO, Diretor da Direção de Estrangeiros e Fronteiras, o Sr. Subintendente JOSÉ DANIEL VAZ CABRAL, Comandante do Corpo da Segurança Pessoal, a Sr.ª Comissária ZELINDA HELENA DE CARVALHO VASCONCELOS, Comandante da Esquadra Policial de Calheta São Miguel, o Sr. Comissário MANUEL DOS REIS GONÇALVES NASCIMENTO, Chefe da Divisão de Estrangeiros, o Sr. Comissário CARLOS ALBERTO GOMES SILVA, Chefe da Divisão de Fronteiras, o Sr. Comissário APRÍGIO STOCK DELGADO ZEGO, Comandante da Secção da Polícia Marítima de São Vicente e, o Sr. Comissário NILTON DELGADO RODRIGUES, Chefe da Divisão de Emissão e Análise Documental e se solicita a autorização de Vossa Exa., para o respetivo efeito.



CONTROLO DAS FRONTEIRAS AÉREAS EM CABO VERDE  
SUBSÍDIOS DA POLÍCIA NACIONAL DE CABO VERDE

O Aspirante ELTON BORGES DIAS compromete-se a manter a confidencialidade dos dados recolhidos dentro do âmbito da elaboração e discussão da dissertação e compromete-se, ainda, a cumprir de forma ética as regras relativas à realização de investigação científica.

Ciente da Vossa elevada atenção, endereça antecipadamente as mais cordiais saudações.

Lisboa e ISCP/SL, 05 de fevereiro de 2024.



ELTON BORGES DIAS

*Aspirante a Oficial de Polícia*

**APÊNDICE III**

**Pedido de autorização para o acesso e utilização de documentação  
(contendo o despacho que autoriza o acesso e utilização de documentação)**

CONTROLO DAS FRONTEIRAS AÉREAS EM CABO VERDE  
SUBSÍDIOS DA POLÍCIA NACIONAL DE CABO VERDE

 **Ministério da  
Administração Interna**  
DIREÇÃO NACIONAL DA POLÍCIA NACIONAL  
GABINETE DO DIRETOR NACIONAL  
Rua Serpa Pinto, Plateau  
CP n.º 67, Praia  
Tel. nº 2613205/3580490  
República de Cabo Verde

N/Ref. N.º 780/GDN/2024

Praia, 01 de março de 2024

À  
DEF

C/C: Elton Borges Dias  
Aspirante a Oficial de Polícia

**Assunto: Pedido de Autorização para acesso a Relatórios Anuais produzidos pela DEF.**

Junto enviamos, um pedido, datado de 29 de fevereiro, subscrito pelo Sr. **Elton Borges Dias**, Aspirante a Oficial da Polícia, referente ao assunto em título, com o seguinte despacho superior:

"Gab.

**DEF para os devidos efeitos."**

**Data: 01.03.2024**

**Assina: Emanuel Estaline Oliveira de Sousa Moreno – Superintendente Geral**

Com os melhores cumprimentos,

O Diretor de Gabinete,



**-/ José Henrique Moreno Mendes /-**

CONTROLO DAS FRONTEIRAS AÉREAS EM CABO VERDE  
SUBSÍDIOS DA POLÍCIA NACIONAL DE CABO VERDE

PN / Chef. Sec. Gab.DN - Egidio Jose Rodrigues da Silva

**De:** Elton Borges Dias <ebdias@iscpsi.pt>  
**Enviado:** 29 de fevereiro de 2024 08:11  
**Para:** PN / Chef. Sec. Gab.DN - Egidio Jose Rodrigues da Silva  
**Assunto:** FW: PEDIDO DE AUTORIZAÇÃO PARA ACESSO A RELATÓRIOS ANUAIS PRODUZIDOS PELA DEF

Exmo. Def. para os Arquivos (frio)  
103/2024

Não costuma receber e-mails de ebdias@iscpsi.pt. Saiba por que motivo isto é importante

Excelência,

Bom dia.

Serve o presente para lhe reencaminhar o pedido de acesso aos relatórios anuais da DEF e aos documentos (Manuais e NEP's), de apoio à atividade de controlo fronteiriço, enviado ao nosso DN.

Com os melhores cumprimentos,

Elton Dias

**From:** Elton Borges Dias

**Sent:** Thursday, February 29, 2024 8:54 AM

**To:** PN / DNPN - Emanuel Estaline Oliveira de Sousa Moreno <emanuel.moreno@pn.gov.cv>

**Subject:** PEDIDO DE AUTORIZAÇÃO PARA ACESSO A RELATÓRIOS ANUAIS PRODUZIDOS PELA DEF

Exmo. Senhor Superintendente-Geral EMANUEL ESTALINE MORENO,

MI Diretor Nacional da Polícia Nacional de Cabo Verde.

Bom dia.

Relativamente ao assunto em epígrafe, eu, ELTON BORGES DIAS, Aspirante a Oficial de Polícia no Instituto Superior de Ciências Policiais e Segurança Interna (ISCPSI), no âmbito da realização da Dissertação de Mestrado, venho por esta via requerer a Vossa Excelência autorização para ter acesso aos relatórios anuais produzidos pela DEF, referentes aos anos de 2019, 2020, 2021, 2022 e 2023 e, aos manuais e NEP's de apoio à atividade de controlo fronteiriço, em vigor na PNCV.

O Aspirante ELTON BORGES DIAS compromete-se a manter a confidencialidade dos dados recolhidos dentro do âmbito da elaboração e discussão da dissertação, assim como, a cumprir de forma ética as regras relativas à realização de investigação científica.

Ciente da vossa elevada atenção, endereça antecipadamente as mais cordiais saudações.

**APÊNDICE IV**

**Pedidos de colaboração para aplicação de entrevista**

CONTROLO DAS FRONTEIRAS AÉREAS EM CABO VERDE  
SUBSÍDIOS DA POLÍCIA NACIONAL DE CABO VERDE

PEDIDO DE COLABORAÇÃO PARA APLICAÇÃO DE ENTREVISTA



Elton Borges Dias  
Para santosj0862@gmail.com

Responder Responder a Todos Reencaminhar

quinta 08/02/2024 21:28

Dar seguimento. Concluído em quinta-feira, 8 de fevereiro de 2024.



Traduzir a mensagem para: Inglês Nunca traduzir de: Português (Brasil) Preferências de tradução

Exmo. Senhor **JOÃO NASCIMENTO SANTOS**,

Boa tarde.

Relativamente ao assunto em epígrafe, eu, **ELTON BORGES DIAS**, Aspirante a Oficial de Polícia, n.º 55CV/800145, a frequentar o 5.º ano do Curso de Formação de Oficiais de Polícia – Mestrado em Segurança Pública – no Instituto Superior de Ciências Policiais e Segurança Interna (ISCPSI), venho por esta via, mui respeitosamente, manifestar a intenção de entrevistar Vossa Exa., na qualidade de antigo dirigente da PN.

A entrevista em questão surge no âmbito da realização da nossa Dissertação de Mestrado subordinada ao tema “Controlo das Fronteiras Aéreas em Cabo Verde – Subsídios da Polícia Nacional de Cabo Verde”, sob orientação científica do Professor Doutor **EDUARDO PEREIRA CORREIA**.

Comprometemo-nos a manter a confidencialidade dos dados recolhidos dentro do âmbito da elaboração e discussão da dissertação, assim como, a cumprir de forma ética as regras relativas à realização de investigação científica.

Em anexo, segue o guião de entrevista em formato *Word* onde pedimos encarecidamente que responda às questões.

Ciente da Vossa elevada atenção, endereço antecipadamente as mais cordiais saudações.

ELTON BORGES DIAS  
Aspirante a Oficial de Polícia

PEDIDO DE COLABORAÇÃO PARA APLICAÇÃO DE ENTREVISTA



Elton Borges Dias  
Para PN / DEF - Justiniano Gomes Moreno

Responder Responder a Todos Reencaminhar

quarta 31/01/2024 15:38

Dar seguimento. Concluído em quinta-feira, 8 de fevereiro de 2024.



Traduzir a mensagem para: Inglês Nunca traduzir de: Português (Brasil) Preferências de tradução

Exmo. Senhor Subintendente **JUSTINIANO GOMES MORENO**,

Mi Diretor da Direção de Estrangeiros e Fronteiras,

Boa tarde.

Relativamente ao assunto em epígrafe, eu, **ELTON BORGES DIAS**, Aspirante a Oficial de Polícia, n.º 55CV/800145, a frequentar o 5.º ano do Curso de Formação de Oficiais de Polícia – Mestrado em Segurança Pública – no Instituto Superior de Ciências Policiais e Segurança Interna (ISCPSI), venho por esta via, mui respeitosamente, manifestar a intenção de entrevistar Vossa Exa., na qualidade de Diretor da Direção de Estrangeiros e Fronteiras (DEF).

A entrevista em questão surge no âmbito da realização da nossa Dissertação de Mestrado subordinada ao tema “Controlo das Fronteiras Aéreas em Cabo Verde – Subsídios da Polícia Nacional de Cabo Verde”, sob orientação científica do Professor Doutor **EDUARDO PEREIRA CORREIA**.

Comprometemo-nos a manter a confidencialidade dos dados recolhidos dentro do âmbito da elaboração e discussão da dissertação, assim como, a cumprir de forma ética as regras relativas à realização de investigação científica.

Em anexo, segue um *print screen* da autorização de S. Ex.º o Diretor Nacional, e o guião de entrevista em formato *Word* onde pedimos encarecidamente que responda às questões.


Ciente da Vossa elevada atenção, endereço antecipadamente as mais cordiais saudações.

ELTON BORGES DIAS  
Aspirante a Oficial de Polícia

CONTROLO DAS FRONTEIRAS AÉREAS EM CABO VERDE  
SUBSÍDIOS DA POLÍCIA NACIONAL DE CABO VERDE

PEDIDO DE COLABORAÇÃO PARA APLICAÇÃO DE ENTREVISTA

 **Elton Borges Dias**  
Para jose.d.cabral@gov.cv

  Responder  Responder a Todos  Reencaminhar  

quinta 08/02/2024 21:28

 Dar seguimento. Concluído em quinta-feira, 8 de fevereiro de 2024.

 GUIÃO DE ENTREVISTA.docx  
19 KB

 Traduzir a mensagem para: Inglês | Nunca traduzir de: Português (Brasil) | Preferências de tradução

Exmo. Senhor Subintendente **JOSÉ DANIEL VAZ CABRAL**,  
M Comandante do Corpo da Segurança Pessoal,

Boa tarde.

Relativamente ao assunto em epígrafe, eu, **ELTON BORGES DIAS**, Aspirante a Oficial de Polícia, n.º 55CV/800145, a frequentar o 5.º ano do Curso de Formação de Oficiais de Polícia – Mestrado em Segurança Pública – no Instituto Superior de Ciências Policiais e Segurança Interna (ISCP/PSI), venho por esta via, mui respeitosamente, manifestar a intenção de entrevistar Vossa Exa., na qualidade de antigo Chefe da Divisão de Fronteiras.

A entrevista em questão surge no âmbito da realização da nossa Dissertação de Mestrado subordinada ao tema “Controlo das Fronteiras Aéreas em Cabo Verde – Subsídios da Polícia Nacional de Cabo Verde”, sob orientação científica do Professor Doutor **EDUARDO PEREIRA CORREIA**.

Comprometemo-nos a manter a confidencialidade dos dados recolhidos dentro do âmbito da elaboração e discussão da dissertação, assim como, a cumprir de forma ética as regras relativas à realização de investigação científica.

Em anexo, segue o guião de entrevista em formato *Word* onde pedimos encarecidamente que responda às questões.

Ciente da Vossa elevada atenção, endereço antecipadamente as mais cordiais saudações.


**ELTON BORGES DIAS**  
*Aspirante a Oficial de Polícia*

PEDIDO DE COLABORAÇÃO PARA APLICAÇÃO DE ENTREVISTA

 **Elton Borges Dias**  
Para zelinda.vasconcelos@pn.gov.cv

  Responder  Responder a Todos  Reencaminhar  

quinta 08/02/2024 23:53

 Dar seguimento. Concluído em quinta-feira, 8 de fevereiro de 2024.  
Reencaminhou esta mensagem a 02/04/2024 15:32.

 GUIÃO DE ENTREVISTA.docx  
19 KB

 Traduzir a mensagem para: Inglês | Nunca traduzir de: Português (Brasil) | Preferências de tradução

Exma. Senhora Comissário **ZELINDA HELENA DE CARVALHO VASCONCELOS**,  
M Comandante da Esquadra Policial de Calheta São Miguel,

Boa noite.

Relativamente ao assunto em epígrafe, eu, **ELTON BORGES DIAS**, Aspirante a Oficial de Polícia, n.º 55CV/800145, a frequentar o 5.º ano do Curso de Formação de Oficiais de Polícia – Mestrado em Segurança Pública – no Instituto Superior de Ciências Policiais e Segurança Interna (ISCP/PSI), venho por esta via, mui respeitosamente, manifestar a intenção de entrevistar Vossa Exa., na qualidade de antiga Chefe da Unidade de Fronteira da Praia.

A entrevista em questão surge no âmbito da realização da nossa Dissertação de Mestrado subordinada ao tema “Controlo das Fronteiras Aéreas em Cabo Verde – Subsídios da Polícia Nacional de Cabo Verde”, sob orientação científica do Professor Doutor **EDUARDO PEREIRA CORREIA**.

Comprometemo-nos a manter a confidencialidade dos dados recolhidos dentro do âmbito da elaboração e discussão da dissertação, assim como, a cumprir de forma ética as regras relativas à realização de investigação científica.

Em anexo, segue o guião de entrevista em formato *Word* onde pedimos encarecidamente que responda às questões.

Ciente da Vossa elevada atenção, endereço antecipadamente as mais cordiais saudações.

**ELTON BORGES DIAS**  
*Aspirante a Oficial de Polícia*

CONTROLO DAS FRONTEIRAS AÉREAS EM CABO VERDE  
SUBSÍDIOS DA POLÍCIA NACIONAL DE CABO VERDE

PEDIDO DE COLABORAÇÃO PARA APLICAÇÃO DE ENTREVISTA

 **Elton Borges Dias**  
Para [manuel.g.nascimento@pn.gov.cv](mailto:manuel.g.nascimento@pn.gov.cv)

  Responder  Responder a Todos  Reencaminhar  

quinta 08/02/2024 21:35

 GUIÃO DE ENTREVISTA.docx  
19 KB

 Traduzir a mensagem para: Inglês | Nunca traduzir de: Português (Brasil) | Preferências de tradução

Exmo. Senhor Comissário **MANUEL DOS REIS GONÇALVES NASCIMENTO**,  
MI Chefe da Divisão de Estrangeiros,

Boa noite.

Relativamente ao assunto em epígrafe, eu, **ELTON BORGES DIAS**, Aspirante a Oficial de Polícia, n.º 55CV/800145, a frequentar o 5.º ano do Curso de Formação de Oficiais de Polícia – Mestrado em Segurança Pública – no Instituto Superior de Ciências Policiais e Segurança Interna (ISCP/PSI), venho por esta via, mui respeitosamente, manifestar a intenção de entrevistar Vossa Exa., na qualidade de Chefe da Divisão de Estrangeiros.

A entrevista em questão surge no âmbito da realização da nossa Dissertação de Mestrado subordinada ao tema “Controlo das Fronteiras Aéreas em Cabo Verde – Subsídios da Polícia Nacional de Cabo Verde”, sob orientação científica do Professor Doutor **EDUARDO PEREIRA CORREIA**.


Comprometemo-nos a manter a confidencialidade dos dados recolhidos dentro do âmbito da elaboração e discussão da dissertação, assim como, a cumprir de forma ética as regras relativas à realização de investigação científica.






Em anexo, segue o guião de entrevista em formato *Word* onde pedimos encarecidamente que responda às questões, caso deseje participar do nosso estudo.

Ciente da Vossa elevada atenção, endereço antecipadamente as mais cordiais saudações.


**ELTON BORGES DIAS**  
*Aspirante a Oficial de Polícia*


PEDIDO DE COLABORAÇÃO PARA APLICAÇÃO DE ENTREVISTA


 **Elton Borges Dias**  
Para [PN / DEF - Carlos Alberto Silva](mailto:PN/DEF-CarlosAlbertoSilva)


  Responder  Responder a Todos  Reencaminhar  

segunda 29/01/2024 23:17

 Dar seguimento. Concluído em quinta-feira, 8 de fevereiro de 2024.

 GUIÃO DE ENTREVISTA.docx  
19 KB

 AUTORIZAÇÃO\_DO\_DIRETOR\_NACIONAL.JPG  
79 KB

 Traduzir a mensagem para: Inglês | Nunca traduzir de: Português (Brasil) | Preferências de tradução

Exmo. Senhor Comissário **CARLOS ALBERTO GOMES SILVA**,  
MI Chefe da Divisão de Fronteiras,

Boa tarde.

Relativamente ao assunto em epígrafe, eu, **ELTON BORGES DIAS**, Aspirante a Oficial de Polícia, n.º 55CV/800145, a frequentar o 5.º ano do Curso de Formação de Oficiais de Polícia – Mestrado em Segurança Pública – no Instituto Superior de Ciências Policiais e Segurança Interna (ISCP/PSI), venho por esta via, mui respeitosamente, manifestar a intenção de entrevistar Vossa Exa., na qualidade de Chefe da Divisão de Fronteiras.

A entrevista em questão surge no âmbito da realização da nossa Dissertação de Mestrado subordinada ao tema “Controlo das Fronteiras Aéreas em Cabo Verde – Subsídios da Polícia Nacional de Cabo Verde”, sob orientação científica do Professor Doutor **EDUARDO PEREIRA CORREIA**.

Comprometemo-nos a manter a confidencialidade dos dados recolhidos dentro do âmbito da elaboração e discussão da dissertação, assim como, a cumprir de forma ética as regras relativas à realização de investigação científica.

Em anexo, segue um *print screen* da autorização de S. Ex.º o Diretor Nacional, e o guião de entrevista em formato *Word* onde pedimos encarecidamente que responda às questões.


Ciente da Vossa elevada atenção, endereço antecipadamente as mais cordiais saudações.

**ELTON BORGES DIAS**  
*Aspirante a Oficial de Polícia*


CONTROLO DAS FRONTEIRAS AÉREAS EM CABO VERDE  
SUBSÍDIOS DA POLÍCIA NACIONAL DE CABO VERDE

PEDIDO DE COLABORAÇÃO PARA APLICAÇÃO DE ENTREVISTA

 Elton Borges Dias  
Para: aprigio.zego@pn.gov.cv

  Responder  Responder a Todos  Reencaminhar  

quinta 08/02/2024 21:28

 Dar seguimento. Concluído em quinta-feira, 8 de fevereiro de 2024.

 GUIÃO DE ENTREVISTA.docx  
19 KB

 Traduzir a mensagem para: Inglês  Nunca traduzir de: Português (Brasil)  Preferências de tradução

Exmo. Senhor Comissário **APRÍGIO STOCK DELGADO ZEGO**,  
M Comandante da Secção da Polícia Marítima de São Vicente,

Boa tarde.

Relativamente ao assunto em epígrafe, eu, **ELTON BORGES DIAS**, Aspirante a Oficial de Polícia, n.º 55CV/800145, a frequentar o 5.º ano do Curso de Formação de Oficiais de Polícia – Mestrado em Segurança Pública – no Instituto Superior de Ciências Policiais e Segurança Interna (ISCP/ISI), venho por esta via, mui respeitosamente, manifestar a intenção de entrevistar Vossa Exa., na qualidade de antigo dirigente da DEF.

A entrevista em questão surge no âmbito da realização da nossa Dissertação de Mestrado subordinada ao tema “Controlo das Fronteiras Aéreas em Cabo Verde – Subsídios da Polícia Nacional de Cabo Verde”, sob orientação científica do Professor Doutor **EDUARDO PEREIRA CORREIA**.

Comprometemo-nos a manter a confidencialidade dos dados recolhidos dentro do âmbito da elaboração e discussão da dissertação, assim como, a cumprir de forma ética as regras relativas à realização de investigação científica.

Em anexo, segue o guião de entrevista em formato *Word* onde pedimos encarecidamente que responda às questões.

Ciente da Vossa elevada atenção, endereço antecipadamente as mais cordiais saudações.

ELTON BORGES DIAS  
Aspirante a Oficial de Polícia

PEDIDO DE COLABORAÇÃO PARA APLICAÇÃO DE ENTREVISTA

 Elton Borges Dias  
Para: nilton.d.rodrigues@pn.gov.cv

  Responder  Responder a Todos  Reencaminhar  

terça 30/01/2024 21:15

 Dar seguimento. Concluído em quinta-feira, 8 de fevereiro de 2024.

 AUTORIZAÇÃO\_DO\_DIRETOR\_NACIONAL.JPG  
79 KB

 GUIÃO DE ENTREVISTA.docx  
19 KB

 Traduzir a mensagem para: Inglês  Nunca traduzir de: Português (Brasil)  Preferências de tradução

Exmo. Senhor Comissário **NILTON DELGADO RODRIGUES**,  
M Chief da Divisão de Emissão e Análise Documental,

Boa noite.

Relativamente ao assunto em epígrafe, eu, **ELTON BORGES DIAS**, Aspirante a Oficial de Polícia, n.º 55CV/800145, a frequentar o 5.º ano do Curso de Formação de Oficiais de Polícia – Mestrado em Segurança Pública – no Instituto Superior de Ciências Policiais e Segurança Interna (ISCP/ISI), venho por esta via, mui respeitosamente, manifestar a intenção de entrevistar Vossa Ex.ª, na qualidade de Chief da Divisão de Emissão e Análise Documental.

A entrevista em questão surge no âmbito da realização da nossa Dissertação de Mestrado subordinada ao tema “Controlo das Fronteiras Aéreas em Cabo Verde – Subsídios da Polícia Nacional de Cabo Verde”, sob orientação científica do Professor Doutor **EDUARDO PEREIRA CORREIA**.

Comprometemo-nos a manter a confidencialidade dos dados recolhidos dentro do âmbito da elaboração e discussão da dissertação, assim como, a cumprir de forma ética as regras relativas à realização de investigação científica.

Em anexo, segue um *print screen* da autorização de S. Ex.ª o Diretor Nacional, e o guião de entrevista em formato *Word* onde pedimos encarecidamente que responda às questões.

Ciente da Vossa elevada atenção, endereço antecipadamente as mais cordiais saudações.

ELTON BORGES DIAS  
Aspirante a Oficial de Polícia

**APÊNDICE V**

**Guião da entrevista para Oficiais da PNCV**

## GUIÃO DE ENTREVISTA

O presente estudo surge no âmbito do Trabalho de Dissertação Final do Curso de Mestrado em Segurança Pública, intitulado “Controlo das Fronteiras Aéreas em Cabo Verde – Subsídios da Polícia Nacional de Cabo Verde”, a decorrer no Instituto Superior de Ciências Policiais e Segurança Interna (ISCPSI), sob orientação científica do Professor Doutor EDUARDO PEREIRA CORREIA.

Pretende-se realizar uma entrevista com o propósito de suportar todo o trabalho de investigação realizado, de modo a compreender a dinâmica do controlo das fronteiras aéreas em Cabo Verde e o contributo da Polícia Nacional de Cabo Verde nesse domínio.

O Aspirante a Oficial de Polícia ELTON BORGES DIAS, compromete-se a preservar a confidencialidade dos dados obtidos dentro do âmbito da elaboração e discussão da dissertação.

Muito obrigado pela sua importante colaboração!

### Perfil do entrevistado

Nome: \_\_\_\_\_

Função que desempenha na instituição: \_\_\_\_\_

### Entrevista

1. Qual é o papel da PNCV no domínio do controlo das fronteiras aéreas de Cabo Verde?
2. Quais são os principais riscos que impendem sobre as fronteiras aéreas de Cabo Verde?
3. Que medidas considera importantes serem tomadas para mitigar esses riscos?
4. Como classifica o processo de modernização das fronteiras aéreas em Cabo Verde?

CONTROLO DAS FRONTEIRAS AÉREAS EM CABO VERDE  
SUBSÍDIOS DA POLÍCIA NACIONAL DE CABO VERDE

5. A PNCV tem cooperado com instituições nacionais e internacionais no âmbito do controlo das fronteiras aéreas? Se sim, como avalia essa cooperação?
6. Considera que o controlo das fronteiras aéreas efetuada pela PNCV contribui para a segurança interna de Cabo Verde?
7. Como perspetiva o futuro do controlo das fronteiras aéreas por parte da PNCV?

Lisboa e ISCPPI, janeiro de 2024

**APÊNDICE VI**

**Entrevista ao Intendente da PNCV**

### **Perfil do entrevistado**

**Nome:** JOÃO NASCIMENTO SANTOS

**Função que desempenha na instituição:** Aposentado (no ativo desempenhou funções de Comandante da PNCV nas ilhas da Boa Vista, do Sal e de S. Vicente, todas com Fronteiras aéreas)

#### **1 - Qual é o papel da PNCV no domínio do controlo das fronteiras aéreas de Cabo Verde?**

*Tenho por entendimento e pela experiência e responsabilidade profissional que a PNCV é a entidade máxima no domínio do controlo das fronteiras aéreas no TN. A saída e ou entrada de todo e qualquer cidadão, seja ele nacional, seja ele estrangeiro, estando munido ou não dos requisitos legais para atravessar as fronteiras são competências exclusivas da PNCV. Não há nenhuma outra entidade chamada a pronunciar sobre esta matéria, exceto as questões com amplitude judicial. Mas mesmo nessas condições é a PNCV chamada ao cumprimento das imposições com caráter judicial. Portanto toda a responsabilidade do controlo das fronteiras aéreas é sacada a PNCV, através dos seus serviços de Estrangeiros e Fronteiras, serviço orgânica direcionada a esta missão.*

#### **2 - Quais são os principais riscos que impendem sobre as fronteiras aéreas de Cabo Verde?**

*Os principais riscos que impendem sobre as fronteiras aéreas são o terrorismo, o tráfico de seres humanos e o tráfico de droga. Porém, a própria posição geográfica do país acaba por engrossar os riscos das nossas fronteiras, uma vez que é procurado por cidadãos de diversas latitudes para fugirem das suas regiões na procura de outros espaços, com ambiente mais acolhedor para uma vida estável visando uma paz social. Entra aqui a emigração ilegal, atendendo ao clima e ao ambiente de paz social e ausência de conflitos religiosos e outros associados ao crime organizado.*

**3 - Que medidas considera importantes serem tomadas para mitigar esses riscos?**

*Formação permanente dos efetivos da PNCV em serviço nas unidades de fronteiras, criando assim as condições técnicas para uma abordagem mais assertiva a situações associadas aos fenómenos acima expostos, com foco no acompanhamento da dinâmica do mundo do crime; Instalar equipamentos modernos para orientação e deteção da presença eminente dos fatores de riscos e conseqüente eliminação; ter uma presença humana bem equipada que possa desincentivar a aproximação e prática de qualquer comportamento que possa brigar com a segurança das fronteiras; combater todas as fragilidades que possam facilitar ou beneficiar a prática de comportamentos associados a corrupção, ter uma liderança robusta e coesa capaz de ganhar confiança e incutir o sentimento de responsabilidade partilhada aos demais colaboradores, estar em permanente e perfeita sintonia com os parceiros nacionais e internacionais que trabalham para o mesmo fim, trocando as experiências e aproveitando as boas práticas.*

**4 - Como classifica o processo de modernização das fronteiras aéreas em Cabo Verde?**

*Atento a dimensão das nossas fronteiras aéreas e a capacidade do país no capítulo dos recursos, entendo que está num bom ritmo e dentro dos parâmetros que os parceiros internacionais exigem. Cabo Verde faz parte, de entre outros, da FRONTEX, e a liderança da DEF toma parte das conferências ligadas ao controlo de fronteiras, logo o país trabalha em sintonia com as autoridades internacionais seguindo as recomendações e atualizações. O controlo das nossas fronteiras é aceito e respeitado pelos parceiros e demais que ligam e ou interagem com elas.*

**5 - A PNCV tem cooperado com instituições nacionais e internacionais no âmbito do controlo das fronteiras aéreas? Se sim, como avalia essa cooperação?**

*Sim. A cooperação é saudável, responsável e exequível, respeitando o espaço e as decisões das partes dentro das suas esferas de competências, seja ela nacional, seja ela estrangeira.*

**6 - Considera que o controlo das fronteiras aéreas efetuada pela PNCV contribui para a segurança interna de Cabo Verde?**

*Sim, sendo a PNCV uma instituição com responsabilidade no controlo das fronteiras aéreas, logo a sua responsabilidade no sistema nacional de segurança interna ser um desiderato indispensável.*

**7 - Como perspectiva o futuro do controlo das fronteiras aéreas por parte da PNCV?**

*Acredito que com as novas gerações de recursos humanos e de equipamentos informáticos e demais meios técnicos o futuro é promissor e de confiança. A organização da PNCV que incorpora todos os ramos das forças de Segurança (exceto PJ) numa única tutela e liderança, ganha mais força para a confiança no futuro, desde que limado todas as arestas que ainda persistam, mas não suficiente para perturbar o desenvolvimento do sistema de segurança que se prevê.*

**APÊNDICE VII**

**Entrevista ao Subintendente da PNCV**

### **Perfil do entrevistado**

**Nome:** JUSTINIANO GOMES MORENO.

**Função que desempenha na instituição:** Diretor da Direção de Estrangeiros e Fronteiras de Cabo Verde.

#### **1 - Qual é o papel da PNCV no domínio do controlo das fronteiras aéreas de Cabo Verde?**

*O papel da Polícia Nacional de Cabo Verde (PNCV), no domínio do controlo das fronteiras aéreas e marítimas, encontra-se plasmado no nosso ordenamento jurídico, nomeadamente no Decreto-Lei n.º 40/2021, de 23 de abril que aprova a Orgânica da Polícia Nacional e na Lei n.º 27/X/2023, de 8 de maio, que procede à terceira alteração à Lei n.º 66/VIII/2014, de 17 de julho, que define o regime jurídico de entrada, permanência, saída e expulsão de estrangeiros do território cabo-verdiano, bem como a sua situação jurídica. Nesses dois diplomas encontram-se definidas o papel fundamental da PNCV, através da Direção de Estrangeiros e Fronteiras (DEF), no domínio do controlo fronteiriço, que se resume, nomeadamente em assegurar a execução da política migratória do país, controlo da entrada, permanência, saída e expulsão de estrangeiros do nosso território, incluindo investigar os crimes relacionados com a imigração.*

#### **2 - Quais são os principais riscos que impendem sobre as fronteiras aéreas de Cabo Verde?**

*As nossas fronteiras enfrentam os mesmos riscos e desafios que as outras fronteiras do mundo todo, porém, no mundo globalizado ninguém está imune as ameaças internas e externas à segurança fronteiriço, todavia, dependendo do contexto socioeconómico e política, cada país poderá enfrentar os riscos, com mais ou menos intensidade que a outra. No contexto cabo-verdiano os riscos são menos visíveis, pois o nosso posicionamento geográfico, associados aos outros interesses, nomeadamente socioeconómico e político, não constitui atração ou alvo que interessa ser ameaçado, contudo não podemos baixar os braços confiando que algo de mal não possa acontecer. Aliás, nas fronteiras cabo-verdiana estamos*

*sujeitos aos alguns riscos, nomeadamente de entrada ilegal de migrantes, estamos sujeitos ao tráfico de drogas, de armas, de seres humanos, etc.*

**3 - Que medidas considera importantes serem tomadas para mitigar esses riscos?**

*As principais medidas que se considera fundamental para mitigar os riscos, que poderão colocar em causa a segurança fronteiriça, tem que ver com os investimentos na aquisição dos equipamentos modernos, para auxiliar os operacionais da PNCV no controlo de passageiros, documentos de viagens e cargas. Outro aspeto importante é o investimento na capacitação/formação e especialização de elementos da PNCV que trabalham nos postos habilitados de fronteiras. Importa ressaltar que o Governo de Cabo Verde, nos últimos anos, investiu fortemente na aquisição de equipamentos modernos, de última geração, incluindo capacitação de operacionais da PNCV, o que contribuiu para melhoria significativamente nos procedimentos de controlo fronteiriço em Cabo Verde.*

**4 - Como classifica o processo de modernização das fronteiras aéreas em Cabo Verde?**

*Como foi dito no parágrafo anterior, o Governo investiu fortemente no reforço da capacitação dos profissionais que trabalham nos aeroportos, a desempenharem as suas funções de controlo fronteiriço, também fez um grande investimento na aquisição de equipamentos modernos e de última geração, para adotar os 4 (quatro) aeroportos internacionais do país com ferramentas modernas para auxiliar os operacionais da PNCV a fazer face às exigências atuais de segurança no controlo fronteiriço. Essas medidas de modernização das nossas fronteiras têm sido bastante positivas, na medida em que contribui para uma maior eficiência nos procedimentos fronteiriços e conseqüente eficácia na tomada de decisões com auxílio das feramente de apoio colocadas à disposição dos agentes da PNCV.*

**5 - A PNCV tem cooperado com instituições nacionais e internacionais no âmbito do controlo das fronteiras aéreas? Se sim, como avalia essa cooperação?**

*Nos termos da Lei, a PNCV é a única Instituição com competência exclusiva no controlo das fronteiras aéreas e marítima, todavia, existem outras instituições que dispõe de competências no domínio da fiscalização, investigação criminal, etc., pelo que não se pode*

*fugir a colaboração de outras instituições nacionais e inclusive internacionais, o que tem sido extremamente importante no cumprimento da missão que é confiada à PNCV.*

**6 - Considera que o controlo das fronteiras aéreas efetuada pela PNCV contribui para a segurança interna de Cabo Verde?**

*Naturalmente que sim. Basta ter em consideração que a segurança interna consiste “na atividade do Estado destinada a assegurar a ordem e a segurança públicas, a prevenção e repressão da criminalidade, respeito pela legalidade democráticas, a proteção de pessoas, dos seus bens e dos seus direitos, liberdades e garantias”, sendo que essas atividades são asseguradas pela PNCV.*

**7 - Como perspetiva o futuro do controlo das fronteiras aéreas por parte da PNCV?**

*O otimismo é grande e a vontade de fazer mais e melhor para melhorar o controlo fronteiriço do nosso país é cada vez maior, porém, a PNCV só conseguirá alcançar um futuro melhor se os seus profissionais continuarem a trilhar o caminho do progresso com a mesma dedicação, vontade de vencer e serem resilientes e persistentes na busca da perfeição.*

**APÊNDICE VIII**

**Entrevista ao Subintendente da PNCV**

### **Perfil do entrevistado**

**Nome:** JOSÉ DANIEL VAZ CABRAL

**Função que desempenha na instituição:** Subintendente da PN (Antigo Chefe da Divisão De Fronteiras e Chefe da Unidade de Fronteira da Praia)

#### **1 - Qual é o papel da PNCV no domínio do controlo das fronteiras aéreas de Cabo Verde?**

*Quanto ao papel da PN no âmbito do controlo de fronteiras aéreas (4 em CV), segundo o artigo 48.º(Competência) da Orgânica da PN, são: controlar a entrada e saída do território nacional, controlar as condições de entradas, controlo de acesso a zona de embarque e desembarque internacional, colaborar com a Guarda Fiscal e PJ.*

#### **2 - Quais são os principais riscos que impendem sobre as fronteiras aéreas de Cabo Verde?**

*Os principais riscos das fronteiras aéreas de CV, no momento que eu trabalhava na DEF, eram o uso de documentação alheia por parte dos cabo-verdianos na saída para a europa, estrangeiros na maioria dos países da CEDEAO com documentos europeus falsos e falsificados na entrada de voos provenientes de Dacar, chegada de cidadãos de Magreb(Egipto e Argélia), medio oriente( Sírios, Iraquianos e Iranianos) e alguns da ASIA(India e Sri Lanka) com rotas suspeitas com trânsito em países europeus para depois pedir asilo a chegada, apreensões de droga na saída para europa ou entrada no voo proveniente de Brasil, apreensão de ouro na saída de voo para Dacar, muitas recusas de entrada de imigrantes da CEDEAO principalmente por falta de meios de subsistências nos voos proveniente de Dacar e Bissau.*

#### **3 - Que medidas considera importantes serem tomadas para mitigar esses riscos?**

*Várias foram tomadas, como o aumento de efetivos, aumento de sessões de formação, cooperações com outros países e outras autoridades nacionais, PJ e Alfandegas,*

*internacionais para intercâmbios de experiências principalmente com os Oficiais de ligações das embaixadas europeias em Cabo verde, ONU-DC e parceiros nos estrangeiros, foi criado a célula aeroportuária anti tráfico (composto por DEF, GF, PJ e Alfândegas), modernização de sistema e equipamentos nos controlos fronteiriços, diminuição de carga horária dos efetivos da PN que trabalham dos aeroportos.*

**4 - Como classifica o processo de modernização das fronteiras aéreas em Cabo Verde?**

*Acho uma das melhores dentro da polícia nacional. Sendo a nível global, a ICAO estabelece os padrões sobre a documentos de viagens e standardização dos controlos fronteiriços, então todos os países devem cumprir as exigências internacionais, aí, temos de estar sempre atualizado.*

**5 - A PNCV tem cooperado com instituições nacionais e internacionais no âmbito do controlo das fronteiras aéreas? Se sim, como avalia essa cooperação?**

*A PN, através da DEF por sua competência, por motivos ditos no número anterior, e por ser um sector muito importante no processo de migração, tem cooperado a nível nacional com AAC, ASA, companhias Aéreas, agências de viagens, Ministério de Turismo/Transporte, MNEC, PJ, Alfandegas, NOSI, Embaixadas estrangeiras sediadas em CV, Casa do Cidadão, etc. E a nível internacionais com a ICAO, Interpol, Afripol, União Europeia-FRONTEx, TSA (dos Estados Unidos da América), CEDEAO, China, todos com grandes ganhos a nível de intercâmbios de experiências, sessões de formação tanto em Cabo Verde como no estrangeiro, fornecimento de equipamentos, manutenção, assistências, etc., por isso, que continue ainda mais.*

**6 - Considera que o controlo das fronteiras aéreas efetuada pela PNCV contribui para a segurança interna de Cabo Verde?**

*Claro que sim, pois, ao contrário do que acontece noutros serviços da PNCV, onde os polícias “correm atrás dos criminosos”, no controlo de fronteiras os polícias quase que “tropeçam nos criminosos, impedindo a saída dos que estão dentro e impedindo a entrada*

*dos sem condições, que são potenciais delinquentes. Logo, podemos afirmar que a interceção de criminosos nas nossas fronteiras terá consequências óbvias para a segurança.*

**7 - Como perspectiva o futuro do controlo das fronteiras aéreas por parte da PNCV?**

*Por ser um serviço globalizado, o futuro da fronteira em CV será como o cenário internacional delineado pela ICAO, ainda pela especificidade da nossa realidade, acho que a PN continuará no controlo das fronteiras.*

**APÊNDICE IX**

**Entrevista ao Comissário da PNCV**

### **Perfil do entrevistado**

**Nome:** CARLOS ALBERTO GOMES SILVA

**Função que desempenha na instituição:** Chefe da Divisão das Fronteiras

#### **1 - Qual é o papel da PNCV no domínio do controlo das fronteiras aéreas de Cabo Verde?**

*A PNCV tem um papel crucial tendo em conta ser ele a entidade que detém as competências de controlo das Fronteiras Aéreas e Marítimas nacionais. Neste capítulo, compete a PNCV, através da DEF, coordenar e implementar procedimentos e mecanismos para o efetivo controlo de entrada e saída de pessoas nos postos habilitados de fronteiras, bem como ainda, implementar políticas migratórias, bem como análise e aplicação de normas técnicas e procedimentos uniformes em todos os postos de fronteiras.*

#### **2 - Quais são os principais riscos que impendem sobre as fronteiras aéreas de Cabo Verde?**

*A imigração ilegal, o tráfico de seres humanos, o auxílio a imigração ilegal, e mesmo a migração irregular apresentam-se como riscos, onde Cabo Verde aparece a desempenhar um papel de entreposto para a prática dessas ilicitudes. Isto não quer dizer que esses ilícitos criminais não transpõem as nossas fronteiras, para depois se dar continuidade a prática no TN, tendo em conta que temos algum registo, mas na maior parte das vezes, como teríamos já referenciado, Cabo Verde se apresenta como país de trânsito, basta verificar as rotas migratórias e as estatísticas da DEF nos últimos 5 anos.*

*Embora não podemos falar das fronteiras aéreas e descurar as Fronteiras marítimas, pois sendo Cabo Verde um país insular, constituído em arquipélago, com uma vasta ZEE, a primeira fragilidade ergue-se devido as fronteiras porosas, o que dificulta o controlo das nossas fronteiras marítimas e das costas, levando com que a imigração ilegal seja eleger como*

*sendo um dos maiores riscos. De sublinhar que é um risco real, embora, na maior parte das vezes, CV se apresentar como país de trânsito e não de destino.*

### **3 - Que medidas considera importantes serem tomadas para mitigar esses riscos?**

*É necessário continuar a fortalecer as fronteiras sobretudo, com novas tecnologias, formações, e meios humanos e materiais.*

*Traçar políticas claras para debelar estes fenómenos e incrementar a troca de informações com as congéneres, principalmente da costa ocidental africana.*

*Apostar nas equipas de análise de risco, para se poder elevar o pilar preventivo.*

*Ainda que, sublinhamos que Cabo Verde tem vindo a trabalhar no sentido de apresentar planos corretivos, fortalecer as fronteiras, por conseguinte, mitigar os riscos. Nas Fronteiras Aéreas foi implementado um novo sistema de controlo de Fronteiras (PARES), com valências avançadas de controlo de fronteiras e já neste ano 2024, nas Fronteiras Marítimas, deixaremos de usar o Sistema PASSE e passaremos a usar o PARES – com especificidades direcionadas para as Fronteiras Marítimas.*

*Nas Fronteiras marítimas, capacitando assim um maior controlo das nossas águas territórios e costas, e assim ter maior poder sobre as fronteiras marítimas.*

### **4 - Como classifica o processo de modernização das fronteiras aéreas em Cabo Verde?**

*É um processo ousado e robusto no nosso ponto de vista, tendo em conta que objetiva garantir mais eficiência, mais segurança e sobretudo apostar na prevenção, através da antecipação de informação dos voos e de passageiros, bem como na análise de risco prévio.*

*Trata-se de um processo que teve início em 2019 com a desmaterialização do Sistema PASSE-CV, para passarmos a operar com o Sistema PARES, um sistema que ao estar concluído todas as fases, trará uma maior eficiência ao controlo de fronteiras.*

*O PARES tem a vertente de 1.ª Linha e 2.ª Linha, e ainda, a vertente “Smart Border”, materializado através dos e-Gates.*

*O PARES trouxe atrelado o EASE, plataforma que permite a pré-inscrição dos passageiros antes de viajarem para Cabo Verde, onde as autoridades fronteiriças conseguem absorver várias informações de “quem vem lá”, ou seja, permite efetuar análise de risco prévio, permite “correr” as bases de dados nacionais e internacionais (para os quais temos acordo) para despistar a possibilidade de existência de “red notice/notice rouge/medidas cautelares”, além de outras informações importantes no que tange ao controlo de passageiros (sentimos tentados a dizer que começamos o controlo fronteiriço antes da pessoa viajar para Cabo Verde);*

*Na fase de implementação em que encontramos neste momento, o PARES já tem acoplado a ABIS, onde a partir da recolha da Biometria facial a Chegada e a Partida do TN, nos permite ter outra tipologia de controlo e “intelligence” a nível de fronteiras.*

*No processo de maturação e consolidação do PARES, ainda para este ano, está previsto a implementação da API (Advansaged Passenger Information), da PNR (Passenger Nominal Records) e ATS-G (Analyse Criteria and Risk Levels) nas fronteiras nacionais, o que nos catapultará para outro nível de eficiência e performance no controlo fronteiriço.*

*Para as Fronteiras marítimas um novo sistema, com índole de controlo de massa, com um forte cunho tecnológico.*

## **5 - A PNCV tem cooperado com instituições nacionais e internacionais no âmbito do controlo das fronteiras aéreas? Se sim, como avalia essa cooperação?**

*A nível operacional, nas Fronteiras Aéreas e Marítimas, temos cooperação a nível nacional, mais diretamente com a PJ e Alfandegas, no que toca a partilha de informações e materialização de operações.*

*Neste momento está em fase embrionária um projeto objetivando maior eficiência no controlo fronteiriço e dos crimes fronteiriços, denominado BIG – Border Intelligence Group. Trata-se de um grupo com caris operacional, constituído pela PN (Fronteiras; Polícia Marítima; Guarda Fiscal e Investigação Criminal); PJ e Alfandegas, com forte cunho de “intelligence, onde é tratada todas as informações e depois são disseminadas para task forces no terreno (CRU – Contraban Response Unit; TAU – Targeting and Analysis Unit e MRU –*

*Maritime Response Unit) que farão frente às demandas. O resultado até agora tem sido bastante frutífero e esperamos num período muito próximo ter um grupo consolidado e com resultados práticos.*

*De igual modo ao nível nacional a PNCV tem parcerias com a G. Costeira das Forças Armadas, quando se mostrar necessário em operações marítimas.*

*No que toca a cooperação internacional a PNCV tem parcerias com as suas congéneres com competências nesta matéria, nomeadamente com as congéneres espanhola, portuguesa, CBP dos EUA, e congéneres da CEDEAO, através da AFIC – Frontex para AFRICA.*

*A nível de organizações/organismo existe uma franca cooperação com a FRONTEX, AFIC, INTERPOL, Projeto COLIBRI, MAOC, entre outros.*

*Essa tipologia de cooperação é crucial para podermos fazer frente às demandas no que toca aos crimes transfronteiros, e pensamos que estamos em bom caminho.*

## **6 - Considera que o controlo das fronteiras aéreas efetuada pela PNCV contribui para a segurança interna de Cabo Verde?**

*Sem dúvidas, pois a materialização da segurança interna começa nas fronteiras de um determinado Estado. Se tivermos umas fronteiras bem controladas e com a capacidade de filtrar todos e tudo que entra e sai do país, internamente Cabo Verde estará mais seguro.*

## **7 - Como perspetiva o futuro do controlo das fronteiras aéreas por parte da PNCV?**

*Olho para os projetos existentes no presente, e o que se materializou até agora, e presencio umas fronteiras, num futuro muito próximo, mais eficientes, com uma forte base preventiva, com um forte cunho tecnológico, apostando na “intelligence”, umas fronteiras mais rígidas e pró-ativas. Penso que até 2025/26 teremos uma fronteira moderna, eficiente, com estratégias claras em termos de procedimentos fronteiriços, políticas migratórias e combate a crimes transfronteiriços.*

**APÊNDICE X**

**Entrevista ao Comissário da PNCV**

### **Perfil do entrevistado**

**Nome:** APRÍGIO STOCK DELGADO ZEGO

**Função que desempenha na instituição:** Comandante da Secção da Polícia Marítima de São Vicente

#### **1 - Qual é o papel da PNCV no domínio do controlo das fronteiras aéreas de Cabo Verde?**

*A PNCV tem um papel de extrema importância no domínio do controlo das fronteiras aéreas de Cabo Verde, uma vez que tem dentro da sua estrutura orgânica a Direção de Estrangeiros e Fronteiras (DEF), entidade responsável pela aplicação e cumprimento das leis nacionais nesta área.*

#### **2 - Quais são os principais riscos que impendem sobre as fronteiras aéreas de Cabo Verde?**

*Os principais riscos que impendem sobre as fronteiras aéreas de Cabo Verde são os fluxos migratórios da costa ocidental africana e não só, que procuram e usam o país como plataforma para chegarem à Europa, sob o pretexto de efetuarem escala/trânsito com destino ao país de origem e caso consigam chegar a Europa, muitas vezes o objetivo é pedir asilo ou tentar escapar ao controlo das autoridades e permanecer ilegalmente.*

#### **3 - Que medidas considera importantes serem tomadas para mitigar esses riscos?**

*As medidas que considero importantes a serem tomadas para mitigar esses riscos são: apostar em mais formação e capacitação dos operacionais nos postos de fronteiras em matérias relacionadas com cada fenómeno migratório que ocorrem com mais frequência nas nossas fronteiras. Necessidade de aumentar o n.º de efetivos da DEF, por forma a prestar um serviço de qualidade e dar uma resposta eficiente e eficaz aos fenómenos migratórios que ocorrem nas nossas fronteiras.*

**4 - Como classifica o processo de modernização das fronteiras aéreas em Cabo Verde?**

*Podemos considerar que o processo de modernização das fronteiras aéreas em Cabo Verde é bom termos de meios materiais e que pode melhorar ainda mais, se forem implementados os projetos em preparação no futuro e apostarem mais no capital humano, sem o qual nenhuma organização obterá excelentes resultados e que atualmente é o nosso “calcanhar de Aquiles”, situação que é transversal a todos os setores da PNCV.*

**5 - A PNCV tem cooperado com instituições nacionais e internacionais no âmbito do controlo das fronteiras aéreas? Se sim, como avalia essa cooperação?**

*Sim, sendo a PNCV uma entidade com responsabilidade para garantir a segurança interna do país, cuja função é imprescindível, tem havido uma excelente cooperação com instituições nacionais e internacionais.*

**6 - Considera que o controlo das fronteiras aéreas efetuada pela PNCV contribui para a segurança interna de Cabo Verde?**

*Sendo os aeroportos nacionais as nossas portas de entrada/saída do território nacional, por onde circula o maior fluxo de pessoas, tem contribuído para a segurança interna de Cabo Verde.*

**7 - Como perspetiva o futuro do controlo das fronteiras aéreas por parte da PNCV?**

*Quanto ao futuro do controlo das fronteiras aéreas por parte da PNCV perspetivamos que seja cada vez melhor, por forma a acompanharmos as inovações tecnológicas e também os novos fenómenos que surgem relacionados com a transposição de fronteiras.*

**APÊNDICE XI**

**Entrevista ao Comissário da PNCV**

### **Perfil do entrevistado**

**Nome:** NILTON DELGADO RODRIGUES

**Função que desempenha na instituição:** Chefe de Divisão de Emissão e Análise Documental da Direção de Estrangeiros e Fronteiras

#### **1 - Qual é o papel da PNCV no domínio do controlo das fronteiras aéreas de Cabo Verde?**

*O controlo de Fronteira por imposição legal é da competência da Polícia Nacional através da Direção de Estrangeiros e Fronteiras que ao abrigo do artigo 42.º do Decreto-Lei 40/2021 de 23 de abril, é o serviço central da Direção Nacional encarregado do controlo da entrada e saída de pessoas nos postos de fronteira. Assim sendo, a Polícia Nacional desempenha um papel fulcral no que diz respeito à segurança interna do país exercendo o controlo sistemático de todos os movimentos de pessoas nos postos de fronteira (entrada e saída). A ação da polícia no controlo de fronteira poderá ser vista em várias perspetivas, desde:*

*Segurança aeroportuária, onde a Polícia Nacional é responsável por garantir a segurança nos aeroportos, o que inclui a prevenção e resposta a ameaças de segurança, com especial atenção aos crimes de terrorismo, tráfico de drogas, tráficos de armas, tráfico de pessoas.*

*Imigração e Alfândega, onde a polícia Nacional desempenha um papel na aplicação das leis de imigração e alfândega, verificando a documentação de viagem e de identificação dos passageiros efetuando os registos de controlo de fronteira, bem como inspecionando bagagens e mercadorias para garantir conformidade com as leis de importação e exportação.*

*Colaboração Internacional em que a Polícia Nacional muitas vezes é chamada para trabalhar em estreita colaboração com agências de aplicação da lei de outros países e com organizações internacionais, (Interpol, a Europol, a Organização Mundial das Alfândega, a FRONTEX, entre outros), a fim de partilhar informações e coordenar esforços no combate ao crime transnacional relacionado com as fronteiras aéreas.*

*Em suma, o papel da Polícia Nacional de Cabo Verde no controlo das fronteiras aéreas, e não só, é garantir a segurança e a conformidade com as leis durante todo o processo de entrada e saída de passageiros do território nacional.*

**2 - Quais são os principais riscos que impendem sobre as fronteiras aéreas de Cabo Verde?**

*Para responder esta questão seria necessária uma avaliação de risco levando em consideração todas as formas de ameaças que impendem sobre qualquer posto de fronteira em qualquer país do mundo, desde terrorismo, tráfico de pessoas, narcotráfico, entre outros. Tomando como referência os postos de fronteira aérea de Cabo Verde, identificando as ameaças, as vulnerabilidades, as consequências de uma possível concretização da ameaça, assim poderíamos quantificar o grau de risco e implementar medidas de mitigação. Digamos que, tal como em outros países, o controlo de fronteira em Cabo Verde apresenta desafios aliadas à aldeia global em que vivemos e, atualmente, o grande desafio da Polícia Nacional no controlo de fronteiras aéreas é o combate a imigração ilegal.*

**3 - Que medidas considera importantes serem tomadas para mitigar esses riscos?**

*Ao identificar quaisquer tipos de riscos deverão ser implementadas medidas corretivas no sentido de sanar as vulnerabilidades e diminuir o impacto. Nas Fronteiras aéreas de Cabo Verde, como respondi na questão supra, primeiro teríamos de identificar as ameaças, as consequências e o impacto, para depois, mediante uma avaliação criteriosa, quantificar os riscos. Dito isto, não havendo riscos identificados, não havendo esta avaliação prévia, não podemos adotar as tais medidas corretivas, mas sim agir sempre na prevenção. Volto a realçar que o grande desafio é o combate a emigração ilegal e para isso é necessário capacitar os operacionais com ações de formação e equipamentos que lhes permitam identificar os suspeitos.*

**4 - Como classifica o processo de modernização das fronteiras aéreas em Cabo Verde?**

*A Polícia Nacional vem apostando nas inovações tecnológicas nas mais diversas áreas de intervenção, incluindo o controlo de fronteira onde atualmente se verifica uma aposta forte em softwares com vista a auxiliar os operacionais de primeira linha de controlo de fronteira. O processo de modernização das fronteiras que se tem verificado nos últimos anos, visa transformar os postos de fronteira em “Smartborders” focado na inteligência artificial, onde já é uma realidade a utilização de e-Gates através de reconhecimento facial e aplicabilidade de ABIS um para N. Portanto, no controlo de fronteira, a PNCV vem acompanhando as tendências verificadas nas grandes potências, com vista a implementação de um controlo centrado na biometria.*

**5 - A PNCV tem cooperado com instituições nacionais e internacionais no âmbito do controlo das fronteiras aéreas? Se sim, como avalia essa cooperação?**

*Sim. A Polícia Nacional tem cooperado com várias instituições no âmbito do controlo de Fronteira e tem como grandes parceiros a nível nacional, a Polícia Judiciária, as alfândegas e as Forças Armadas para a componente marítima. A nível Internacional a PNCV coopera com diversas instituições onde destacamos a FRONTEX, a AFIC, a OMA. Em termos de avaliação, esta cooperação é muito boa uma vez que permite, a partilha de informações, ações de formação, fóruns e outras atividades que têm por finalidade capacitar os operacionais no controlo de fronteira.*

**6 - Considera que o controlo das fronteiras aéreas efetuada pela PNCV contribui para a segurança interna de Cabo Verde?**

*Grande parte das ações da Polícia Nacional de Cabo Verde visam garantir a segurança interna, e o controlo de fronteira não foge a regra. O controlo das Fronteiras aéreas, e marítima, contribui para a segurança interna de Cabo Verde visto funcionarem como pontos de filtragem a fim de perceber se o passageiro não representa uma ameaça para o Estado de Cabo Verde. De outra forma, os dados registados e armazenados possibilitam desenvolver ações de investigação de crimes transfronteiriços, proceder à apreensão de*

*objetos proibidos, à detenção de suspeitos, em cooperação com outras entidades nacionais e internacionais. A materialização das medidas cautelares impostas pelas Autoridades Judiciárias tanto nacionais como estrangeiros, para efeito de detenção, identificação e vigilância só é possível através do controlo de fronteira, visto serem postos de passagem e registos obrigatórios.*

#### **7 - Como perspectiva o futuro do controlo das fronteiras aéreas por parte da PNCV?**

*Num futuro muito próximo acreditamos numa automatização mais abrangente do controlo de fronteira apostando nas novas tecnologias e alicerçando-se na inteligência artificial. Tendencialmente, as máquinas substituirão os operacionais de primeira linha; perspectivamos o alargamento das conexões referente a partilha de informações; em termos de segurança e prevenção de crimes transfronteiriços, perspectivamos melhorias nos sistemas onde o controlo de fronteira passará a estar centrado na biometria (imutável) e não na biografia.*

CONTROLO DAS FRONTEIRAS AÉREAS EM CABO VERDE  
SUBSÍDIOS DA POLÍCIA NACIONAL DE CABO VERDE