

Instituto Superior de Ciências Policiais e Segurança Interna



EMANUEL DOS ANJOS LEAL FURTADO

Aspirante a Oficial de Polícia

DISSERTAÇÃO DE MESTRADO INTEGRADO EM CIÊNCIAS POLICIAIS

XXXII Curso de Formação de Oficiais de Polícia

**A POLÍCIA NACIONAL DE CABO VERDE
E A SEGURANÇA AEROPORTUÁRIA**

—
O PANORAMA SECURITÁRIO NO ÂMBITO DA AVIAÇÃO CIVIL

Orientador

Prof. Doutor EDUARDO PEREIRA CORREIA

Lisboa, 2020



Instituto Superior de Ciências Policiais e Segurança Interna



EMANUEL DOS ANJOS LEAL FURTADO

Aspirante a Oficial de Polícia

DISSERTAÇÃO DE MESTRADO INTEGRADO EM CIÊNCIAS POLICIAIS

XXXII Curso de Formação de Oficiais de Polícia

**A POLÍCIA NACIONAL DE CABO VERDE
E A SEGURANÇA AEROPORTUÁRIA**

—
O PANORAMA SECURITÁRIO NO ÂMBITO DA AVIAÇÃO CIVIL

Orientador

Prof. Doutor EDUARDO PEREIRA CORREIA

Lisboa, 2020



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

*À minha esposa Maria
e ao nosso Lucas.*

AGRADECIMENTOS

A concretização deste trabalho não teria sido possível sem a colaboração, disponibilidade, envolvimento, estímulo e empenho de diversas pessoas. Assim, gostaria de expressar toda a minha gratidão e apreço a todos que, direta ou indiretamente, contribuíram para que esta tarefa se tornasse uma realidade.

Ao ISCPSI pelo acolhimento e transmissão de valores e aos docentes do ISCPSI pela transmissão de conhecimentos.

Ao Professor Doutor EDUARDO PEREIRA CORREIA por ter aceitado o desafio de orientar esta dissertação, pelo apoio, pela paciência, disponibilidade e pelos ensinamentos.

Agradeço aos entrevistados ALBERTO BARBOSA, Superintendente-Geral da PNCV na reforma, NUNO FORTES, MOISÉS MONTEIRO, JOÃO SANTOS, Subintendente da PNCV, LUCAS RODRIGUES, Comissário da PNCV e CARLOS SILVA, Subcomissário da PNCV, pelo contributo na elaboração desta investigação. Ao Subcomissário CARLOS SILVA reitero um especial agradecimento pela disponibilidade e camaradagem demonstrada aquando da realização desta dissertação.

Ao HELDON MONTEIRO pela camaradagem, amizade e irmandade que perdura desde 2011 aquando do Curso de Formação de Agentes da PNCV.

À *família* cabo-verdiana no ISCPSI e, em especial ao meu *pai* DANIELSON PEREIRA e meu *tio* ALEXSANDRO SEMEDO pela orientação e pelo auxílio ao longo desses cinco anos.

Aos camaradas do XXXII CFOP, em especial, ao GONÇALO RODRIGUES, ISMAEL CARVALHO, LUÍS MACEDO, MATEUS LOPES e RUBEN SILVA, pela amizade e camaradagem. Ao camarada e *irmão* RUBEN SILVA reitero um especial agradecimento.

À minha família, em especial aos meus pais FILINTO e ASSUNÇÃO, por tudo.

À minha esposa MARIA e ao nosso filho LUCAS EMANUEL, pelo amor, pela paciência e sacrifício de superar os cinco anos *distantes* em virtude desta formação. A vocês, dedico esta dissertação.

Muito obrigado a todos.

RESUMO

A POLÍCIA NACIONAL DE CABO VERDE E A SEGURANÇA AEROPORTUÁRIA

—

O PANORAMA SECURITÁRIO NO ÂMBITO DA AVIAÇÃO CIVIL

EMANUEL DOS ANJOS LEAL FURTADO

As infraestruturas aeroportuárias estão constantemente sob riscos e ameaças de diferentes naturezas e, qualquer impacto negativo no setor da aviação civil, tem implicações diretas, sobretudo, a nível económico e social nos Estados. À escala global, o panorama securitário no âmbito da aviação civil tem vindo a causar o sentimento de insegurança nas populações, levando a que os Estados repensem a segurança da aviação civil tanto na vertente *security*, como na vertente *safety*.

Apesar de os aeroportos do arquipélago de Cabo Verde, até à data, não terem sido alvo de ataques terroristas, tal não significa que estejam impermeáveis aos mesmos. Para que este panorama se mantenha, a Polícia Nacional de Cabo Verde, enquanto principal força de segurança com competência voltada para a segurança aeroportuária, em articulação com as demais entidades que lidam com o ambiente aeroportuário e focalizando-se sobretudo nas vulnerabilidades do país e dos aeroportos, deve manter-se atualizada, fortalecendo o seu *know-how*.

A Polícia Nacional de Cabo Verde, no âmbito da segurança aeroportuária, dispõe de uma vasta panóplia de competências que advêm da sua orgânica e da lei de segurança interna, contactando com várias entidades civis e militares no cumprimento dessa missão. A facilitação e a coordenação entre os diversos atores que concorrem para a segurança aeroportuária é fundamental para que, funcionando como um sistema único e onde cada subsistema desempenha o seu papel em articulação com os demais, se consiga garantir a segurança, a tranquilidade e a paz.

PALAVRAS-CHAVE: Polícia Nacional; Cabo Verde; Segurança; Aviação civil.

ABSTRACT

CAPE VERDE NATIONAL POLICE AND THE AIRPORT SECURITY

–

SECURITY OVERVIEW IN CIVIL AVIATION

EMANUEL DOS ANJOS LEAL FURTADO

The airport infrastructures are constantly under risks and threats of different natures, and any negative impact on the civil aviation sector has direct implications, especially on the economic and social level of the States. On a global scale, the civil aviation security scenario has been causing insecurity feeling in the populations, forcing States to rethink the security of civil aviation on both the security and safety side.

Despite the airports of the Cape Verde archipelago, until now, have not been the target of terrorist attacks, this does not mean that they are impervious to them. In order to maintain this panorama, the Cape Verde National Police, as the main security force with competence directed to the airport security, in articulation with the other entities that deal with the airport environment and focusing above all on the vulnerabilities of the country and the airports, must keep up to date, strengthening its know-how.

The Cape Verde National Police, within the scope of airport security, has a wide range of competences that come from its own organic law and the internal security law, making contact with several civil and military entities in the performance of that mission.

The facilitation and coordination among the different actors that are involved in airport security is fundamental so that, functioning as a single system and where each subsystem does its task in articulation with the others, thus allowing it to be possible to guarantee security, tranquillity and peace.

KEYWORDS: National Police; Cape Verde; Security; Civil aviation.

RISUMU

PULÍCIA NACIONAL DI KABU VERDI Y SEGURANÇA AEROPORTUÁRIA

–

PANORAMA SEKURITÁRIU NA ÂMBITU DI AVIAÇON CIVIL

EMANUEL DOS ANJOS LEAL FURTADO

Infraestruturas aeroportuárias sta konstantimenti sob riskus y ameaças di diferenti naturezas y, kualker impáctu negativu na setor di aviaçon civil, ten implicações diretas, sobritudu, a nível ekonómiku y social na Stádus. Na mundu intêru, panorama sekuritariu na âmbito di aviaçon civil tem stádu ta káuza sentimentos di insegurança na pessoas, u ki ta leva Stádus a repensa segurança di aviaçon civil, tántu na vertenti security, komu na vertenti safety.

Apesar di aeroportus di arquipélagu di Kabu Verdi, até hoje, ka tem sidu álvu di atáki terroristas, kela ka significa ma ês sta impermeável à mesma. Pa ki kel panorama li mânti, Pulícia Naonal di Kabu Verde, enkuántu principal força di segurança ku kompetência voltádu pa segurança aeroportuária, en artikulaçon ku ôtus entidádis ki tambê ta lida ku ambienti aeroportuáriu e fokalizandu sobritudu na vulnerabilidádis di país y di aeroportus, dêbi manti atualizádu y fortaleci si know-how

Pulícia Nacional di Kabu Verdi, na âmbito di segurança aeroportuária, tem txêu kompetências ki ta surgi di si própria orgânica y di lei di segurança interna y tambê é ta kontáta ku txêu entidádis civil y militáris na kumprimentu d`ês misson. Facilitaçon y kordenaçon entre kês diversus atoris ki ta konkôri pa segurança aeroportuária é fundamental pa ki, funcionando komu um sistema y undi kada subsistema ta desempenha si papel di forma articulada, seja possível garanti segurança, tranquilidádi y paz.

PALAVRAS-XÁVI: Pulícia Nacional; Kabu Verdi; Segurança; Aviaçon civil.

LISTA DE SIGLAS E ACRÓNIMOS

AAC	Agência de Aviação Civil
AIAC	Aeroporto Internacional Amílcar Cabral
AIAP	Aeroporto Internacional Aristides Pereira
AICE	Aeroporto Internacional Cesária Évora
AINM	Aeroporto Internacional Nelson Mandela
APA	Assistente de Portos e Aeroportos
ASA	Aeroportos e Segurança Aérea
CEDEAO	Comunidade Económica dos Estados da África Ocidental
CEDSN	Conceito Estratégico de Defesa e Segurança Nacional
COE	Centro de Operações de Emergência
CPP	Código Processual Penal
CPSPCV	Corpo de Polícia de Segurança Pública de Cabo Verde
CRCV	Constituição da República de Cabo Verde
DEF	Direção de Estrangeiros e Fronteiras
DNSOP	Direção Nacional de Segurança e Ordem Pública
FA	Forças Armadas
FSS	Forças e Serviços de Segurança
GF	Guarda Fiscal
ICAO	<i>International Civil Aviation Organization</i>
INE	Instituto Nacional de Estatística
IPAD	Instituto Português de Apoio ao Desenvolvimento
LOPE	Lei sobre a Organização Política do Estado de Cabo Verde
LSIPC	Lei de Segurança Interna e Prevenção da Criminalidade
LSP	Lei de Segurança Privada
MAI	Ministério da Administração Interna
MANPAD	<i>Man-Portable Air-Defense System</i>
OMS	Organização Mundial da Saúde
OPC	Órgão de Polícia Criminal
PARES	Processo Automático de Registo de Entradas e Saídas
PEDS	Plano Estratégico de Desenvolvimento Sustentável

PEMAI	Plano Estratégico do Ministério da Administração Interna
PEP	Plano de Emergência Policial
PESI	Plano Estratégico de Segurança Interna
PJ	Polícia Judiciária
PN	Polícia Nacional
PNCV	Polícia Nacional de Cabo Verde
PNSAC	Programa Nacional de Segurança de Aviação Civil
POP	Polícia de Ordem Pública
PSA	Programas de Segurança Aeroportuários
PSP	Polícia de Segurança Pública
SOICA	Serviço de Operações Informações e Comunicação Aeroportuária
TACV	Transportes Aéreos de Cabo Verde

ÍNDICE DE GRÁFICO E DIAGRAMA

Gráfico 1. Hóspedes e Dormidas por país de residência em 2019 87

Diagrama 1. Organograma da Polícia Nacional de Cabo Verde..... 77

ÍNDICE DE QUADROS

Quadro 1. Movimentos de aeronaves, de passageiros, das cargas e dos correios.....	32
Quadro 2. Órgãos e serviços da Direção Nacional da Polícia Nacional	79
Quadro 3. Carreiras e postos do quadro de pessoal da Polícia Nacional	81
Quadro 4. Evolução do tráfego de sobrevoos, aeronaves, passageiros, carga e correios 2015-2017.....	83
Quadro 5. Aeroportos e Aeródromos de Cabo Verde	85
Quadro 6. Companhias aéreas e destinos dos aeroportos internacionais de Cabo Verde	89

ÍNDICE DE ANEXOS E APÊNDICES

Anexo I. Organograma da Nacional da Polícia Nacional de Cabo Verde.	76
Anexo II. Órgãos e serviços da Direção Nacional da Polícia Nacional.....	78
Anexo III. Carreiras e postos do quadro de pessoal da Polícia Nacional.....	80
Anexo IV. Evolução do tráfego de sobrevoos, aeronaves, passageiros, carga e correios 2015-2017.....	82
Anexo V. Aeroportos e Aeródromos de Cabo Verde.....	84
Anexo VI. Hóspedes e Dormidas por país de residência em 2019.....	86
Anexo VII. Companhias aéreas e destinos dos aeroportos internacionais de Cabo Verde	88
Apêndice I. Pedido de autorização para aplicação de entrevistas	90
Apêndice II. Entrevista ao Diretor do Gabinete Jurídico da Polícia Nacional de Cabo Verde	94
Apêndice III. Entrevista ao Comandante do Destacamento da Guarda Fiscal no Aeroporto Internacional Nelson Mandela	98
Apêndice IV. Entrevista ao Chefe da Direção de Estrangeiros e Fronteiras da ilha do Sal.	102
Apêndice V. Entrevista ao Coordenador da Área de Segurança e Facilitação de Segurança da Agência de Aviação Civil de Cabo Verde.....	112
Apêndice VI. Entrevista ao Administrador Executivo da ASA - Aeroportos e Segurança Aérea.....	122
Apêndice VII. Entrevista ao Superintendente-Geral da PN na Reforma, Instrutor Certificado em Segurança da Aviação Civil.....	129

ÍNDICE

Dedicatória.....	III
Agradecimentos	IV
Resumo	V
Abstract.....	VI
Risumu	VII
Lista de siglas e acrónimos	VIII
Índice de gráfico e diagrama.....	X
Índice de quadros	XI
Índice de anexos e apêndices	XII
INTRODUÇÃO	1
OPÇÕES METODOLÓGICAS	4
CAPÍTULO I - POLÍCIA NACIONAL DE CABO VERDE - DA ORIGEM À ATUALIDADE ..	8
I.1. Polícia, Sociedade e Constituição.....	8
I.2. Breve análise histórica da Polícia Nacional de Cabo Verde.....	12
I.3. Estrutura, organização e funcionamento.....	17
I.4. Enquadramento normativo, jurídico e legal.....	21
CAPÍTULO II - O PANORAMA SECURITÁRIO NO ÂMBITO DA AVIAÇÃO CIVIL.....	24
II.1. A segurança aeroportuária e o terrorismo.....	24
II.2. Caracterização e evolução dos aeroportos de Cabo Verde	29
II.3. Gestão e regulamentação dos aeroportos.....	33
II.2.1. Aeroportos e Segurança Aérea – ASA	33
II.2.2. Agência de Aviação Civil – AAC	35
II.4. O papel da segurança privada no contexto da segurança aeroportuária	39
CAPÍTULO III - A POLÍCIA NACIONAL E A SEGURANÇA AEROPORTUÁRIA	42
III.1. Riscos e ameaças para a aviação civil em Cabo Verde	42
III.2. A dimensão securitária da Polícia Nacional	47
III.3.1. O controlo fronteiriço e aduaneiro	48
III.3.2. A fiscalização do trânsito, a prevenção criminal e a vigilância	52
III.3. Desafios e perspetivas futuras.....	54
CONCLUSÃO.....	58

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	62
Dicionários e enciclopédias	62
Obras Gerais e Específicas	62
Legislação	68
Imprensa	70
Fontes Eletrônicas	71
Entrevistas	74
ANEXOS E APÊNDICES	75
Anexo I	76
Anexo II	78
Anexo III	80
Anexo IV	82
Anexo V	84
Anexo VI	86
Anexo VII	88
Apêndice I	90
Apêndice II	94
Apêndice III	98
Apêndice IV	102
Apêndice V	112
Apêndice VI	122
Apêndice VII	129

INTRODUÇÃO

Hodiernamente, a necessidade de viajar é cada vez maior, quer por razões profissionais, de saúde, da carência em procurar melhores condições de vida, pelo turismo e a conseqüente curiosidade de conhecer novos lugares e culturas, quer por outras razões adversas. O transporte aéreo vem colmatando tais necessidades e, ao mesmo tempo, aumentando cada vez mais a dependência das populações relativamente à aviação civil. A temática da segurança voltada para a questão da aviação civil é hoje uma preocupação global que, em função dos novos riscos e ameaças, vem aumentando o sentimento de insegurança no seio das sociedades.

Esta investigação surge em virtude da necessidade de desenvolver um estudo que contribua para a segurança da aviação civil cabo-verdiana, pretendendo tornar-se igualmente uma mais-valia para as entidades que diretamente lidam com esta problemática, em particular a Polícia Nacional de Cabo Verde (PNCV) enquanto força de segurança incumbida da proteção e combate contra qualquer ato de interferência ilícita contra a aviação civil em Cabo Verde.

A aviação civil desempenha atualmente um papel fundamental na dinâmica e no funcionamento dos aeroportos. O desenvolvimento tecnológico, sobretudo a nível dos transportes aéreos, vem facilitando a vida em sociedade permitindo assim, a deslocação de pessoas, cargas e mercadorias.

O objetivo principal da aviação civil, segundo sublinha RAQUEL DUQUE (2015, p. 40), é garantir que estas deslocações sejam realizadas em segurança. Entretanto, afirma a Autora, que tal objetivo é dificultado em virtude de situações díspares provocadas pelo homem e pela natureza, e que estas têm implicações graves para o tráfego aéreo (DUQUE, 2015, p. 40). A aviação civil encontra-se constantemente passível de efetivação dos riscos e ameaças a que está sujeita. Neste sentido, a segurança da aviação civil requer a atribuição de missões por parte do Estado aos diferentes atores, envolvendo assim a polícia, entidades civis e militares. Na visão de FERNANDES (2014, p. 25), «hoje, se um Estado “tratar” apenas da segurança, entendida esta apenas como sendo os corpos policiais ou militares, nem da segurança “trata”, pois, a segurança já é muito mais do que a simples segurança».

Atualmente, a facilidade de viajar de avião, conforme aponta CAVALCANTI (2018, p. 46), transformou a aviação civil e expô-la à atividade criminal, conduzindo o setor aéreo a preocupar-se ainda mais com a segurança. “A partir do momento em que viajar de avião se tornou acessível a praticamente qualquer cidadão, a aviação civil ficou permeável à atividade criminal e a mobilidade aérea transformou-se num problema de segurança” (DUQUE, 2015, p. 41). A localização estratégica de Cabo Verde (a meio caminho entre os continentes africano, europeu e americano), a extensão do litoral e da zona económica exclusiva, fazem com que o país esteja particularmente exposto às novas ameaças, nomeadamente o tráfico de drogas e de pessoas, à imigração ilegal e à criminalidade internacional¹. O transporte aéreo torna-se num alvo apetecível para as organizações terroristas, pois garante alguns dos seus principais objetivos como a visibilidade, o impacto e o medo global (CANADO, 2010, p. 58).

Os aeroportos de Cabo Verde não foram, até então, alvo de qualquer ataque terrorista. Porém, todos os aeroportos são alvos privilegiados da luta terrorista, pelo que consideramos importante a necessidade de estudar, analisar e antecipar as ameaças, não só para prevenir eventuais danos e perda de vidas humanas, como também para garantir às populações a paz, a tranquilidade e o direito à segurança, através da investigação atempada e preventiva.

A segurança da aviação civil deve ser analisada tanto na perspetiva *security* como na *safety*. Em Cabo Verde, existem vários atores que contribuem para a segurança aeroportuária e que garantem que estas duas vertentes da segurança sejam salvaguardadas, destacando a PNCV, a Agência de Aviação Civil (AAC), os Aeroportos e Segurança Aérea (ASA) e a Segurança Privada. Assim, um dos objetivos do estudo em apreço, é a verificação da existência de coordenação entre estas entidades e, em caso positivo, como esta se processa. Destas entidades, escolhemos personalidades com conhecimentos e experiências alargadas na matéria para nos transmitir qual o pensamento securitário vigente no que diz respeito à segurança aeroportuária em Cabo Verde, bem como quais as atuais perspetivas para o futuro.

No âmbito da segurança aeroportuária, a PNCV desempenha um vasto leque de competências, destacando-se a salvaguarda e proteção de pessoas e bens, o controlo fronteiriço e aduaneiro, a prevenção contra atos de interferência ilícita, a manutenção da

¹ Cfr. PEDS - PLANO ESTRATÉGICO DE DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL 2017-2021 (2018, p. 44).

ordem pública, a vigilância, a fiscalização de trânsito, entre outras competências orgânicas. Neste sentido, pretendemos também analisar o panorama securitário no sector da aviação civil em Cabo Verde e perceber de que forma a PNCV atua e configura estas opções securitárias. Desta forma, achamos pertinente efetuar a análise e identificação dos principais riscos e ameaças que impendem sobre os aeroportos de Cabo Verde, em virtude das vulnerabilidades que os aeroportos e o próprio país apresentam, com o desiderato de contribuir para a consolidação do sistema nacional de segurança da aviação civil.

Assim, no primeiro capítulo, procuramos fazer uma correlação entre a polícia, a sociedade e a Constituição, analisando a posição da sociedade perante as regras constitucionais e, ao mesmo tempo, a atuação policial, os seus limites e os seus poderes. Pretendemos também analisar a história e o percurso da PNCV desde a sua origem até à atualidade, permitindo assim uma melhor compreensão da instituição, compreender a sua organização, bem como o modo como enfrenta os atuais desafios da sociedade cabo-verdiana. Ainda neste capítulo, faremos o enquadramento da Polícia Nacional (PN) no âmbito dos diferentes diplomas respeitantes à segurança interna.

No segundo capítulo, revela-se importante e necessário analisarmos o panorama securitário no âmbito da aviação civil, iniciando nesse contexto uma abordagem ao terrorismo e observando a evolução e gestão dos aeroportos de Cabo Verde. Assim, pretendemos abordar o papel e o contributo das entidades que fazem tal gestão e que contribuem para o funcionamento e segurança da aviação civil em Cabo Verde, bem como o contributo da segurança privada.

Por fim, no terceiro e último capítulo, consideramos pertinente iniciar com uma abordagem aos riscos e ameaças que impendem sobre a aviação civil em Cabo Verde e investigar o papel da PNCV no âmbito da segurança aeroportuária. Pretendemos assim analisar a sua importância no controlo e fiscalização a nível fronteiriço e aduaneiro, a fiscalização do trânsito, a prevenção criminal e a vigilância, sem descurar ainda dos desafios e perspetivas futuras para a PN no âmbito da segurança aeroportuária em Cabo Verde. Com este estudo, procuraremos analisar o panorama securitário no âmbito da aviação civil cabo-verdiana, refletindo e criando uma visão prospetiva, de forma a contribuir para um aperfeiçoamento do sistema de segurança da aviação civil em Cabo Verde.

OPÇÕES METODOLÓGICAS

A importância da aviação civil e os seus impactos sobre os Estados, quer a nível económico, social e securitário, são cada vez mais notáveis. Neste sentido, revela-se pertinente desenvolver uma investigação que contribua academicamente para o pensamento científico do ISCPSI e, ao mesmo tempo, para a forma teórica e operacional como a PNCV pensa a segurança, nomeadamente, a segurança aeroportuária.

A presente dissertação de mestrado, subordinada ao tema *A Polícia Nacional de Cabo Verde e a Segurança Aeroportuária - O Panorama Securitário no âmbito da Aviação Civil*, surge em virtude da necessidade de realizar uma investigação composta por diversos instrumentos que garantem a sua cientificidade. O método, segundo apontam MARCONI e LAKATOS (2003, p. 83), é o conjunto das atividades sistemáticas e racionais que, com maior segurança e economia, permite alcançar o objetivo - conhecimentos válidos e verdadeiros - traçando o caminho a ser seguido, detetando erros e auxiliando as decisões do cientista. Para reforçar o conceito, ESPÍRITO SANTO (2010, p. 13) considera que o método procura traduzir uma conceção global de planeamento de uma investigação que compreende um caminho de investigação apropriado e validado face a objetivos, meios, resultados esperados da mesma [...] bem como o planeamento e concretização de uma ou mais técnicas e procedimentos. Sem discordar com os Autores anteriormente apresentados, PEREIRA *et al.* (2018, p. 28) sublinham que o método científico é um trabalho sistemático, na busca de respostas às questões estudadas, é o caminho que se deve seguir para levar à formulação de uma teoria científica e um trabalho cuidadoso, que segue um caminho sistemático.

As ciências policiais, de acordo com LUÍS ELIAS (2018, p. 36), têm uma natureza compósita, cruzando várias metodologias e métodos científicos, bem como procurando a síntese e inter-relação entre diversas áreas do saber. O Autor *reparte* as ciências policiais em três vertentes ou áreas de saber: as ciências jurídicas, as ciências sociais e humanas e as ciências exatas, enquadrando-se assim a nossa temática de investigação nas vertentes das ciências sociais e humanas e das ciências jurídicas (ELIAS, 2018, p. 36). Perante o tema em apreço, tencionamos desenvolver uma investigação de carácter descritivo, com recurso ao método qualitativo. O processo descritivo, segundo a perspetiva de MANUELA SARMENTO (2013, p. 8), descreve fenómenos, identifica variáveis e inventaria factos.

Numa primeira fase, procedemos à pesquisa bibliográfica, designadamente através de obras gerais, artigos científicos, legislação, entre outras fontes de recolha de informação, com o intuito de recolher conceitos e informações pertinentes relacionados com a segurança, mais concretamente relacionados com a temática da segurança aeroportuária. Segundo SARMENTO (2013, p. 208), a revisão da literatura consiste na apresentação do histórico e da evolução científica do trabalho, citando e comentando literatura considerada relevante e que serviu de base à investigação. Na opinião de BELL (1997, p. 83), qualquer investigação, seja qual for a sua dimensão, implica a leitura do que outras pessoas já escreveram sobre a sua área de interesse, a recolha de informações que fundamentem ou refutem os seus argumentos e a redação das suas conclusões.

Numa segunda fase, e para melhor efetivar a prossecução dos objetivos inicialmente traçados, optámos por utilizar técnicas qualitativas de recolha de informação, nomeadamente a realização de entrevistas a personalidades de entidades que, direta ou indiretamente, contribuem para a segurança aeroportuária em Cabo Verde. A entrevista, conforme aponta SARMENTO (2013), permite retirar elementos de reflexão muito ricos, compreender e aprofundar o conhecimento sobre os factos, sobretudo quando os entrevistados são peritos ou especialistas na matéria. Neste sentido, demos preferência a pessoas que, para além de desempenharem cargos de elevada responsabilidade na instituição, dispõem de uma vasta experiência e formação na área em questão. Assim, auscultamos personalidades das seguintes instituições: da PN, dirigindo ao Diretor Nacional um pedido de autorização e dando-lhe a conhecer o objetivo e a pertinência da colaboração para a investigação; da ASA, da AAC e da Segurança Privada, permitindo assim uma melhor reflexão sobre o panorama securitário no âmbito da aviação civil no país. A pesquisa qualitativa, na perspetiva de FLICK (2009, p. 37), dirige-se à análise de casos concretos em suas peculiaridades locais e temporárias, partindo das expressões e atividades das pessoas em seus contextos locais.

Os autores QUIVY e CAMPENHOUDT (2005, p. 95) consideram que “a escolha da problemática não depende, por conseguinte, do acaso ou da simples inspiração pessoal do investigador [...] faz parte de uma época, com os seus problemas, os seus acontecimentos, os seus debates, sensibilidades e correntes de pensamento em evolução”. Segundo FORTIN (1999, p. 48), qualquer investigação tem por ponto de partida uma situação considerada como problemática, isto é, que causa um mal-estar, uma irritação,

uma inquietação, e que, por consequência, exige uma explicação ou, pelo menos, uma melhor compreensão do fenómeno observado.

Neste sentido, estabelecemos como pergunta de partida: de que forma a PNCV se prepara para a segurança aeroportuária em Cabo Verde? Para uma melhor compreensão da problemática, achamos conveniente estabelecer algumas questões derivadas. Primeiramente, consideramos pertinente analisar a história e a evolução da PNCV, bem como a sua relação com as leis e com a sociedade, de modo a permitir uma melhor compreensão da forma como perspetiva a segurança. Seguidamente, introduzimos a questão do terrorismo no contexto da aviação civil e o papel da ASA, da AAC e da segurança privada no contexto da segurança aeroportuária, analisando ao mesmo tempo o panorama da aviação civil cabo-verdiana, bem como as medidas desenvolvidas e as que podem vir a ser tidas em conta pelo Estado e pelas entidades acima referidas. Em terceiro lugar, tencionamos compreender a evolução da dinâmica da segurança aeroportuária em Cabo Verde e quais os principais riscos e ameaças impendem sobre os seus aeroportos, verificando as vulnerabilidades em termos de segurança. Num quarto momento, queremos analisar a dimensão securitária da PN no contexto aeroportuário, a sua coordenação com as outras entidades, bem como as contramedidas que poderão ser eficazes para fazer face às eventuais ameaças e riscos que impendem sobre os aeroportos de Cabo Verde.

Para responder de forma eficaz às diversas questões apresentadas a par da investigação, devem ser traçados os objetivos a serem prosseguidos. Na perspetiva de FORTIN (1999, p. 99), o objetivo enuncia de forma precisa o que o investigador tem intenção de fazer para obter respostas às suas questões de investigação. Deste modo, definimos como objetivos desta investigação analisar o papel da PNCV no âmbito da segurança aeroportuária e, ao mesmo tempo, compreender a dinâmica e a evolução da segurança nos aeroportos de Cabo Verde, bem como a sua importância no panorama atual. Procuramos ainda abranger o funcionamento e a gestão dos aeroportos, bem como analisar as vulnerabilidades que podem colocar em causa a sua segurança; analisamos ainda o papel da ASA, da AAC e da segurança privada no âmbito da segurança aeroportuária, bem como a coordenação que existe entre estes e, destes com a polícia. Por fim, propomos contramedidas que possam auxiliar face às ameaças e riscos que eventualmente os aeroportos estejam sujeitos, criando assim uma visão prospetiva sobre os riscos e as advertências.

No que respeita às opções ortográficas, a presente dissertação adota o novo acordo ortográfico, vigente desde 2009² e firmado pelo Acordo do Segundo Protocolo Modificativo ao Acordo Ortográfico da Língua Portuguesa. Quanto às citações de obras redigidas em língua estrangeira, foram efetuadas as respetivas traduções da língua original para a língua portuguesa, sendo as adaptações da nossa inteira responsabilidade.

² *Cfr.* RESOLUÇÃO DA ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA n.º 35/2008, de 29 de junho.

CAPÍTULO I

POLÍCIA NACIONAL DE CABO VERDE - DA ORIGEM À ATUALIDADE

I.1. POLÍCIA, SOCIEDADE E CONSTITUIÇÃO

O Homem, enquanto ser social, sente necessidade de viver em sociedade³. No entanto, o modo de pensar, as necessidades, as vontades e os interesses diferem de ser humano para ser humano e, deste modo, de sociedade para sociedade. Nesta senda, é necessário que existam regras que garantam uma boa convivência e que, para serem eficazes, precisam de ser fiscalizadas por uma entidade legitimada pela própria sociedade. Afirma SANTOS (2013, p. 55) que “as relações sociais são o motor da integração em sociedade, preconizada por relações de dominação interpares, as quais exigem mecanismos reguladores, em ordem à preservação da ordem social”. Esta afirmação vai ao encontro da argumentação de GUEDES VALENTE (2017, p. 129) de que “o exercício de qualquer direito não pode funcionar como limite dos direitos dos outros”. O Autor argumenta ainda que, “numa lógica de afirmação do Direito como poder, compete ao Estado institucionalizar uma força coletiva organizada jurídica e funcionalmente – POLÍCIA – que tenha por fim realizar os interesses gerais e os princípios socialmente aceites” (VALENTE, 2017, p. 124). É neste sentido que surge, enquanto representante do Estado na sua função administrativa, a Polícia, a qual deve atuar, segundo defende OLIVEIRA (2015, p. 38), com moderação e equilíbrio, no respeito dos direitos humanos inscritos na Constituição e nos demais tratados internacionais.

Os seres humanos, desde o momento em que passaram a viver em grupos, segundo aponta DIOGO FRANCO (2015), sempre tiveram como uma das suas principais preocupações a preservação de sua integridade corporal, a posse da sua propriedade e a salvaguarda de condições mínimas indispensáveis a uma existência tranquila e livre de

³ A ideia do homem como um ser social não é recente. Segundo WANESSA FORTES (2011), ARISTÓTELES (384-322 A.C), na sua obra “A política” já considerava que *o homem fora da sociedade um ser superior ou inferior à condição humana*. A Autora reforça essa ideia quando fala da *sociabilidade humana*, argumentando que “*o homem é um ser social e precisa estar em contato com seus semelhantes e formar associações [...] somente da interação social é possível o desenvolvimento de suas potencialidades e faculdades*” (FORTES, 2011).

ameaças externas. O direito à vida, à liberdade e à segurança⁴ consagrada no artigo 3 da Declaração Universal dos Direitos do Homem desde sempre foi uma prioridade para o ser humano. Conforme ensina EDUARDO PEREIRA CORREIA (2015, p. 8), “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”. Segundo afirma JOÃO AFONSO (2018, p. 214), a polícia, no início nasceu com o fito de impor a lei e dominar ou reprimir os ímpetos dos criminosos mais impiedosos, depressa transformou-se num poderoso instrumento para servir os interesses das fações ou elites mais diversas da sociedade.

No mundo contemporâneo, conforme salienta ALBERTO BARBOSA, “a polícia é um instrumento privilegiado criado pelo Estado para operacionalizar o mandato do uso legítimo da força [...] para uma entidade representativa e que se assume como promotora do bem comum” (2016, p. 101). Na visão de NETO (1991, p. 20), a atuação do Estado, no exercício do poder de Polícia, desenvolve-se em quatro fases: a ordem de polícia, o consentimento de polícia, a fiscalização de polícia e a sanção de polícia. A ideia de Estado, segundo a perspetiva de LAZZARINI (1994, p. 69), é inseparável da ideia de Polícia e o fundamento da ação de polícia é o Poder de Polícia. Aos olhos da sociedade, segundo sublinha NASCIMENTO (2016, pp. 4-5), o Estado e a polícia são os únicos responsáveis e responsabilizáveis pela segurança pública, o que constitui uma visão deturpada que merece ser desconstruída para que realmente haja um envolvimento de todos. É neste sentido que CORREIA e DUQUE (2012, p. 47) apontam que “deixando a polícia de ser a única guardiã da lei e da ordem, todos os membros da comunidade se tornam elementos ativos no esforço conjunto para melhorar a segurança e a qualidade de vida dos cidadãos”.

A palavra *polícia*, sendo polissémica, pode ser interpretada e definida de várias maneiras. Segundo sublinha CANAS (2007, p. 449), “o conceito da polícia que hoje empregamos resulta de um prolongado processo de evolução que foi da indiferenciação ao razoavelmente diferenciado”. Da mesma forma, GUSTAVO GOZZI (1998, p. 410) sublinha que a polícia era entendida como setor subsidiário da atividade do Estado, visando sobretudo a prevenção e punição dos ilícitos, mediante o emprego de um aparelho rígido e autoritário de investigação e intervenção. Como defende JOÃO RAPOSO (2006, p.

⁴ De realçar que o direito à liberdade e segurança pessoal encontra-se consagrado no n.º 1 do art.º 30 da CRCV. O número seguinte reforça-o, estabelecendo que ninguém pode ser total ou parcialmente privado da liberdade. Entretanto, o n.º 3 do mesmo artigo abre exceção para as situações que carecem de medidas cautelares processuais.

23), a polícia é “toda a atividade desenvolvida por uns e outros, com o fim de garantir a tranquilidade e a segurança públicas, condições necessárias ao pleno exercício dos direitos, liberdades e garantias”. Para ANTÓNIO CORREIA *et al.* (1945, p. 246), ela é a “instituição encarregada de manter a ordem e a segurança públicas e de velar pelo cumprimento das leis relativas a essa ordem e segurança, na multiplicidade dos seus aspetos”. De acordo com LUÍS ELIAS (2018, p. 28), a polícia é uma “instituição que tem por missão a proteção dos direitos humanos, a segurança interna, a garantia da ordem e tranquilidade públicas e a prevenção e investigação criminal”.

Na linha de VALENTE DIAS (2012, p. 156), a atividade policial “constitui uma intervenção na esfera jurídica dos particulares, muitas vezes passível de colisão com direitos”. Destarte, ALVARO LAZZARINI (1994, pp. 82-83) sublinha que o poder de polícia se concretiza em ato de polícia que só pode ser praticado por quem, efetivamente, detenha a competência para a sua realização. Reforça ainda o Autor que o poder de polícia tem os seus limites na legislação de regência da atividade policiada e, em especial, na Constituição, não se descartando o exame da realidade e se a ordem de polícia é razoável (LAZZARINI, 1994, p. 83). O trabalho da polícia para garantir a segurança aos cidadãos, colide muitas vezes com os direitos e liberdades fundamentais destes, nomeadamente, a liberdade de expressão, de livre circulação, o direito de reunião e de manifestação⁵, entre outras garantias constitucionalmente consagradas. Entretanto, aos cidadãos também são atribuídos deveres constitucionais, os quais surgem na CRCV no artigo 83 e seguintes, destacando o artigo 86 com a epígrafe *deveres para com as autoridades*⁶.

Historicamente, a ideia de *polícia* sempre esteve ligado à ideia da *política*⁷. Afirma FLORINDO (2011, p. 168), que toda a polícia é política e que a análise do *modus operandi* das instituições policiais permite avaliar o caráter do poder e as formas específicas da dominação assumidas em cada formação social. Conforme salienta EDUARDO PEREIRA CORREIA (2012, p. 25), a política e a segurança constituem uma relação estratégica complementar, enquanto conceitos operacionais, sociais e autónomos, de investigação das questões e de desafios do Estado moderno. É neste sentido que PEREIRA (2019, p. 27),

⁵ Cfr. art.º 48, art.º 51 e art.º 53 da CRCV.

⁶ A LEI DE SEGURANÇA INTERNA E PREVENÇÃO DA CRIMINALIDADE (LSIPC) estabelece no n.º 1 no art.º 5 que todas as pessoas têm o dever de colaborar na prossecução dos fins de segurança interna, acatando as ordens e mandatos legítimos das autoridades e não obstruindo o normal exercício das competências dos funcionários e agentes das FSS.

⁷ O art.º 7 da LSIPC é claro neste aspeto quando estabelece que “as FSS exercem a sua atividade de acordo com os objetivos e finalidades da política de segurança interna definida pelos órgãos de soberania”.

na mesma linha de pensamento, afirma que “a PNCV é fruto das reformas influenciadas por um conjunto de fatores de essência social, política e organizacional, com uma fusão clara à própria história cabo-verdiana”.

Cabo Verde é um Estado soberano, unitário e democrático, que reconhece e garante o respeito pela dignidade da pessoa humana, os direitos humanos como invioláveis e inalienáveis, a paz, a justiça, a igualdade e o exercício das liberdades fundamentais⁸. De realçar que a Lei sobre a Organização Política do Estado de Cabo Verde (LOPE) de 5 de julho de 1975, considerada a primeira CRCV⁹ e, conforme sublinha LOPES (2015, p. 31), instituía constitucionalmente em Cabo Verde um regime de ditadura¹⁰ de partido único que proibia a sociedade civil de muitos direitos essenciais dentro de um regime democrático moderno¹¹.

Segundo aponta RODRIGUES (2016, p. 18), na Constituição de 1980 a segurança não fez epígrafe em nenhum dos seus artigos enquanto bem jurídico, como aparecem os demais direitos, liberdades e garantias. O Autor afirma que as bases fundamentais para a edificação da segurança pública em Cabo Verde, seja pelo garante do direito à segurança, seja pelo reconhecimento da importância da polícia num Estado de Direito, foram lançadas pela Constituição de 1992 (RODRIGUES, 2016, p. 21). Na linha de ALBERTO BARBOSA (2016, p. 86), esta Constituição, para além de introduzir um leque variado de novos direitos dos cidadãos, dedicou o artigo 266 à polícia, estabelecendo a respetiva função e condicionando a aplicação das medidas de polícia aos princípios da “legalidade, necessidade, adequação e proporcionalidade”.

A necessidade de uma convivência ordenada, conforme argumenta FORTES (2011), impõe-se como condição para a subsistência da sociedade e o Direito corresponde a essa exigência ordenando as relações sociais através de normas obrigatórias de organização e comportamento humano. A atuação da polícia, segundo aponta VALENTE (2014, p. 180), “não se esgota no mero contato com o cidadão na resolução dos problemas,

⁸ Cfr. n.º 2 do art.º 1 da CRCV.

⁹ A LOPE aponta no preâmbulo que “[...] considerando que se torna necessário instituir órgãos do poder do Estado e uma orgânica jurídico-política, indispensáveis à governação e administração do país até que seja adotada a Constituição da República [...]”.

¹⁰ A LOPE estabelece no art.º 22 que “a legislação portuguesa em vigor nesta data mantém transitória e temporariamente a sua vigência em tudo o que não for contrário à soberania nacional, à presente Lei, às restantes Leis da República e aos princípios e objetivos do Partido Africano da Independência da Guiné e Cabo Verde”.

¹¹ Os direitos a que o Autor se refere são a liberdade de criar partidos políticos segundo o art.º 4 da Constituição de 1980, a liberdade de reunião, o direito à greve, a liberdade de criar associações não filiadas ao partido, a realização de eleições livres, transparentes e justas, entre outros (LOPES, 2015, p. 31).

estendendo-se assim aos planos jurídico, social, económico e cultural”. É neste sentido que TOMÉ (2010, p. 39) salienta que “a segurança é, manifestamente, uma das mais ambíguas, debatidas e contestadas noções em todo o edifício conceptual das relações internacionais”. A polícia existe porque na sociedade existem problemas, caso contrário, a sua existência seria desnecessária. Dentro dos limites legais, a polícia atua enquanto elemento *fiscalizador* e dissuasor de comportamentos que fogem da normalidade, garantindo assim a paz, a segurança e a tranquilidade pública.

I.2. BREVE ANÁLISE HISTÓRICA DA POLÍCIA NACIONAL DE CABO VERDE

Com aproximadamente uma década e meia de existência, a PNCV é uma das mais antigas instituições do país, o que a torna parte integrante e ativa da história de Cabo Verde. Neste sentido, falar da história da PNCV é também falar da história de Cabo Verde, a qual é também bastante influenciada pela história de Portugal e, por conseguinte, da sua polícia. Aponta BRITO-SEMEDO (2019)¹² que “até 1975 Cabo Verde era uma província ultramarina de Portugal, com uma polícia de segurança pública e uma pequena guarnição militar que incluíam, tanto uma como outra, portugueses metropolitanos e cabo-verdianos”.

Desde o *achamento*¹³ do arquipélago em 1640 até ao ano de 1872, conforme afirma BARBOSA (2012, p.13), não se conhece qualquer sinal da existência de uma organização que se dedicasse, em exclusivo, à manutenção da ordem pública. Entretanto, RODRIGUES (2016) faz menção à Portaria n.º 81, de 12 de abril de 1864, que aprova o primeiro regulamento de patrulha na cidade da Praia que surgiu em virtude da [...] *necessidade urgente de prover à segurança pública e de obstar à continuação de alguns roubos, que ultimamente aqui tem tido lugar a despeito dos poucos recursos de que dispõe o governo* [...]¹⁴. Segundo alega BARBOSA (2012, p. 13), tal regulamento da

¹² Cfr. MANUEL BRITO-SEMEDO (2019).

¹³ Existem algumas incongruências relativamente ao *achamento/descobrimto* de Cabo Verde, pelo que alguns Autores defendem que o arquipélago foi achado, destacando ÂNGELA DOMINGUES in ALBUQUERQUE e SANTOS (1991, p. 41), quando afirma que “[...] após o achamento das primeiras ilhas do arquipélago, impunha-se a sua ocupação pelo povoamento [...]”. Entretanto, outros Autores defendem o *descobrimto* do arquipélago, nomeadamente BERTELINA BRITO (2013, p. 56), quando afirma que “[...] a esta conjuntura veio juntar o arquipélago de Cabo Verde, descoberto entre 1460 e 1462, dando um novo alento a estas conexões atlânticas sociopolíticas e mercantis”.

¹⁴ In BOLETIM OFICIAL n.º 14, de 12 de abril de 1864.

patrulha da cidade da Praia, assinada pelo governador-geral CARLOS AUGUSTO FRANCO, confiava esta missão ao batalhão de artilharia de primeira linha que a cumpria diariamente entre as nove horas da noite e o raiar do dia, para atender às necessidades referidas.

Com o desenvolvimento da sociedade cabo-verdiana, e conforme RODRIGUES (2016, p. 9), “*para dar cumprimento à Portaria em causa, e em virtude do diminutíssimo número de soldados*”, sentiu-se a necessidade de repensar a segurança. O processo de criação de uma corporação policial iniciou-se em 28 de julho de 1870 quando o governador-geral CAETANO ALBUQUERQUE lavra a Portaria n.º 194, publicada no Boletim Oficial de 30 de julho, nomeando uma comissão presidida pelo presidente da Câmara Municipal da Praia, para estudar e propor ao Governo-Geral, um regulamento para o referido Corpo de Polícia (POLÍCIA NACIONAL, 2014). A sua efetivação só veio a acontecer dois anos mais tarde com a Portaria n.º 433 de 24 de dezembro¹⁵ emitida pelo Governador-Geral. No ano seguinte, a 13 de agosto de 1873, a referida Portaria que institui a Polícia em Cabo Verde, entrou em vigor. Segundo afirma BARBOSA (2012, p. 27), a Portaria em causa foi aprovada por um decreto sem número, de 23 de agosto de 1873, assinada pelo então *ministro e secretário d'estado dos negócios estrangeiros, e interino dos da marinha e do ultramar*, JOÃO DE ANDRADE CORVO. Reforça ainda o Autor que «o Corpo da Polícia estava dividido em duas esquadras de doze guardas cada e comandadas, cada uma delas, por um chefe de esquadra e o serviço era dividido em “ordinário” e “extraordinário”» (BARBOSA, 2012, p. 27).

Em 1879, com a Portaria n.º 102, de 7 de abril, foram criadas, a título provisório, duas companhias de polícia militar para guarnição das ilhas do arquipélago, sendo uma para Sotavento e outra para Barlavento e, conforme salienta BARBOSA (2012, p. 28), trata-se, da “primeira tentativa de criação de corpos de polícia ou mesmo de guardas municipais nas demais ilhas do arquipélago”. Em virtude do alargamento do povoamento, sobretudo nas restantes ilhas, aponta POLÍCIA NACIONAL (2014) que a 7 de outubro do ano seguinte, extingue-se o Corpo da Polícia da Praia, o qual cede lugar às Companhias de Polícia de Cabo Verde (militar e civil), aquarteladas na Cidade da Praia e Mindelo. Reforça BARBOSA (2012, pp. 28-29) que tal facto ocorreu por força de uma proposta do ministro e secretário de Estado dos Negócios da Marinha e Ultramar, VISCONDE DE S. JANUÁRIO,

¹⁵ A PORTARIA n.º 433, de 24 de dezembro, aponta que “*o grau de desenvolvimento e de progresso que esta cidade da Praia já atingiu exige que nela se organize um serviço policial de harmonia com o estado de adiantamento e destinado a velar pela ordem e segurança públicas e pelo cumprimento das prescrições policiais em vigor*”.

num relatório endereçado ao Rei D. LUÍS I, publicado no Boletim Oficial n.º 48, de 27 de novembro do mesmo ano para o devido efeito.

Um outro marco importante na história da PNCV, conforme defende BARBOSA (2012, p. 30), é a Portaria n.º 19, de 21 de fevereiro de 1897, que aprovou o Regulamento para o Corpo de Polícia Civil da província de Cabo Verde, criado pelo DECRETO n.º 2, de 24 de dezembro de 1896. De acordo com o Autor, para além de tratar do serviço de polícia, o regulamento esboçara uma tentativa de integração do território da província, não criando unidades territoriais, mas prevendo a possibilidade de o serviço policial ser prestado em qualquer parte da província (BARBOSA, 2012, p. 30). Mais tarde, em 1918, surge a Portaria n.º 484, de 27 de dezembro, a qual RODRIGUES (2016, p. 10) considera ser a primeira reorganização da polícia na era pós monárquica. Segundo o Autor, na referida Portaria, foi publicada a reorganização dos serviços militares e de policiamento¹⁶, criando deste modo o Corpo de Polícia e Guarnição que congregava na sua génese funções de carácter militar, policial, aduaneiro e sanitário, cobrindo o território do arquipélago (RODRIGUES, 2016, p. 10).

Numa conjuntura de aumento da criminalidade urbana que se vivia, surgiu a necessidade de reorganizar os Corpos de Polícia Civil das cidades da Praia e do Mindelo. Tal reorganização foi efetivada pelo DIPLOMA LEGISLATIVO n.º 31, de 1 de setembro de 1926, o qual, segundo BARBOSA (2012, p. 35), visava essencialmente melhorar o quadro salarial e extinguir o lugar de chefe criado pela reforma de 1923¹⁷. Para além da questão do aumento da criminalidade, afirma o Autor que a década de 1920 em Cabo Verde foi marcada por episódios de fome e de nula ou reduzida pluviosidade, facto este que, segundo RODRIGUES (2016, p. 11), fez com que as exigências à polícia aumentassem à medida que a satisfação das necessidades básicas da população se tornava cada vez mais difícil.

Em 1935 ocorre uma reorganização na polícia portuguesa, onde o Corpo da Polícia de Segurança Pública da metrópole, que no ano 1923 vinha a ocupar o lugar do

¹⁶ Esta reorganização, segundo BARBOSA (2012, p. 30), consistia na extinção “dos Corpos de Polícia Civil da Praia e do Mindelo, do Corpo de Guardas da Alfândega do Círculo Aduaneiro de Cabo Verde e o Corpo de Guardas de Saúde da província de Cabo Verde”, e na criação, em seus lugares, do denominado “Corpo de Polícia e Guarnição”.

¹⁷ Reorganizações ditadas pelos Diplomas Legislativos n.º 19, de 16 de janeiro de 1923, n.ºs 71 e 72, de 25 de julho de 1923, n.º 43, de 14 de maio de 1924 e n.º 31, de 1 de setembro de 1926. «*Aconteceram em ambiente de crise orçamental aguda que atingiu o arquipélago [...] e visava suprimir os lugares de comandantes da polícia e de escrivães existentes desde a reorganização de 1921, passando esses cargos a ser desempenhados por “chefes” agora criado*» in BARBOSA (2012, p. 32).

Corpo de Polícia Civil, é transformada em Comando-Geral da Polícia de Segurança Pública, conforme afirma BARBOSA (2012, pp. 41- 42). Considera o Autor que as alterações orgânicas ocorridas na Polícia portuguesa acabam por, de certa forma, também influenciar a filosofia e a organização da Polícia cabo-verdiana, sobretudo a partir da queda da monarquia. Para fundamentar tal afirmação, o Autor faz referência ao primeiro Regulamento Disciplinar para o Corpo de Polícia de Cabo Verde, criado pela Portaria n.º 4.213, de 16 de fevereiro de 1952, inspirado no regulamento disciplinar da PSP da metrópole (BARBOSA, 2012). Para reforçar a afirmação, NILTON RODRIGUES (2016, p. 12) apresenta um outro facto exemplificativo quando assevera que o Corpo de Polícia Civil passou, a 12 de maio de 1956, a ser designado de Corpo de Polícia de Segurança Pública de Cabo Verde (CPSPCV)¹⁸, através da Portaria n.º 4993. Entretanto, reforça o Autor que a sua oficialização só veio a ocorrer em 1962 com o DIPLOMA LEGISLATIVO MINISTERIAL, de 5 de setembro¹⁹.

A Polícia foi, ao longo dos anos, se reajutando e se reorganizando conforme as necessidades, destacando-se, a aprovação do Regulamento Disciplinar dos Corpos de Polícia de Segurança Pública do Ultramar, aprovada pelo Decreto n.º 45.524, de 3 de janeiro de 1964²⁰. Conforme aponta BARBOSA (2012, pp. 45-46), a mais profunda reorganização da polícia ocorrida até então e aquela que melhor retrata uma aproximação ao modelo policial vigente na metrópole, reside na aprovação da Portaria n.º 6.822, de 17 de janeiro de 1964, onde a Polícia de Segurança Pública de Cabo Verde viria a adotar um novo Regulamento Geral.

Segundo a POLÍCIA NACIONAL (2014), na sequência da revolução de abril em Portugal que ditou o fim do regime colonial, a Polícia de Cabo Verde, a 15 de novembro de 1974, reunida em assembleia-geral, aprovou uma moção de afastamento dos quadros portugueses. Assim, o comando da polícia cabo-verdiana passa a ser assumido, conforme aponta BARBOSA (2012, p. 48), pelo Comandante das Forças Armadas Revolucionárias do Povo TIMÓTEO TAVARES. No ano seguinte, a 5 de julho, Cabo Verde comemora a sua independência nacional e, segundo relata POLÍCIA NACIONAL (2014, p. 6), extinguiu-se o

¹⁸ Em virtude da mudança ocorrida na PSP de Portugal, é criada a 5 de setembro de 1962 a PSP de Cabo Verde, abandonando-se o cariz vincadamente militar e passando a ser um organismo com natureza essencialmente civil. (POLÍCIA NACIONAL, 2014).

¹⁹ *Cfr.* Estatuto do CPSPCV.

²⁰ Conforme afirma BARBOSA (2012, p. 45), só teve uma vigência de apenas três anos, tendo sido revogado pelo Decreto n.º 48.190, de 30 de dezembro de 1967, que entrou em vigor em 1 de janeiro de 1968, em todo o território ultramarino e vigorou em Cabo Verde até a sua revogação pelo DECRETO-LEI n.º 48/89, de 26 de junho que aprovou o Regulamento Disciplinar das Forças de Segurança e Ordem Pública.

corpo da Polícia de Segurança Pública de Cabo Verde e era criada a Direção Nacional de Segurança e Ordem Pública (DNSOP), incumbida de dirigir as forças policiais e garantir a segurança do novo Estado. É neste sentido que BARBOSA (2012, p. 48) afirma que “para marcar este histórico acontecimento, pelo DECRETO n.º 185/90, de 29 de dezembro, foi instituído o dia 15 de novembro, como o *dia da Polícia de Ordem Pública*”. Um ano após a independência de Cabo Verde, a Portaria n.º 12/76, de 24 de abril cria a Escola de Polícia DANIEL MONTEIRO²¹ que, conforme esclarece POLÍCIA NACIONAL (2014), surgiu sobretudo para colmatar as necessidades de formação dos novos quadros para a Polícia. Com a independência nacional abrem-se as portas para a cooperação policial internacional, sobretudo no âmbito da formação.

No ano de 1991, ano da implementação da democracia em Cabo Verde, passou a constar na orgânica da Polícia, a Unidade Especial de Polícia, como aponta RODRIGUES (2016, p. 13), contando com as valências: Corpo de Intervenção e de Proteção de Entidades (POLÍCIA NACIONAL, 2014). A Polícia cabo-verdiana sentiu a necessidade de se modernizar e, em 1998, de acordo com POLÍCIA NACIONAL (2014), entraram em vigor diplomas que regulam a organização interna, nomeadamente os estatutos, a orgânica, o quadro de pessoal, o regulamento orgânico do serviço da Polícia de Ordem Pública (POP), os códigos de ética e de honra e o regulamento das esquadras e postos.

A atual designação que carrega a polícia cabo-verdiana surgiu no ano 2005 com o DECRETO LEGISLATIVO n.º 6/2005, de 14 de novembro. De acordo com POLÍCIA NACIONAL (2014), a PN passou a coordenar todas as forças policiais, numa perspetiva de reforço da capacidade operacional e da racionalização dos meios materiais e humanos, para propiciar uma maior coordenação entre as várias vertentes de segurança face aos novos desafios. Nesta altura, a polícia cabo-verdiana assiste à uma fusão de forças policiais, pertencentes à Ministérios díspares: a POP, que pertencia ao Ministério da Administração Interna (MAI), a Guarda Florestal, que pertencia ao Ministério da Agricultura, a Guarda Fiscal (GF), que pertencia ao Ministério das Finanças e a Polícia Marítima, que pertencia ao Ministério dos Transportes²². Essa fusão das forças policiais deu origem à Polícia Nacional, que se encontra sob a tutela de um único Ministério - o

²¹ Em homenagem ao jovem combatente da liberdade da pátria, falecido nas vésperas da independência nacional, na ilha de S. Nicolau, in BARBOSA (2012, p. 47).

²² Segundo JOSÉ MARIA NEVES, ex-Primeiro-Ministro de Cabo Verde, na conferência e debate relativos ao tema *Democracia e Reforma Administrativa na República de Cabo Verde*, evento, integrado na 5.ª edição do Curso de Direção e Estratégia Policial, realizada a 26 de fevereiro de 2020, no ISCPPI.

MAI. Na perspetiva de RODRIGUES (2016, p. 13), as Forças e Serviços de Segurança (FSS) denominados de Corpo de Polícia Civil, PSP, POP e PN, consubstanciaram o mesmo organismo destinado a garantir a segurança e a ordem pública em Cabo Verde.

A história da polícia cabo-verdiana, conforme considera RODRIGUES (2016), quando analisada em termos de modificações consideráveis na própria estrutura, resume-se a quatro fases: a primeira, que corresponde ao período monárquico (1872 a 1910), em que a segurança estava a cargo do Corpo de Polícia Civil da Praia; a segunda, que corresponde ao período que decorre da implantação da República até ao eclodir da guerra colonial (1910 a 1964); a terceira que decorre da proclamação da independência ao ano em que terminou a legislatura do III Governo Constitucional da II República (1975 a 2005) e que, em virtude da independência e da democracia, verificaram-se progressos nas FSS; a quarta fase surge a partir de 2005 em que, conforme aponta o Autor, as reformas legislativas no setor da segurança interna levaram a que houvesse uma unificação das FSS, dando assim origem ao sistema atual designado de PNCV (RODRIGUES, 2016, p. 1).

Argumentam GONÇALVES e DURÃO (2017, p. 261) que “as histórias gerais da polícia resultantes de pesquisas académicas e debates historiográficos destinados a um público mais amplo são inexistentes entre nós”. Tal facto é claramente notável na realidade cabo-verdiana, sobretudo dada à vasta escassez de documentos respeitantes à história e à historiografia da PNCV. Há necessidade de pensar a história da Polícia, olhar para o passado e para a origem da instituição para poder compreender o presente e antecipar os desafios que o futuro fornece. Assim, pensar a história da Polícia não se esgota em refletir apenas sobre a *ponta do iceberg*, mas sim abordá-lo na sua plenitude, projetando-se para o futuro.

I.3. ESTRUTURA, ORGANIZAÇÃO E FUNCIONAMENTO

A PNCV é uma força pública, uniformizada, de natureza civil, profissional e apartidária, de âmbito nacional, dotada de autonomia administrativa, financeira e operacional²³. Dispõe de uma organização única para todo o território nacional, obedecendo à hierarquia de comando em todos os níveis da sua estrutura organizativa e

²³ Cfr. art.º 1 e 8 do DECRETO-LEI n.º 39/2007, de 12 de novembro e art.º 2 do DECRETO-LEGISLATIVO n.º 6/2005, de 14 de novembro.

exerce as suas funções em todo o território nacional²⁴. Importa ainda sublinhar que a PNCV depende do MAI²⁵.

A sua criação deve-se sobretudo à necessidade e emergência de um novo modelo de organização policial para Cabo Verde, numa perspetiva de reforço da capacidade operacional e da racionalização dos meios materiais e humanos²⁶. É nesta lógica que o Governo, através do DECRETO-LEGISLATIVO n.º 6/2005, de 14 de novembro, estabelece como modelo de organização policial a *Polícia Nacional*, criando assim a PNCV. Segundo defende OLIVEIRA (2006, p. 98), não existem modelos puros de polícia e as formas de organização policial resultam do processo histórico e de medidas de natureza política ou administrativa. Conclui-se então, a partir da ideia do Autor, que não existe um modelo *universal*, adotando assim cada país o sistema que melhor se adapte à sua própria realidade.

Para uma melhor compreensão deste ponto, torna-se perentório perceber o significado da polícia em sentido formal, funcional e orgânico. A polícia em *sentido formal*, na perspetiva de VALENTE DIAS (2012, p. 76), trata-se dos “poderes desenvolvidos pela polícia, em sentido funcional e orgânico, não apenas no exercício de polícia administrativa geral, mas também quando exerce a polícia administrativa especial e judiciária”. Segundo defende JOÃO RAPOSO (2015, p. 307), a polícia pode ser encarada como atividade e como instituição. O Autor aponta que, em *sentido material ou funcional*, a polícia é uma atividade de prevenção da perigosidade social e, em *sentido institucional ou orgânico*, ela trata-se do conjunto dos serviços da Administração Pública com funções essencialmente policiais (RAPOSO, 2015, p. 307). Reforça ainda LUÍS ELIAS (2018, p. 29) que a polícia em sentido orgânico “se concretiza na atribuição de competências a cada um dos órgãos ou níveis da instituição”.

A organização, as atribuições e as competências da PNCV enquanto força de segurança, conforme estabelece a LSIPC no artigo 6, constam da sua lei orgânica. Neste sentido, na perspetiva de acompanhar a dinâmica do processo de desenvolvimento nacional e, conseqüentemente, a complexidade do fenómeno criminoso e as novas

²⁴ Cfr. art.º 4 do DECRETO-LEI n.º 39/2007, de 12 de novembro e art.º 6 do DECRETO-LEGISLATIVO n.º 6/2005, de 14 de novembro.

²⁵ Cfr. art.º 3 do DECRETO-LEI n.º 39/2007, de 12 de novembro e n.º 2 do art.º 7 do DECRETO-LEGISLATIVO n.º 6/2005, de 14 de novembro.

²⁶ Cfr. Preâmbulo do DECRETO-LEGISLATIVO n.º 6/2005, de 14 de novembro.

ameaças que se colocam ao sistema de segurança interna do país²⁷, o DECRETO-LEI n.º 39/2007, de 12 de novembro vem estabelecer a estrutura organizativa e de funcionamento da PN²⁸. Destarte, a organização da PNCV compreende a Direção Nacional e os Comandos Regionais²⁹. De salientar que na dependência direta do Diretor Nacional funciona o Comando das Unidades Especiais, a Direção de Estrangeiros e Fronteiras (DEF), bem como os Serviços Sociais³⁰.

A Direção Nacional, órgão de direção central da PN³¹, é dirigida superiormente pelo Diretor Nacional³², coadjuvado por dois Diretores Nacionais Adjuntos (um para a Área Operativa e outro para a Área de Planeamento, Orçamento e Gestão) e compreende os órgãos e serviços constantes no n.º 2 do artigo 21 do DECRETO-LEI n.º 39/2007, de 12 de novembro³³. Os Comandos Regionais são unidades territoriais desconcentradas que funcionam na dependência direta do Diretor Nacional Adjunto para Área Operacional³⁴ e encontram-se hierarquicamente estruturados em Comando Regional, Esquadra Policial e Posto Policial, conforme estabelece o DECRETO-LEGISLATIVO n.º 6/2005, de 14 de novembro, no artigo 16 e a ORGÂNICA da PNCV no artigo 61. De sublinhar que os Postos Policiais dependem das Esquadras, sendo que estas dependem dos Comandos Regionais³⁵. Importa ainda, relativamente à estrutura operacional da PN, referir que em cada Comando Regional da PN pode ser criado um Comando da Secção Fiscal e um Comando de Secção da Polícia Marítima³⁶.

O quadro de pessoal policial da PNCV, conforme estabelece o DECRETO-LEGISLATIVO n.º 8/2010, de 28 de setembro, compreende as carreiras de Oficial de Polícia, Subchefe de Polícia e Agente de Polícia, as quais se desenvolvem por postos³⁷. No exercício das suas funções, o pessoal policial da PN obedece aos princípios da

²⁷ Cfr. preâmbulo do DECRETO-LEI n.º 49/2017 de 14 de novembro que altera o DECRETO-LEI n.º 39/2007, de 12 de novembro.

²⁸ Cfr. ANEXO I.

²⁹ Cfr. alíneas a) e b) do n.º 1 do art.º 19 do DECRETO-LEI n.º 39/2007, de 12 de novembro e art.º 9 do DECRETO-LEGISLATIVO n.º 6/2005, de 14 de novembro.

³⁰ Cfr. n.º 2 do art.º 19 do DECRETO-LEI n.º 39/2007, de 12 de novembro.

³¹ Cfr. n.º 1 do art.º 21 do DECRETO-LEI n.º 39/2007, de 12 de novembro.

³² Cfr. n.º 1 do art.º 10 do DECRETO-LEGISLATIVO n.º 6/2005, de 14 de novembro.

³³ Cfr. ANEXO II.

³⁴ Cfr. art.º 59 do DECRETO-LEI n.º 39/2007, de 12 de novembro.

³⁵ Cfr. n.º 3 e 4 do art.º 18 do DECRETO-LEGISLATIVO n.º 6/2005, de 14 de novembro e art.º 63 do DECRETO-LEI n.º 39/2007, de 12 de novembro.

³⁶ Cfr. n.º 3 do art.º 64 do DECRETO-LEI n.º 39/2007, de 12 de novembro.

³⁷ Cfr. ANEXO III.

prossecução do interesse público, da legalidade democrática, da honra, da lealdade e dedicação ao serviço³⁸.

A orgânica da PNCV estabelece como missão geral da PNCV defender a legalidade democrática, prevenir a criminalidade e garantir a segurança interna, a tranquilidade pública e o exercício dos direitos, liberdades e garantias dos cidadãos³⁹. Tais missões são executadas pelos elementos da PNCV de forma uniformizadas e armada, com exceção das situações em que poderão ser exercidas em traje civil quando a sua natureza ou as necessidades assim o exigirem⁴⁰. Importa ainda referir que a PN, embora seja uma instituição de serviço público, pode manter pessoal com funções policiais em regime de requisição ou de destacamento para prestar serviço em instituições judiciais e em órgãos da administração central ou local, conforme previsto n.º 1 do artigo 95 do DECRETO-LEI n.º 39/2007, de 12 de novembro e, também serviços remunerados, quando assim requisitada. A PN pode ainda, em comissão de serviço e em função dos interesses nacionais e dos compromissos assumidos no âmbito da cooperação internacional, nomear polícias para prestar serviços nos organismos internacionais ou países estrangeiros, conforme prevê o n.º 3 do artigo 95 do diploma em apreço.

Em 2017, a orgânica da PNCV sofreu algumas alterações e reajustes, com particular destaque para as forças públicas de que dispõe e cujas finalidades orgânicas se convergem para garantir a segurança interna, passando assim a integrar as áreas de Ordem Pública, Guarda Fiscal, Polícia Marítima, Trânsito, Estrangeiros e Fronteiras, e Polícia Florestal⁴¹. Importa também destacar a criação do Gabinete Estratégico da Ação Policial, o órgão de apoio e consultivo da Direção Nacional em todas as atividades da PN e, a criação da Direção Central da Investigação Criminal, serviço central e responsável pela direção, coordenação e execução da investigação criminal na PN⁴². As alterações a nível da estrutura organizacional da PNCV, sobretudo na criação de serviços e no reajustamento das valências, fazem com que ela se torne numa polícia cada vez mais integral e capaz de dar respostas às exigências e desafios da sociedade, para além de motivar o efetivo no desempenho da atividade policial.

³⁸ *Cfr.* art.º 3 do DECRETO-LEGISLATIVO n.º 8/2010, de 28 de setembro.

³⁹ *Cfr.* alínea *a*) do n.º 1 do art.º 2 do DECRETO-LEI n.º 39/2007, de 12 de novembro.

⁴⁰ *Cfr.* n.º 1 e 2 do art.º 92 do DECRETO-LEI n.º 39/2007, de 12 de novembro.

⁴¹ Saliente-se que na anterior orgânica da PNCV integravam a POP, a GF, a Polícia Marítima e a Polícia Florestal.

⁴² *Cfr.* art.º 27-A e art.º 52-A do DECRETO-LEI n.º 39/2007, de 12 de novembro.

I.4. ENQUADRAMENTO NORMATIVO, JURÍDICO E LEGAL

A CRCV dedica o artigo 244 à polícia, conferindo-lhe assim a função de “defender a legalidade democrática, prevenir a criminalidade e garantir a segurança interna, a tranquilidade pública e o exercício dos direitos dos cidadãos”. É com base neste artigo da Constituição que a PNCV estabelece, na sua orgânica, as missões gerais. Entretanto, os princípios foram mais além, estabelecendo assim outras missões mais específicas, nomeadamente funções de trânsito, investigação criminal, funções de carácter fiscal e aduaneiro, controlo das fronteiras aéreas e marítimas, preservação da floresta, bem como a coordenação e colaboração com outras FSS e autoridades judiciárias⁴³.

A vigilância policial de lugares, edifícios e estabelecimentos, a exigência de identificação de qualquer pessoa que se encontre ou circule em lugar público ou sujeito a vigilância policial e o encerramento de estabelecimentos quando nos mesmos se exerçam atividades criminosas⁴⁴ são as medidas de polícia que, por força do n.º 2 do artigo 244 da CRCV, se encontram elencadas no n.º 2 do artigo 8 da LSIPC. A polícia, enquanto Órgão de Polícia Criminal (OPC), tem a faculdade de as determinar para garantir a proteção da vida, a segurança e a integridade das pessoas, a tranquilidade e a ordem pública, conforme estabelece o n.º 1 do artigo 8 da LSIPC. De salientar que no n.º 3 do artigo em apreço surgem outras medidas cautelares de polícia como a apreensão temporária de armas, munições e explosivos, a suspensão de autorizações aos titulares dos estabelecimentos referidos na alínea anterior e o encerramento temporário de estabelecimentos destinados à venda de armas ou explosivos.

Na perspetiva de GUEDES VALENTE (2014, pp. 371-372), sempre que os OPC tomam conhecimento do facto criminoso devem praticar atos cautelares de natureza pré-processual e de competência própria que, para além de necessários e urgentes, se mostrem também adequados e menos onerosos para os direitos do cidadão. A afirmação do Autor vai ao encontro do previsto nos números 2 e 3 do artigo 3 da LSIPC⁴⁵. Os *atos cautelares* a que o Autor se refere são as medidas preventivas contra as pessoas presentes no local

⁴³ Cfr. n.º 1 do art.º 2 do DECRETO-LEI n.º 39/2007, de 12 de novembro.

⁴⁴ Realce-se o encerramento de estabelecimentos quando nos mesmos se exerçam atividades criminosas devendo ser imediatamente comunicada à autoridade judiciária competente, conforme determina o n.º 4 do art.º 8 da LSIPC.

⁴⁵ O n.º 2 e o n.º 3 do art.º 3 da LSIPC determinam que as medidas de polícia são as previstas nas leis, não devendo ser utilizadas para além do estritamente necessário e que a prevenção dos crimes só se pode fazer com observância das regras gerais sobre polícia e com respeito pelos direitos fundamentais dos cidadãos.

dos indícios que se encontram elencadas no CPP cabo-verdiano nos artigos 226 a 229. A PN, por força do artigo 9 da sua orgânica e enquanto OPC de competência genérica⁴⁶, pode praticar tais atos, inclusive antes de receber ordem da autoridade judiciária competente para investigar e assegurar os meios de prova, devendo imediatamente informar aquela autoridade⁴⁷.

A CRCV é clara quando, no n.º 2 do artigo que dedica à polícia, determina que as medidas de polícia devem ser utilizadas com respeito pelos direitos, liberdades e garantias dos cidadãos e que as mesmas devem obedecer aos princípios da legalidade, da necessidade, da adequação e da proporcionalidade. Segundo GUEDES VALENTE (2015, pp. 154-155), a segurança não é, nem deve ser pressuposto da liberdade e vice-versa. Afirma ainda o Autor que “a normatividade da segurança deve subordinar-se à prossecução da liberdade e dos demais direitos fundamentais pessoais, sociais, económicos, culturais e políticos para que possamos falar em democracia e em cidadania democrática no séc. XXI” (VALENTE, 2015).

A função de garantir a segurança interna é conferida à polícia, conforme prevê o número 1 do artigo 244 da CRCV. A segurança interna, segundo a alínea *a*) do artigo 2 da LSIPC, é definida como a atividade desenvolvida pelo Estado para garantir a ordem, a segurança e a tranquilidade públicas, proteger pessoas e bens e prevenir a criminalidade. Esta atividade deve ser exercida em consonância com a lei e com respeito pelos direitos, liberdades e garantias das pessoas e pelos demais princípios do Estado de Direito Democrático⁴⁸. A polícia, conforme sublinha ARMANDO ALVES (2008, p. 35), desempenha um papel de grande relevo na vida política das sociedades, procurando garantir a ordem pública, sem a qual dificilmente se mantém um Estado.

Noutro sentido, a Lei de Investigação Criminal estabelece que a PN, enquanto OPC, coadjuva a autoridade judiciária, a quem cabe a direção da investigação, atuando no processo sob a sua orientação e dependência funcional⁴⁹. De salientar que o diploma em questão prevê mais atribuições no âmbito da investigação criminal à PN, destacando o número 2 do artigo 6 que lhe confere o poder de “praticar, por sua própria iniciativa, as diligências e os atos cautelares necessários para assegurar os meios de prova, assim que tenham notícia da prática de um facto punível, bem como apreender os objetos

⁴⁶ A PN, à semelhança da Polícia Judiciária (PJ), é um OPC de competência genérica (art.º 70 do CPP).

⁴⁷ *Cfr.* n.º 1 e n.º 3 do art.º 227 do CPP.

⁴⁸ *Cfr.* n.º 1 do art.º 3 da LEI n.º 16/VII/2007 de 10 de setembro.

⁴⁹ *Cfr.* art.º 3 e alínea *b*) do n.º 1 do art.º 5 da LEI n.º 30/VII/2008 de 21 de julho.

provenientes ou relacionados com a prática desses factos”. É neste âmbito, e em concordância com a lei processual, que a PN exerce as suas competências de investigação, sejam específicas ou delegadas, realizando perícias, revistas e buscas, detenções fora de flagrante delito e apreensões, devendo estas ser comunicadas de imediato à autoridade judiciária competente⁵⁰.

Os crimes em que as competências de investigação são reservadas à PJ encontram-se elencadas no artigo 9 da Lei de Investigação Criminal e, sempre que se afigurar mais adequado ao bom andamento da investigação ou decorra da simplicidade dos factos a investigar, poderão ser delegadas à PN, conforme prevê o n.º 1 do artigo 11 do diploma em apreço. Cabe à PN, no âmbito da sua competência específica de investigação criminal, investigar os crimes que não são de competência reservada da PJ e os previstos no artigo 10 da Lei n.º 30/VII/2008, de 21 de julho.

Toda a atuação da PN está subordinada às leis, embora existam situações que conferem uma certa discricionariedade, devendo a polícia sempre atuar com respeito pelos direitos, liberdades e garantias dos cidadãos, conforme prevê o n.º 2 do artigo 244 da CRCV. De acordo com GERMANO MARQUES DA SILVA (2001, p. 110), o fundamento da ética policial reside no respeito pela dignidade das pessoas, conjugado com o culto da liberdade e da legalidade e o espírito de serviço à comunidade. O poder de polícia, conforme sublinha LAZZARINI (1994, p. 70), por ser discricionário e não arbitrário, tem limites. Os limites dos quais o Autor se refere são as leis. Segundo afirma LUÍS ELIAS (2018, p. 63), os polícias assumem o compromisso público de respeitar a Constituição e as demais leis da República, obrigando-se a cumprir os regulamentos e as determinações a que devam respeito, nos termos da lei.

⁵⁰ *Cfr.* art.º 7 da LEI n.º 30/VII/2008, de 21 de julho, e as medidas preventivas e meios de proteção e de obtenção de provas previstos no título III do CPP.

CAPÍTULO II

O PANORAMA SECURITÁRIO NO ÂMBITO DA AVIAÇÃO CIVIL

II.1. A SEGURANÇA AEROPORTUÁRIA E O TERRORISMO

Nos últimos anos, o terrorismo e as suas ameaças têm representado um risco elevado e causado grandes danos ao turismo em escala global e local (LOHMANN, 2004, p. 15). Vários Estados foram alvo deste flagelo, muitas vezes com recurso a ataques a aeroportos, o que torna indispensável que cada Estado preveja cenários que possam pôr em causa a segurança da aviação civil e, ao mesmo tempo, adote medidas de segurança eficazes para fazer face às mesmas. Como afirma CATARINO (2016, p. 56), as novas ameaças trazem consigo *roupagens* complexas e desconcertantes, uma vez que se caracterizam pela violência internacional não estatal, manifestando-se de forma assimétrica, visto não terem uma origem clara e poderem surgir em qualquer lugar. É neste sentido que EDUARDO PEREIRA CORREIA (2012, p. 26) afirma que “estamos, portanto, perante uma alteração do paradigma de prioridade dos programas de ação pública e política, bem como de uma nova dimensão externa precedente relativamente à segurança interna”. Por outro lado, José FERNANDES (2014, p. 19) defende que “o surgimento de ameaças transfronteiriças, o terrorismo, a proliferação de armas de destruição maciça, a internacionalização do crime organizado, levou à necessidade de adaptação e ajustamento das políticas tradicionais de defesa externa e de segurança interna”. Assim, aponta o Autor, para a combinação dos níveis nacionais (coordenação) e das organizações internacionais (multinacionais e transnacionais) como forma de responder eficazmente a essas novas ameaças (FERNANDES, 2014, p. 19).

O impacto que o terrorismo vem causando nos Estados e nas populações levou à necessidade de um estudo mais aprofundado do fenómeno, de forma a compreendê-lo melhor e garantir maior eficácia no seu combate. Vários teóricos têm andado em redor desta temática, não existindo, no entanto, um consenso quanto à definição do conceito de terrorismo. É neste sentido que HERMÍNIO MATOS (2019, p. 42) sublinha que “o conceito do terrorismo não logrou, até a data, uma definição consensual e universalmente aceite”. Para o Autor, “o terrorismo é, pelos seus defeitos psicológicos, um ato violento cujo alcance simbólico permanece antes, durante e após o exercício da violência” (MATOS,

2019, p. 42). De acordo com COLOMBO (2015, p. 44), “uma das primeiras dificuldades na definição de terrorismo decorre da característica subjetiva do terror, já que o terrorismo é uma forma de violência cuja realização se objetiva no âmbito psicológico do indivíduo”. O terrorismo, segundo NICOLÁS GAMES (2018, p. 658), é uma ação política violenta, cujo objetivo é suscitar reações emocionais para condicionar atitudes e alcançar que um Estado faça ou deixe de fazer algo. Na perspetiva de CAVALCANTE (2018, p. 147), este é encarado como “o indiscriminado uso da violência com o fim de difundir o pavor na sociedade, fragilizando a confiança nos governos, constringendo as sociedades e seus líderes a ceder aos objetivos dos terroristas”.

Os Estados têm de acompanhar a evolução, a qual carrega consigo aspetos positivos e negativos. De acordo com RAQUEL DUQUE (2012, p. 144), o paradigma securitário mudou e a conjuntura de segurança adensou-se com a simultaneidade de dois fenómenos: a acelerada internacionalização dos contactos entre pessoas, bens e serviços e o fim da bipolaridade. O primeiro fim do Estado, conforme argumenta CLEMENTE (2000, p. 95), é a segurança, externa e interna, pois, se um Estado se torna incapaz de assegurar a prossecução desse fim, perde a razão de existir.

A generalização mundial dos padrões de segurança na aviação civil segundo afirma RAQUEL DUQUE (2012, p. 9), não foi acompanhada da mesma forma em todos os Estados. Destarte, sublinha NABAIS (2011, p. 150) que o carácter global do terrorismo transnacional impossibilita, na maioria das vezes, compreender e identificar o âmbito e local da sua preparação e possível execução, de forma a haver prevenção. Na mesma linha de pensamento reforça MATOS (2015, p. 150) que este *renovado* fenómeno terrorista global parece agora, mais do que nunca, potenciado, quer nas suas capacidades de atuação, quer nos efeitos que logra alcançar.

A relação entre atos de terrorismo e a aviação civil, conforme aponta RAQUEL DUQUE (2014, p. 123), é quase tão antiga quanto o desenvolvimento da própria aviação, variando, no entanto, ao longo dos séculos XX e XXI, a tipologia dos atos terroristas. De acordo com LIMA (2009, p. 17), “a combinação de prestígio, velocidade, multiplicidade de destinos e um grande raio de ação não escapou à atenção dos organizadores terroristas, os quais concluíram, nos finais dos anos 60, que a aviação constituía um alvo preferencial para atingir seus objetivos”. No contexto de um mundo globalizado, segundo a perspetiva de KAJIBANGA (2016, p. 3), os Estados diferenciam-se essencialmente no que respeita à circunstância geopolítica, à capacidade de compreensão da natureza dos novos problemas

e fenómenos sociais, assim como pela rapidez e consistência das respostas aos mesmos e à sua capacidade de adaptação às novas realidades. É neste sentido que MEDEIROS (2002, p. 64) argumenta que o terrorismo pode vir a ser utilizado por todas as causas, sejam derivadas de ideologias políticas, de religiões ou de lutas pela independência.

A globalização *eliminou* de uma certa forma as fronteiras físicas entre os Estados, permitindo assim, mesmo à distância, que certos tipos de crimes sejam cometidos. No entanto, ainda muitos optam por cometê-los no próprio local e os aeroportos têm sido, à escala mundial, alvo de ataques terroristas. Aponta COELHO (2018, p. 21) que o primeiro ato de interferência ilícita registado contra a aviação civil ocorreu no Perú no dia 21 de fevereiro de 1931. O Autor sublinha que um grupo de revolucionários peruanos sequestrou um avião que transportava correio, exigindo que o piloto sobrevoasse a cidade de Lima, com o objetivo de lançar panfletos de propaganda contra o Governo (COELHO 2018). O 11 de setembro, conforme considera FONSECA (2013, p. 112), representou um marco na tentativa de mudança do paradigma da segurança aeroportuária americana e europeia. Defende o Autor que esta *“gradualmente, passou a caminhar em direção ao modo israelense de se pensar em segurança: e se, ao invés de procurarmos pelas bombas, passássemos a procurar pelos terroristas?”* (FONSECA, 2013, p. 112). Em Cabo Verde, após o atentado de 11 de setembro, afirma RAMOS (2009, p. 9) que as preocupações com a segurança do país geraram um temor ainda maior a respeito do controlo de acesso nos aeroportos e dos instrumentos de controlo da segurança das unidades aeroportuárias, bem como do próprio controlo do espaço aéreo.

As ameaças que pendem sobre os Estados transcendem as tradicionais intimações e exigem, por norma, maiores capacidades para além dos instrumentos diplomáticos e militares (LOURENÇO *et al.*, 2015, p. 34). O carácter transnacional das ameaças atuais revelou a necessidade de se fomentar relações internacionais e de se estabelecerem parcerias com entidades públicas e privadas, para além de mostrar que a segurança dos aeroportos se tornou numa prioridade para todos os Estados. De acordo com LUÍS ELIAS (2013, p. 17), os Estados já não podem decidir de forma autónoma e isolada sobre as políticas e meios com que podem atingir a sua segurança. Sublinha o Autor que *“esta deixou de ser apenas um assunto interno de cada Estado, para passar a ter de ser vista de uma forma mais ampla [...], centrando-se na segurança das comunidades e das pessoas”* (ELIAS, 2013, p. 17).

Conforme afirma INÁCIO (2010, p. 1), “numa sociedade complexa e globalizada, a segurança é cada vez mais um *bem público* que deve ser coproduzida pelo conjunto dos atores sociais”. É nesta ótica de pensamento que EDUARDO PEREIRA CORREIA (2018, p. 19) considera que “os Estados deixam de ser os únicos fornecedores da segurança”. Hoje, a segurança é um conceito mais abrangente e complexo, que envolve muitos atores, pois, a segurança é um problema do Estado, da comunidade internacional, das polícias, das comunidades e de toda a sociedade civil. De acordo com PEREIRA (2016, p. 57), a emergência de novos atores não estatais, crescentes interdependências e interações globais entre todos os atores, refletidas no aumento do fluxo nas comunicações, nos transportes, nos movimentos financeiros e de pessoas, levou a algum declínio na centralidade dos Estados.

À medida que a aviação civil foi ganhando relevância enquanto setor de transporte de passageiros e de carga, tornou-se também num alvo de atividades criminosas, entre as quais o terrorismo (DUQUE, 2015, p. 356). É neste sentido que MATOS (2019, p. 38) afirma que, hodiernamente, grupos e organizações terroristas tendem a adotar um modelo organizacional e uma estrutura de comando e controlo que lhes permita assegurar a sua continuidade e integridade, bem como a consecução dos seus objetivos e da sua eficácia operativa. Assim, argumenta RAQUEL DUQUE (2015, p. 358) que a aviação civil constitui um alvo atrativo para os terroristas devido à capacidade de difusão da sua mensagem pela mediatização que os ataques suscitam, especialmente aqueles que provocam grande número de vítimas mortais.

A emergência do sentimento de insegurança, segundo afirma LOURENÇO (2015, p. 444), ao minar a confiança dos cidadãos na capacidade do Estado de Direito em assegurar a sua segurança, pode contribuir ativamente para a assunção de ideologias securitárias e para a aceitação de quadros restritivos das liberdades e direitos fundamentais. Conforme salienta CARVALHO (2018, p. 204), é incontornável reconhecer a complexidade e incerteza associadas ao fenómeno terrorista e à sua constante adaptação e evolução. Destarte, afirma o Autor que, no plano da segurança interna, as entidades envolventes no seu combate devem pautar-se pela aprendizagem contínua e prospetiva, realçando também a importância do compromisso conjunto e da coordenação entre as entidades responsáveis (CARVALHO, 2018). A coordenação entre as entidades responsáveis torna-se fundamental no combate à atividade terrorista, tanto no plano da segurança interna como na cooperação com entidades externas ao Estado. O ordenamento jurídico cabo-

verdiano prevê e regula tal coordenação. Assim, de acordo com o artigo 10 da Lei n.º 27/VIII/2013, de 21 de janeiro⁵¹, as autoridades competentes em matéria de prevenção do terrorismo e do seu financiamento devem cooperar com as autoridades de outros Estados. Essa cooperação seria sobretudo em matéria de troca de informações, de investigações e de procedimentos judiciais, de extradição e ao auxílio judiciário mútuo. O artigo 10 do diploma em apreço reforça ainda esse dever de cooperação quanto às medidas cautelares ou provisórias, nomeadamente através da apreensão, da perda de bens, de fundos associados ao terrorismo ou ao seu financiamento.

As infraestruturas aeroportuárias, conforme aponta MONTEIRO (2020)⁵², sempre foram na verdade alvos dos terroristas, por fatores vários, designadamente o impacto na consciência pública internacional de um ataque a essas infraestruturas. O Autor salienta que, atualmente, já não interessa apenas aos terroristas chegar à aeronave, mas também atacar as áreas públicas dos aeroportos, verificando assim ataques no próprio *lado terra*⁵³ dos aeroportos (MONTEIRO, 2020). Veja-se que a salvaguarda e proteção da aviação civil contra atos de interferência ilícita, conforme prevê o PNSAC, constitui um objetivo primordial do Estado cabo-verdiano, garantindo o melhor nível possível de segurança dos passageiros, da tripulação, do pessoal em terra, do público em geral, das aeronaves, das instalações aeroportuárias, da carga, do correio e dos meios de navegação aérea. De acordo com o Relatório Anual sobre a Situação da Justiça - 2018/2019, durante o ano judicial 2018/2019 não foram registados nos serviços do Ministério Público, quaisquer processos referentes aos crimes de organização terrorista, terrorismo e financiamento do terrorismo e de proliferação de armas de destruição em massa em Cabo Verde (CONSELHO SUPERIOR DO MINISTÉRIO PÚBLICO, 2019, p. 164). Segundo sublinha SILVA (2020)⁵⁴, Cabo Verde tem feito esforços consideráveis para fazer frente ao fenómeno, realçando o Autor a necessidade de serem repensados os modelos de treino e canalizá-los para as novas tipologias de ataques e com enfoque para os aeroportos do país, principalmente os

⁵¹ Os crimes relacionados com o terrorismo, nomeadamente os crimes de organização terrorista e colaboração com organização terrorista encontravam-se previstos no Código Penal nos artigos 315 e 316. Foram revogadas por força do artigo 44 da Lei n.º 27/VIII/2013, de 21 de janeiro. Esta lei vem estabelecer medidas de natureza preventiva e repressiva contra o terrorismo e o seu financiamento (art.º 1 da LEI n.º 27/VIII/2013, de 21 de janeiro).

⁵² Cfr. MONTEIRO (2020).

⁵³ N.A. *Lado terra* é a área de um aeródromo e edifícios nele compreendidos onde o acesso não é reservado e em que, normalmente, é permitido o acesso do público (FORTES, 2020). Recentemente as ações terroristas têm incidido sobre as infraestruturas existentes no *lado terra*, sendo os ataques aos aeroportos de Bruxelas - Bélgica e na Turquia são exemplos paradigmáticos (FORTES, 2020).

⁵⁴ Cfr. SILVA (2020).

aeropostos de Sal e da Boa Vista. Destarte, afirma o Autor que a PN deu um sinal no sentido de rever todos esses parâmetros e canalizar forças especializadas, alocando nestas duas ilhas um destacamento da Unidade Especial, com enfoque para os aeroportos, combatendo a possíveis ameaças que possam surgir (SILVA, 2020).

O sentimento de insegurança é cada vez mais notável nas sociedades modernas e a sociedade cabo-verdiana não foge à regra. A globalização atribuiu uma dimensão global às ameaças, fazendo com que os problemas vizinhos sejam *partilhados*, ou seja, estes acabam por ter repercussões noutros Estados. Se olharmos diariamente para as notícias, apercebemo-nos que estamos a viver numa *sociedade de risco*, a qual apresenta ameaças ao desenvolvimento e à manutenção da qualidade de vida e da saúde individual e coletiva. A dinâmica da aviação civil tem suscitado interesse nos terroristas, facto este que surge como alerta aos Estados, mesmo para os que não possuem qualquer histórico de ataque ou tentativa de ataque, mitigando ao máximo as suas vulnerabilidades.

II.2. CARACTERIZAÇÃO E EVOLUÇÃO DOS AEROPORTOS DE CABO VERDE

Durante séculos, o Homem aspirou conseguir *voar*. Tal aspiração tornou-se realidade no início do século passado, a 17 de dezembro de 1903⁵⁵, conforme aponta VIEIRA (2013, p. 35). Nesse dia, segundo afirma o Autor, concretizou-se o primeiro voo de *um mais pesado que o ar* em Kitty Hawk, quando os irmãos ORVILLE WRIGHT e WILBUR WRIGHT lograram fazer voar o *Flyer* nas colinas de Kill Devil, percorrendo uma distância de 40 metros em 12 segundos (VIEIRA, 2013, p. 35). Em Cabo Verde esta realidade só veio a acontecer anos mais tarde, em 1922. Nesta data, afirma VIEIRA (2013, p. 15) que chegou a Cabo Verde o primeiro hidroavião. Ressalva também o Autor que em janeiro de 1296, aquando de uma aventura de RAMÓN FRANCO que partira de Espanha com destino a Buenos Aires, aterrou o avião *Plus Ultra* no porto da Praia, depois da primeira paragem em Las Palmas (VIEIRA, 2013, p. 48). Estes marcos deram o pontapé de saída para a história da aviação civil cabo-verdiana. Segundo sublinha JOÃO CHANTRE (2013, p. 8), a aventura da aviação cabo-verdiana teria começado no ano de 1955, com

⁵⁵ PINHEIRO (2013, p. 5) também considera o ano de 1903 como início da era aeronáutica. Entretanto, sugere o Autor que *há quem fixe o início da história da aviação à data de 1783, altura em que os irmãos MONTGOLFIER fizeram levantar do solo um balão de ar quente.*

um biplano com dois motores. Assim, para além deste importante marco na história da aviação civil cabo-verdiana, aponta o Autor outras datas marcantes, a destacar: o dia 27 de dezembro de 1958, altura em que foi criada a transportadora aérea nacional - a TACV (Transportes Aéreos de Cabo Verde); o ano de 1973 em que a companhia nacional adquire dois HS – 748, aumentando o tráfego entre as ilhas; o ano de 1996 em que a companhia recebe o seu primeiro jato, um B-757-200, facto este que o Autor considera ser a primeira revolução da aviação no país (CHANTRE, 2013, p. 8).

Regra geral, as infraestruturas aeroportuárias nacionais, e especialmente as internacionais, são infraestruturas críticas que possuem vários pontos sensíveis onde trabalham e circulam milhões de pessoas, sujeitas às mais diversas ameaças desde o terrorismo, sabotagens, ameaças, atos de vandalismo e desordem (OLIVEIRA, 2015, p. 438). Em Cabo Verde, segundo afirmam MAIA e BORGES (2006, p. 26), os aeroportos representam uma peça fundamental para o desenvolvimento do turismo no país, pela sua própria constituição em arquipélago, fazendo com que o setor de transporte aéreo e a infraestrutura aeroportuária sejam de extrema relevância.

O transporte aéreo, conforme aponta SOUSA (2013, p. 8), revela-se de uma importância primordial para Cabo Verde se considerarmos a sua localização e configuração geográfica. Segundo sublinha CHANTRE (2013, p. 24), se por um lado como país arquipelágico não podemos dispensar os transportes aéreos, por outro lado, parece que manter um protecionismo exacerbado pode acarretar grandes riscos para o país a médio e longo prazo. Cabo Verde conta atualmente com quatro aeroportos internacionais: o Aeroporto Internacional Amílcar Cabral (AIAC) na ilha do Sal; o Aeroporto Internacional Nelson Mandela (AINM) na ilha de Santiago; o Aeroporto Internacional Aristides Pereira (AIAP) na ilha de Boavista e o Aeroporto Internacional Cesária Évora (AICE) na ilha de São Vicente. O arquipélago conta ainda com três aeródromos: o aeródromo do Fogo, o aeródromo de São Nicolau e o aeródromo do Maio⁵⁶.

O aeroporto do Sal recebeu, pela primeira vez, um voo comercial no dia 15 de dezembro de 1939, após alguns voos experimentais, conforme aponta ASA (2020)⁵⁷. Trata-se então de um momento marcante para a história da aviação civil cabo-verdiana. Na altura, o então Aeródromo Internacional da Ilha do Sal foi um projeto italiano criado

⁵⁶ Cfr. ANEXO V.

⁵⁷ Cfr. ASA (2020). O avião SM83 I-AZUR, comandado por GORI CASTELLANI, aterrava em Espargos, numa escala da primeira travessia atlântica oficial das então Linhas Aéreas Transcontinentais Italianas (LATI) (*Op. cit.*).

para abastecer aviões em trânsito entre Roma e a América do Sul e, mais tarde em 1947, a infraestrutura mudaria de mãos, comprada pelo governo colonial português⁵⁸. O Aeroporto do Sal, segundo ressalva ASA (2020), cresceu, acompanhou a modernidade tecnológica, ao longo dos tempos foi adaptando-se às exigências do mercado e às normas da aviação e hoje, após 80 anos, é um dos mais importantes da região. Na ilha de Santiago, o antigo aeródromo Francisco Mendes começou a realizar em 2005 voos internacionais, passando este a chamar-se Aeroporto Internacional da Praia. Conforme aponta o GOVERNO DE CABO VERDE (s.d.), o voo inaugural foi operado pela TACV (atual Cabo Verde Airlines) e saiu de Lisboa. Mais tarde, em 2012, alterou novamente o nome, passando a chamar-se AINM. O AIAP da ilha de Boavista também teve um percurso semelhante. Em 2002, segundo sublinha GOVERNO DE CABO VERDE (s.d.), foi convertido em aeroporto, e em 2007 ganhou o estatuto de aeroporto internacional. Salienta ainda o GOVERNO DE CABO VERDE que este é um dos aeroportos mais pequenos de África e que dispõe de limitações relativamente à iluminação artificial, operando apenas durante o dia (entre as 8h e as 18h). Por sua vez, o AICE da ilha de São Vicente, o aeroporto que também serve a ilha de Santo Antão, foi inaugurado em 1960 e só adquiriu o estatuto de aeroporto internacional em 2009.

Enquanto país de destino turístico, Cabo Verde vê os seus aeroportos confrontados com o aumento substancial do fluxo de aeronaves, passageiros, bagagens, carga aérea, bem como das restantes atividades que orbitam a volta da aviação civil (FORTES, 2020)⁵⁹. De acordo com os dados do Instituto Nacional de Estatística - INE (2020), durante o ano de 2019, nos aeroportos e aeródromos nacionais, o número de aviões movimentados cresceu 3,3%, o tráfego de passageiros aumentou 2,6%, a tonelage de cargas movimentadas cresceu 6% e a tonelage dos correios movimentados⁶⁰ aumentou 12,6% em relação ao ano de 2018, conforme se pode verificar no quadro 1.

⁵⁸ Cfr. GOVERNO DE CABO VERDE (s.d).

⁵⁹ Cfr. FORTES (2020).

⁶⁰ As movimentações das aeronaves referem-se a aterragens e descolagens nos aeroportos e aeródromos de Cabo Verde. Quanto aos passageiros, foram tidos em consideração os embarcados, desembarcados e em trânsito direto. Relativamente às cargas, foram consideradas as embarcadas e desembarcadas e, no que tange aos correios, foram tidos em consideração os dados embarcados e desembarcados.

Quadro 1. Movimentos de aeronaves, de passageiros, das cargas e dos correios

Ano	Movimentos Aeronaves	Movimentos Passageiros	Cargas (em toneladas)	Correios (em toneladas)
2018	34.077	2.702.232	1.311.016	405.363
2019	35.202	2.771.919	1.390.232	456.612
Var. (%)	3,3	2,6	6	12,6

Fonte: Adaptado das Estatísticas dos Transportes 2019 (INE, 2020).

Os anos anteriores apresentaram também dados tendencialmente crescentes. Durante o ano de 2017, segundo indica ASA (2018, p. 9), movimentaram-se nos aeroportos de Cabo Verde um total de 2 649 231 passageiros, refletindo um crescimento de 19,6% em relação ao ano anterior. Todos os aeroportos registaram aumentos no total de passageiros movimentados, face a 2016⁶¹. Conforme aponta a INFORPRESS (2020)⁶², os aeroportos de Cabo Verde registaram um recorde histórico de quase 2,8 milhões de passageiros em 2019, motivado pelo crescimento do tráfego internacional, apesar da quebra nos movimentos domésticos⁶³. Os dados do INE (2020) indicam que no ano 2019, em Cabo Verde, o principal mercado emissor de turistas continua sendo o Reino Unido com 24% do total das entradas, seguindo-se a Alemanha com 11,3%; a França representando 10,4%, e os Países Baixos e Portugal ambos com 9,8%⁶⁴.

Cabo Verde, enquanto país insular e com paisagens bastante atrativas, aposta fortemente no turismo, o qual está intimamente ligado à aviação civil. O turismo constitui um dos sectores com maior dinâmica no crescimento económico e social dos países, na medida em que contribui consideravelmente para a entrada de divisas, bem como para a promoção do emprego⁶⁵. Segundo considera MONTEIRO (2009, p. 130), “se, atualmente Cabo Verde pode ser considerado um país de sucesso, um país de desenvolvimento médio e estável, isso deve-se, principalmente, aos fluxos externos, às remessas de emigrantes e, talvez num patamar superior, à ajuda pública ao desenvolvimento”.

Nos últimos anos, Cabo Verde tem ganhado protagonismo no plano internacional, quer pela sua estabilidade política, quer pelo normal funcionamento das instituições

⁶¹ Cfr. ANEXO IV.

⁶² Cfr. INFORPRESS (2020).

⁶³ A quebra nas ligações domésticas é explicada pela saída da companhia Cabo Verde Airlines dos voos domésticos, passando a concentrar-se nos voos internacionais e as ligações entre as ilhas de Cabo Verde passaram a ser asseguradas exclusivamente pela companhia Binter (INFORPRESS, 2020).

⁶⁴ Cfr. ANEXO VI.

⁶⁵ Cfr. INE (2020, p. 5).

democráticas. A *International Civil Aviation Organization* (ICAO) avaliou positivamente Cabo Verde em matéria de segurança operacional civil, colocando-o entre os cinco melhores países em África, num total de 54 países⁶⁶. O aumento das operações aéreas, segundo aponta FORTES (2020), traduz-se em ganhos para os aeroportos, para a indústria turística e para a economia do país. Entretanto, salienta o mesmo Autor que, por sua vez, tal obriga as autoridades a repensar todas as atividades ligadas ao dia a dia do aeroporto e, sobretudo, a postura perante as ameaças à segurança (FORTES, 2020).

Cabo Verde iniciou a sua atividade no âmbito da aviação civil com apenas um aeroporto internacional, evoluindo ao longo dos anos e, impulsionado sobretudo pelo turismo, conta atualmente com quatro aeroportos internacionais e três aeródromos. Este desenvolvimento permitiu a ligação aérea entre as ilhas do arquipélago, bem como a ligação de Cabo Verde com o mundo⁶⁷. Entretanto, sem contabilizar a ilha de Santa Luzia que é *desabitada*, ainda é inexistente a ligação aérea para as ilhas de Santo Antão e Brava, constituindo assim um grande desafio para a aviação civil cabo-verdiana.

II.3. GESTÃO E REGULAMENTAÇÃO DOS AEROPORTOS

II.2.1. AEROPORTOS E SEGURANÇA AÉREA – ASA

A ASA é uma empresa pública de capital exclusivamente detido pelo Estado sob a forma de sociedade anónima de responsabilidade limitada, conforme prevê o artigo 1 do Decreto-Regulamentar n.º 3/2001, de 4 de junho. Esta empresa nacional tem por missão gerir eficientemente os aeroportos e aeródromos do país e a Região de Informação de Voo (FIR Oceânica) do Sal, bem como contribuir para a modernização do sistema de transportes aéreos e o desenvolvimento económico, social e cultural do arquipélago, ligando Cabo Verde ao mundo⁶⁸. Para além da gestão dos aeroportos de Cabo Verde, ressalva MONTEIRO (2020) que a ASA é a empresa prestadora de serviços de navegação aérea (ATS - *Air Traffic Services*, AIS - *Aeronautical Information Service* e CNS - *Communication, Navigation and Surveillance*) na FIR oceânica do Sal. A atividade da ASA está centrada em dois ramos de negócio: os serviços de Navegação Aérea, prestados

⁶⁶ Cfr. AAC (2018).

⁶⁷ Cfr. ANEXO VII.

⁶⁸ Cfr. ASA (2018, p. 7).

principalmente, a partir do Centro de Controlo Oceânico na ilha do Sal e a Gestão Aeroportuária e, a rede aeroportuária que engloba os aeroportos internacionais e aeródromos (ASA, 2018, p. 7). Assim, enquanto gestora aeroportuária, sublinha MONTEIRO (2020) que a ASA estabelece e implementa medidas de segurança para prevenir a prática de atos de interferência ilícita nos aeroportos/aeródromos e, enquanto prestadora de serviços de navegação aérea, implementa medidas de segurança nas instalações de apoio à navegação aérea, designadamente as que servem os aeroportos/aeródromos.

Em virtude dos ataques terroristas às infraestruturas aeroportuárias que se tem verificado à escala global, mais concretamente do *lado terra*, afirma MONTEIRO (2020) que as medidas de proteção do *lado ar* dos aeroportos e das aeronaves existentes fizeram com que os agressores voltassem a atacar as áreas públicas. Desta forma, afirma o Autor que os agressores já não são apenas grupos organizados, mas também os chamados *lone wolves terrorists*, que atacam isoladamente (MONTEIRO, 2020). A nível da ASA, para além das medidas legislativas internacionais⁶⁹ para fazer face a esse novo *modus operandi*, houve ajuste nos procedimentos internos de cada aeroporto e foram feitos investimentos para a implementação dos mesmos, de modo a se conformar com as novas exigências de segurança aeroportuária, nomeadamente a melhoria no sistema de CCTV, a colocação de redutores de velocidade e a colocação de dissuasores, para impedir a entrada de viaturas nos terminais. Assim, aponta MONTEIRO (2020) que essas novas medidas visam não só melhorar a capacidade de resposta a eventuais ataques, mas também, e em primeiro lugar, prevenir que ataques sejam perpetrados.

As medidas atualmente definidas no PNSAC (controlo de acesso e rastreio, bagagens, cargas, correios, utilização de equipamentos de segurança, formação do pessoal em segurança da aviação civil, entre outras) para fazer face aos eventuais riscos e ameaças que impendem sobre os aeroportos de Cabo Verde, segundo a visão de MONTEIRO (2020), devidamente implementadas⁷⁰, são eficazes. Para uma melhor eficácia, salienta o Autor a necessidade de continuar a reforçar as medidas de vigilância (CCTV); garantir a presença permanente das forças policiais, inclusive à paisana; implementar/reforçar as patrulhas

⁶⁹ N.A. MONTEIRO (2020) faz referência ao Anexo 17 à CONVENÇÃO DE CHICAGO de 1944 que levou a adequação das normas nacionais de segurança da aviação civil, passando estas a exigir a implementação de medidas de segurança também no *lado terra* dos aeroportos.

⁷⁰ São medidas capazes de dissuadir, detetar e mitigar as ameaças à segurança aeroportuária, mas também como uma implementação de forma proporcional às ameaças existentes, ou seja, tendo em conta o nível de ameaça no país, que é, neste momento, baixo (MONTEIRO, 2020).

aos perímetros aeroportuários, por essas forças policiais; implementar a utilização de cães detetores de explosivos (MONTEIRO, 2020). Desta forma, MONTEIRO (2020) ressalva que é preciso adotar uma abordagem de implementação de medidas de segurança baseada no risco, permitindo assim que se faça um controlo mais apertado àqueles que efetivamente representem uma ameaça para a segurança da aviação civil e se alivie o controlo sobre aqueles que apresentem menor risco. Salienta ainda o Autor que essa abordagem, além de permitir uma melhor gestão de recursos (eficiência operacional), garante uma melhor experiência ao passageiro “de bem”, compatibilizando melhor a segurança com a facilitação (MONTEIRO, 2020).

A modernização das infraestruturas aeroportuárias e dos serviços de navegação aérea, a garantia de uma adequada gestão da FIR Oceânica e o reforço da política de segurança constituem, entre outros, os objetivos estratégicos da ASA (ASA, 2018, p. 20). Nesta senda, sublinha MONTEIRO (2020) que a ASA continuará a investir em processos e equipamentos de segurança modernos, na capacitação dos recursos humanos, em matéria de segurança e no desenvolvimento de uma forte cultura de segurança nos aeroportos (e na navegação aérea). Assim, no âmbito da segurança aeroportuária, aponta o Autor que as perspetivas futuras da ASA são:

- De uma segurança aeroportuária mais madura, com um maior protagonismo da segurança privada, setor que estará certamente mais bem regulado e supervisionado.
- De um maior e melhor envolvimento dos diversos *stakeholders* na definição e na aplicação de medidas de segurança, assumindo cada um as suas atribuições relativas à segurança aeroportuária. Para isso, é claro, será fundamental o papel de coordenação e supervisão da AAC.
- De uma supervisão mais rigorosa da parte da autoridade competente, a AAC.
- De uma maior disponibilidade de técnicos de segurança bem capacitados para o exercício das suas funções no âmbito da segurança aeroportuária.

II.2.2. AGÊNCIA DE AVIAÇÃO CIVIL – AAC

A AAC é uma autoridade administrativa independente, de base institucional, dotada de personalidade jurídica, órgãos, serviços, pessoal e património próprios e de

autonomia administrativa e financeira⁷¹. Enquanto entidade reguladora, suas missões enquadram-se no desempenho de atividades administrativas de regulação técnica e económica, supervisão e regulamentação do sector da aviação civil, conforme previsto no artigo 2 do decreto-lei n.º 28/2004, de 12 de julho. Acrescenta ainda NUNO FORTES (2020) que a AAC exerce um papel de liderança no garante do cumprimento das normas e práticas recomendadas a nível nacional e internacional e, acima de tudo, em assegurar elevados padrões de segurança nas operações aéreas e aeroportuárias em Cabo Verde. Por estas razões, ressalva o Autor que a AAC tem o merecido reconhecimento da ICAO e da *Transportation Security Administration (TSA)* (FORTES, 2020).

No contexto da aviação civil, a AAC dispõe de um leque de competências, as quais destaca AAC (2019, p. 7) a articulação da atuação com outras autoridades e entidades civil e militar, a meteorologia aeronáutica, a gestão do espectro radioelétrico, a busca e salvamento, o planeamento civil de emergência e de segurança interna, o ordenamento do território e o ambiente. Assim, aponta FORTES (2020) que a AAC tem tido um papel fundamental na segurança da aviação civil, nomeadamente a nível aeroportuário, através da implementação dos seguintes elementos críticos de um sistema de supervisão de segurança:

- Definição da Legislação primária em matéria de segurança da aviação civil;
- Definição de programas e regulamentos de segurança da aviação civil;
- Afirmação como autoridade forte e competente, bem como a definição de responsabilidades das entidades envolvidas na implementação da segurança da aviação civil;
- Realização da formação e qualificação do pessoal que de uma forma ou de outra lida com a segurança da aviação;
- Produção e distribuição de instruções técnicas relacionadas com a segurança;
- Certificação de profissionais de segurança e aprovação de programas e procedimentos de segurança;
- Controlo de qualidade, no qual incluem-se entre outros aspetos, auditorias e inspeções ao sistema de segurança da aviação civil;
- Resolução de deficiências de segurança detetadas aquando das ações de controlo de qualidade.

⁷¹ Cfr. art.º 3 do DECRETO-LEI n.º 28/2004, de 12 de julho.

Os aeroportos de Cabo Verde, à semelhança dos outros aeroportos, estão sujeitos a ameaças e riscos. Na linha de FORTES (2020), os sistemas nacionais de aviação estão conectados com as redes aeronáuticas mundiais e a ameaça contra a aviação civil evolui mundialmente, embora não da mesma forma para todos os países, pois deve-se ter em conta as especificidades regionais e locais. Para fazer face aos riscos e ameaças a que os aeroportos estão sujeitos, salienta FORTES (2020) que Cabo Verde dispõe de uma equipa nacional de avaliação dos riscos que reúne periodicamente para avaliar os riscos relativamente aos diferentes cenários de ameaça e definir as correspondentes medidas de mitigação a implementar nos aeroportos⁷². Conforme estabelece o ponto 5 do PROGRAMA NACIONAL DE SEGURANÇA DE AVIAÇÃO CIVIL (PNSAC) referente ao ajustamento do programa e planos de contingência, a AAC é a entidade responsável pelo ajustamento do PNSAC. De ressaltar que o ponto seguinte (6) estabelece que no ajustamento do programa deve ser tido em conta o nível de ameaça⁷³ local, regional e mundial e a avaliação do risco feita pela equipa nacional da avaliação dos riscos e validada pela componente restrita da Comissão Nacional FAL/SEC⁷⁴. Importa salientar que, com o intuito de proteger as infraestruturas aeroportuárias contra eventuais ameaças, sobretudo as de cariz terrorista, afirma FORTES (2020) que tem havido reações tanto dos sistemas de segurança internacionais como nacionais, refletindo sobretudo em alterações a nível da legislação, dos procedimentos, dos equipamentos, das estruturas físicas, mas também a nível da capacitação do pessoal. Assim, a nível internacional, o Autor faz referência aos primeiros incidentes /sequestros ocorridos na América Latina, na década de sessenta do século XX, o qual a ICAO reagiu instituindo quiçá o primeiro instrumento legal de carácter internacional contendo normas e práticas recomendadas para a salvaguarda da aviação

⁷² Conforme prevê o PNSAC no que refere ao “ponto segurança dos aeródromos e instalações apoio à navegação aérea”, a avaliação dos riscos para definição das medidas de segurança a serem aplicadas a nível das áreas públicas é feita a nível nacional pela equipa nacional da avaliação dos riscos e a nível local pelo operador aeroportuário.

⁷³ N.A. A regulamentação nacional estabelece três níveis de ameaça (baixo, médio e alto) para a aviação civil, sendo o Serviço de Informação da República (SIR) a entidade responsável pela sua avaliação periódica. As contramedidas de segurança estabelecidas no PNSAC são aplicáveis ao nível de ameaça *baixo*, podendo, no entanto, serem a qualquer momento, ajustadas em função do resultado da avaliação da ameaça (FORTES, 2020).

⁷⁴ A Comissão Nacional FAL/SEC estabelece a coordenação entre as várias entidades e serviços que intervêm na definição e aplicação das normas, recomendações e procedimentos no domínio da segurança da aviação civil (n.º 1 do art.º 3 do DECRETO-LEI n.º 16/2014, de 4 de março).

civil contra atos de interferência ilícita⁷⁵. A nível nacional, mais concretamente da AAC, FORTES (2020) toma como referência a recente revisão do PNSAC, que atualiza os normativos referentes à proteção de infraestruturas aeroportuárias, nomeadamente o *lado terra*.

As projeções e os estudos elaborados por especialistas dos principais organismos, internacionais e nacionais, ligados à aviação e ao turismo, apontavam para um crescimento considerável do negócio à escala global, agora ameaçada pela COVID-19 (FORTES, 2020). Nesta senda, o Autor aponta como perspetivas futuras para a AAC:

- Acompanhar a evolução das melhores práticas internacionais em matéria de segurança da aviação e assegurar que sejam implementadas e adequadas à realidade cabo-verdiana;
- Estabelecer uma legislação de segurança da aviação civil, moderna e adequada à natureza e a complexidade das operações aéreas no país;
- Aprimorar os mecanismos de avaliação dos riscos, de modo a que as medidas de segurança a serem implementadas nos aeroportos sejam as mais ajustadas e que haja uma gestão inteligente dos recursos disponíveis;
- Melhorar os mecanismos de supervisão das operações, e assegurar a rápida resolução de deficiências existente no sistema de segurança (orientações e instruções técnicas, formação e melhoria constante dos procedimentos operacionais);
- Assegurar a qualidade da formação ministrada ao pessoal envolvido na implementação de medidas e procedimentos de segurança;
- Criar mecanismos que permitem o justo equilíbrio entre as necessidades de segurança e a facilitação dos procedimentos aeroportuários permitindo aos passageiros, uma experiência agradável, célere, porém segura;
- Assegurar, juntamente com as autoridades competentes, nomeadamente o governo e forças de segurança, a disponibilidade de recursos que permitem a rápida intervenção e resolução de situações de crises nos aeroportos;

⁷⁵ N.A. Trata-se da primeira edição do Anexo 17 à CONVENÇÃO DE CHICAGO de 1944 que especifica o que os Estados devem fazer. Salienta ainda o Autor que, paralelamente, foi elaborado um Manual de Segurança - Doc. 8973/Restrito, especificando os procedimentos a serem implementados a nível operacional. (FORTES, 2020).

- Participar ativamente na promoção de uma cultura de segurança a nível dos decisores, mas também a nível operacional nos aeroportos;
- Reforçar e consolidar o seu papel de líder no garante da segurança e proteção da aviação civil contra atos de interferência ilícita em Cabo Verde.

II.4. O PAPEL DA SEGURANÇA PRIVADA NO CONTEXTO DA SEGURANÇA AEROPORTUÁRIA

A atividade de segurança privada consiste na prestação de serviços a terceiros por empresas privadas e pessoas singulares com vista à proteção de pessoas e bens, bem como à prevenção da prática de crimes⁷⁶. Conforme afirma SIMÕES (2011, p. 82), é um facto que os serviços de segurança privada têm uma projeção nunca vista no panorama social, fenómeno que resulta da impossibilidade de o Estado responder à hiperbolizada demanda da população por segurança. Segundo sublinha CAVALCANTI (2018, p. 98), “hoje em dia, o setor da segurança privada é parte significativa da segurança na sociedade contemporânea, e deve ser apreciada como um parceiro da polícia na tarefa de prevenção contra os atos ilícitos”. O serviço de segurança privada, conforme estabelece o número 1 do artigo 3 da LEI DE SEGURANÇA PRIVADA (LSP)⁷⁷, tem uma função subsidiária e complementar da atividade das forças e dos serviços de segurança pública do Estado sendo, por isso, exercida exclusivamente como meio de proteção de pessoas e bens e de prevenção de ações ilícitas ou criminais.

A defesa da comunidade tornou-se uma função muito especializada, assumida em grande parte pelo Estado, todavia, não dispensando a contribuição dos cidadãos e de outros agentes não estatais (PEDS, 2018, p. 142). O papel da segurança privada no âmbito da segurança aeroportuária em Cabo Verde, conforme afirma ALBERTO BARBOSA (2020)⁷⁸, não é diferente daquilo que acontece a nível global. Realça o Autor que a diferença mais marcante talvez resida na presença da segurança privada nos aeroportos, sobretudo em áreas antes reservadas à PN. O desempenho da atividade de segurança privada efetiva-se a partir de uma vasta panóplia de serviços, as quais encontram-se

⁷⁶ *Cfr.* alínea *a*) do n.º 2 do art.º 1 da LEI n.º 50/VII/2009 de 30 de dezembro.

⁷⁷ *Cfr.* LEI n.º 50/VII/2009 de 30 de dezembro.

⁷⁸ *Cfr.* BARBOSA (2020).

elencadas no artigo 4 da LSP e dentre as quais, no setor da segurança aeroportuária, destaca BARBOSA (2020) o controlo do acesso⁷⁹ de pessoas e veículos a áreas restritas de segurança, o rastreio⁸⁰ de passageiros e *staff* dos diferentes operadores, o rastreio da carga aérea, das bagagens e das provisões dos aeródromos e a monitorização dos sistemas de CCTV. Destarte, sublinha o Autor que a segurança privada tem desempenhado um importante papel na segurança aeroportuária.

A segurança privada, no âmbito do desempenho da sua missão geral, conta sobretudo com o pessoal de vigilância que, em função da especialidade são: Assistente de Recintos de Espetáculos (ARE), Assistente de Proteção Pessoal (APP) e Assistente de Portos e Aeroportos e outros locais de acesso vedado ou condicionado ao público (APA)⁸¹. O pessoal de vigilância tem a missão de vigiar e controlar acessos, sobretudo locais de acesso condicionado; prevenir a prática de crimes; fazer o rastreio, inspeção e filtragem de bagagens e cargas e controlo de passageiros; operar as centrais de receção e monitorização de alarme⁸², dentro de outras funções. Importa salientar que os APA, conforme prevê o n.º 2 do artigo 15 da LSP, para além de desempenharem as funções acima frisadas, a lei atribui-lhes a faculdade de realizar revistas pessoais de prevenção e segurança no controlo de acessos a instalações aeroportuárias. As revistas levadas a cabo pelos APA devem ser efetuadas em coadjuvação e na presença de, pelo menos, um agente da polícia e com o estrito objetivo de impedir a entrada de objetos e substâncias proibidas ou suscetíveis de gerar ou possibilitar atos de violência⁸³.

A segurança é um serviço prestado por entidades públicas e privadas que, apesar de desempenharem tarefas muito semelhantes, distinguem-se pela forma de atuação (COSTA, 2013, p. 3). O Autor realça que tal distinção reside no facto de que a segurança

⁷⁹ Trata-se, segundo o REGULAMENTO DA AVIAÇÃO CIVIL-CV CAR 12, de procedimento ou equipamentos de segurança que visa assegurar que só pessoas, veículos e objetos autorizados, podem ter acesso ao perímetro ou área restrita de segurança. De salientar que o mesmo regulamento prevê que as administrações aeroportuárias podem, mediante concurso público, celebrar contratos de prestação de serviço em matéria de controlo de acesso com empresas de segurança privada nacionais, desde que estas disponham de adequada capacidade e idoneidade e preencham os requisitos técnicos definidos pela autoridade aeronáutica.

⁸⁰ O rastreio é a execução dos meios técnicos ou outros com vista a deteção de armas, explosivos ou qualquer outro engenho, artigo ou substância perigosa que possam ser utilizados para a prática de um ato de interferência ilícita (REGULAMENTO DA AVIAÇÃO CIVIL-CV CAR 12). Importa aqui realçar que a administração aeroportuária, pessoa ou organização responsável pela administração de um aeródromo ou grupos de aeródromos, para assegurar tal tarefa, recorre às empresas de segurança privada ou à PN (*Op. Cit.*).

⁸¹ *Cfr.* n.º 2 do artigo 11 da LSP.

⁸² *Cfr.* art.º 12 da LSP.

⁸³ *Cfr.* n.º 2 do artigo 13 da LSP.

pública previne e combate a criminalidade através da coação penal e com o uso legal da força, enquanto, a segurança privada previne a criminalidade COSTA (2013). Conforme salienta CUNHA (2010, p. 8), a atividade de segurança privada apresenta características próprias, que a distingue da atividade de segurança desenvolvida pelo Estado. Assim, afirma BARBOSA (2020) que a segurança privada é apenas um auxiliar das forças de segurança que intervém na prevenção⁸⁴, não lhe conferindo a lei atribuições próprias neste contexto. O espaço da segurança privada na segurança interna⁸⁵ é cada vez mais reforçado pois a cooperação, a subsidiariedade e a complementaridade entre o Estado e os agentes privados espelham uma nova realidade (SIMÕES, 2011, p. 102). O que se verifica então é a efetividade do dever de colaboração da segurança privada para com as autoridades policiais e de fiscalização, previsto no n.º 3 do artigo 42 da LSP. Conforme defende MARQUES (2013, p. 106), a atividade de segurança privada cada vez tem recebido um maior número de atribuições, assumindo uma importância inquestionável, muitas vezes sem que o cidadão comum se aperceba. É neste sentido que LUÍS ELIAS (2018, p. 407) afirma que existe uma perspetiva de, no futuro, se sedimentarem parcerias profícuas entre os setores público e privado de segurança, dado que até aqui tem existido algum distanciamento entre ambas as vertentes. VERA MARQUES (2013, p. 113) reforça esta ideia, defendendo que privatizando os exercícios de poder público privatizáveis abre-se caminho a que segurança pública esteja mais liberta para esse fim e não tenham todos os privados de suportar os custos da segurança de uma parte da sociedade. O futuro da segurança privada, conforme defende BARBOSA (2020), não pode ser condicionado por uma visão curta dos poderes públicos. O Autor salienta que estes tardam em perceber que o atual quadro legal está desenhado para o exercício de um controlo mais “administrativo”, excessivo, portanto, do setor da segurança privada, em detrimento da sua preparação para os desafios que já nos interpelam.

⁸⁴ A prevenção criminal, conforme estabelece a alínea b) do art.º 2 da LSIPC, é o conjunto de diligências destinadas a prevenir a criminalidade e garantir a segurança das pessoas e dos seus bens, bem como as providências necessárias para impedir a produção de atos tipificados como crime ou para identificar os seus autores.

⁸⁵ Na visão de BARBOSA (2020), é vital que a segurança privada seja parte ativa do Sistema de Segurança Interna, que não existe, de facto. Defende ainda o Autor que se quisermos que a segurança privada esteja preparada para os desafios do futuro, há mudanças institucionais urgentes e inadiáveis a empreender.

CAPÍTULO III

A POLÍCIA NACIONAL E A SEGURANÇA AEROPORTUÁRIA

III.1. RISCOS E AMEAÇAS PARA A AVIAÇÃO CIVIL EM CABO VERDE

A salvaguarda e proteção das pessoas e bens de atos de interferência ilícita contra a segurança da aviação civil, segundo o PNSAC⁸⁶, obrigam a definir um adequado sistema de segurança e a estabelecer normas e procedimentos que permitam dissuadir, detetar, atrasar, responder e neutralizar aqueles atos. Assim, afirma RIBEIRO (2008, p. 8), que a segurança dos aeroportos envolve toda a comunidade aeroportuária, principalmente as companhias aéreas e empresas que operam nos pátios ou estão instaladas no terminal de passageiros. A segurança aérea, segundo a perspetiva de LIMA (2009, p. 10), é o somatório de um elevado número de fatores cuja individualização não é tarefa fácil, caindo muitos deles em campos de responsabilização. Assim, defende FERNANDES (2014, p. 12) que a prevenção de conflitos requer estratégias complexas e multidimensionais, nomeadamente a combinação de medidas de boa governação nas áreas de segurança.

Para uma melhor compreensão dos riscos e ameaças que impendem sobre a segurança da aviação civil, torna-se pertinente definir tais conceitos. De acordo com o REGULAMENTO DA AVIAÇÃO CIVIL-CV CAR 12⁸⁷, a ameaça pode ser entendida como a intenção velada ou declarada de se levar a cabo uma ação hostil contra um determinado alvo. O mesmo regulamento entende que o risco pode ser definido como a probabilidade de um ataque ser levado a cabo com sucesso. Na linha de JOSÉ TORRES (2015, p. 9), o risco é a “probabilidade de uma determinada ameaça explorar uma vulnerabilidade potencial do sistema resultando um determinado impacte num ativo crítico para a missão e objetivos de uma entidade, instituição ou nação”. Assim, salienta o Autor que este se ancora na conjugação entre a probabilidade de sucesso de um determinado tipo de ameaça e o impacte a curto e médio/prazo que resulta da sua ação (TORRES, 2015, p. 10).

A conexão entre crime e globalização assume importância e relevo no contexto da segurança particularmente pela sua contribuição na emergência de um quadro de ameaças sem território definido (LOURENÇO, 2015, p. 278). Destarte, as ameaças transnacionais

⁸⁶ *Cfr.* Conceito de segurança do PNSAC - DECRETO-LEI n.º 12/2019 de 22 de março.

⁸⁷ *Cfr.* REGULAMENTO DE AVIAÇÃO CIVIL, de 25 de março de 2019.

previsíveis para o futuro, segundo afirma SANTOS (2016, p. 297), estão relacionadas com as capacidades dos atores que as emitem, incluindo as especificidades dos instrumentos de que dispuserem para as produzir, entre as quais convém destacar o potencial da força utilizada. O terrorismo, a criminalidade organizada, bem como os grandes tráficos, segundo defendem CORREIA e DUQUE (2012, p. 26), “exigem atualmente um olhar mais atento por parte do poder político, com a necessidade de domínio pleno sobre as verdadeiras e importantes questões de segurança interna, que outrora eram remetidas para a segurança externa e/ou para a defesa nacional”.

A ameaça terrorista, segundo CANADO (2010, p. 16), como qualquer tipo de ameaça, é todo e qualquer acontecimento ou ação em curso que contraria a consecução de um objetivo e que, normalmente é causador de danos materiais ou morais. Conforme aponta BORGES (2016, p. 35), as ameaças podem ser as mesmas, mas em conjunturas diferentes têm acuidade e percepções diferentes. Para FONSECA (2013, p. 119), a experiência policial adquirida nos aeroportos mostra que, em cem por cento dos casos, criminosos como, por exemplo, traficantes com droga engolida em cápsulas, não conseguem explicar e fornecer dados que comprovem o motivo da sua viagem.

A segurança aeroportuária deve ser pensada e analisada tanto numa perspetiva *security* como de *safety*. O decreto-lei n.º 186/2007, de 10 de maio, distingue essas duas perspetivas de segurança no contexto da aviação civil, definindo *segurança security* como sendo “a combinação de medidas e de recursos humanos e materiais destinados a proteger a aviação civil contra atos de interferência ilícita” e a *segurança operacional safety* como sendo “a combinação de medidas, de recursos humanos e técnicos destinados a minimizar os riscos de danos pessoais e materiais nas atividades aeronáuticas⁸⁸”. De acordo com MONIZ (2013, p.13), a *segurança safety* visa a proteção de pessoas e bens de sinistros que resultam de fatores dependente ou independente da ação humana sem intenção de provocá-los, enquanto a *segurança security*, a qual o Autor considera ser a segurança contra os atos ilícitos, visa a proteção de pessoas e bens de sinistros que resultam de ação humana com intenção (MONIZ, 2013, p. 13). Neste sentido, quando se refere a perspetiva *security* referem-se as medidas de segurança adotadas no aeroporto para evitar incidentes planeados ou intencionais, evitando que seja cometido algo contra a aviação civil. É impedir, por exemplo, que alguém entre no avião com uma faca, explosivo ou outro objeto

⁸⁸ Cfr. alíneas *ah*) e *ai*) do DECRETO-LEI n.º 186/2007, de 10 de maio.

que possa pôr em causa a segurança do aeroporto, do avião ou do voo. Por sua vez, a *segurança safety* refere-se então às medidas de segurança que servem para evitar acidentes não intencionais, mas que podem colocar em risco a vida das pessoas. Seria, por exemplo, a *check-list* dos procedimentos a serem adotados nas aeronaves ou durante o voo.

O setor turístico, segundo a perspetiva de MAIA e BORGES (2006, p. 27), precisa de um sistema de transporte aéreo eficiente, para estimular a visita dos turistas e obter os benefícios económicos decorrentes. Os Autores afirmam ainda que o aeroporto, por si só, não poderá contribuir para o melhor desempenho do turismo se outras medidas não forem implementadas conjuntamente (MAIA e BORGES, 2006, p. 32). As ameaças são dinâmicas e imprevisíveis. É neste sentido que PATHÉ DUARTE (2017, p. 19) aponta que a aparente aleatoriedade do ataque dá uma consciência total de vulnerabilidade aos cidadãos. O papel da polícia perante fenómenos geradores de risco, conforme sublinha FELGUEIRAS (2016, p. 11), “em contexto de multidão, deve garantir o livre exercício dos direitos, liberdades e garantias de todos os cidadãos participantes, devendo ainda salvaguardar a sua segurança, tanto na perspetiva *security*, como na vertente *safety*”.

Recentemente, os Estados vêm-se confrontando com o surto de novo *coronavírus* (SARS-COV-2), uma pandemia⁸⁹ que está a afetar todos os setores de atividades e provocando inúmeras vítimas, inclusive mortais da doença de COVID-19. A facilidade e a rapidez com que o SARS-COV-2 se propaga é quase incontrolável, tornando-se assim um desafio em termos de segurança, sobretudo na vertente *safety* para os Estados, os quais devem adotar medidas⁹⁰ eficazes para fazer face ao SARS-COV-2. Segundo afirma o Diretor-Geral da OMS⁹¹, “esta não é apenas uma crise de saúde pública, é uma crise que afetará todos os setores - portanto, todos os setores e todos os indivíduos devem estar envolvidos na luta”. De acordo com SENHORAS (2020, p. 40), quanto maior for o tempo necessário para se conter a difusão internacional do novo coronavírus SARS-COV-2, maiores serão os impactos humanos e maiores as consequências na desaceleração económica. As estratégias e intervenções de preparação e resposta da COVID-19,

⁸⁹ O Diretor-Geral da OMS no dia 11 de março de 2020, no seu discurso sobre COVID-19, avaliou que esta doença pode ser caracterizada como uma pandemia (OMS, 2020). Em 30 de janeiro, a OMS declarou o *Coronavirus Disease 2019* (doença de coronavírus - COVID-19) surto público e emergência de saúde de interesse internacional (*public health emergency of international concern* - PHEIC), conforme aponta a ORIENTAÇÃO TÉCNICA da OMS de 7 de março de 2020.

⁹⁰ O art.º 14 da CONVENÇÃO DE CHICAGO prevê que os Estados devem adotar medidas eficazes que evitem a propagação, por meio da navegação aérea [...] de quaisquer doenças contagiosas.

⁹¹ Cfr. OMS (2020).

conforme orientações técnicas da OMS (2020, p. 2), precisam ser anunciadas e explicadas ao público e a outros setores da sociedade com antecedência, e novamente sempre que mudarem. A OMS reitera ainda que as mensagens devem ser transmitidas por formas responsáveis, transparentes, consistentes e diferenciadas, no sentido de manter autoridade e a confiança do público.

Os aeroportos à escala global têm-se confrontado com esta situação. Alguns Estados adotaram como medida preventiva o encerramento das fronteiras e aeroportos, sobretudo em relação aos Estados onde há registos consideráveis de pessoas infetadas com o vírus SARS-COV-2⁹². As prioridades e a intensidade do trabalho para cada área técnica, segundo OMS (2020, p. 1), dependerá do cenário que um país ou área subnacional enfrente atualmente. Para fazer face a esta situação, o Governo de Cabo Verde criou um Plano Nacional de Contingência onde estabeleceu que todos os passageiros provenientes de voos internacionais serão submetidos a inspeção sanitária com uso de termógrafos e observação pela equipa de vigilância para descartar eventuais casos suspeitos e para aconselhamento sobre medidas protetoras e preventivas⁹³. O plano estabelece ainda que os passageiros provenientes de países com casos confirmados de COVID-19 serão identificados e submetidos a entrevista clínica e epidemiológica (DIREÇÃO NACIONAL DA SAÚDE, 2020). O risco de sua propagação através dos transportes aéreos é elevado. A pandemia do novo coronavírus SARS-COV-2, segundo aponta DYNIEWICZ⁹⁴ (2020), pode devastar empresas de aviação, fazendo com que muitas não resistam à crise, e provocar uma nova consolidação do setor em todo o mundo.

A conjuntura mundial, os ataques terroristas e a localização de Cabo Verde próximo de países com incidência de ataques de Boko Haram, as características dos passageiros que frequentam os aeroportos internacionais (maioria norte europeus) e a implementação no último trimestre de 2019 do *hub* aéreo, segundo a perspetiva de SILVA (2020), são fatores que levam a concluir que os principais riscos e ameaças que impendem

⁹² Vários países e companhias de aviação estão a proibir a entrada de cidadãos chineses numa tentativa de evitar infeções (CLARA BARATA, 2020). Em Cabo Verde foram interditados todos os voos com procedência em Itália para Cabo Verde por um período de três semanas, conforme estabelece o n.º 1 do art.º 1 da RESOLUÇÃO DO CONSELHO DE MINISTROS, n.º 35/2020, de 27 de fevereiro. No mês seguinte, o Governo decide interditar ligações aéreas com Portugal e todos os países europeus assinalados com a pandemia de COVID-19 e com os EUA, o Brasil, o Senegal e a Nigéria, por um período de três semanas (GOVERNO DE CABO VERDE, 2020).

⁹³ De acordo com art.º 11 do CÓDIGO AERONÁUTICO DE CABO VERDE, por razões de defesa nacional, segurança pública ou segurança de voo, o Governo pode proibir ou restringir a circulação aérea sobre zonas do território nacional.

⁹⁴ Cfr. LUCIANA DYNIEWICZ (2020).

sobre os aeroportos de Cabo Verde estão associados ao terrorismo (ataques isolados ou em grupos). SANTOS (2020)⁹⁵ defende também que os riscos e ameaças residem sobretudo no terrorismo e na hostilidade que um grupo pode criar dentro da zona aeroportuária, ou mesmo a bordo de uma aeronave. O Autor realça ainda que o tráfico de drogas e de seres humanos são outros riscos que os aeroportos do país estão sujeitos diariamente. Na visão de SILVA (2020), embora em Cabo Verde não exista um histórico de ataques terroristas e não permaneça uma comunidade islâmica significativa, pelas características das instalações aeroportuárias há fragilidades infraestruturais que patrocinam ou facilitam um ataque terrorista. Assim, o Autor faz referência a ataques com armas de fogo ou com engenhos explosivos às instalações, nomeadamente, na zona de *check in* ou até à possibilidade de um atropelamento em massa na zona de largada ou tomada de passageiros (SILVA, 2020). Sem discordar com os Autores acima referidos, FORTES (2020) acrescenta outras ameaças que impendem sobre a aviação civil: ataques no *lado terra* dos aeroportos, com MANPAD (*Man Portable Aircraft Defense System*)⁹⁶, cibernético, através de insiders, com Drones (*Unmanned Aerial Vehicle - UAVs*) e ataque nuclear, biológico e químico. Neste sentido, MONTEIRO (2020) sublinha que as ameaças e riscos que impendem sobre os aeroportos de Cabo Verde não diferem muito dos que recaem sobre todos os aeroportos em geral e estão, essencialmente, associados a eventuais ataques terroristas. O Autor aponta ainda que, apesar de alguma atividade de grupos terroristas na sub-região Oeste-Africana, o nível de ameaça e de risco em Cabo Verde é relativamente baixo (MONTEIRO, 2020).

No âmbito da aviação civil, as ameaças e o risco de atos de interferência ilícita, conforme prevê o PNSAC⁹⁷, continuarão, no futuro previsível, a existir, apresentando-se sob as mais diversificadas formas, pelo que as medidas de segurança devem ser proporcionais à ameaça e devidamente ajustadas a cada tipo de atividade. Há a necessidade de pensar a segurança aeroportuária de forma prospetiva, antecipando as ameaças. Destarte, afirma RON (2011, p. 10) que é preciso tomar medidas para colocar a segurança aeroportuária um passo à frente dos terroristas, em vez de buscar uma abordagem reativa que caracterize a estratégia atual. O risco, segundo aponta RODRIGUES

⁹⁵ Cfr. SANTOS (2020).

⁹⁶ Os ataques de mísseis *terra-ar* (MANPAD), segundo ANTÓNIO PINHEIRO (2013, p. 4), consistem num tipo de ilícito em que uma aeronave, em pleno voo, ou durante a qual prepara para as operações de aterragem ou descolagem, é atingida por um disparo de míssil a partir do solo.

⁹⁷ Cfr. DECRETO-LEI n.º 12/2019, de 22 de março, referente à política de segurança da aviação civil do PNSAC.

(2010, p. 34), será tanto maior quanto maior a vulnerabilidade face à sua ocorrência, pelo que, perante a sua inevitabilidade, será preferível tomar medidas de proteção e redução de vulnerabilidade e não medidas de redução de produção de risco, o qual é incontornável.

III.2. A DIMENSÃO SECURITÁRIA DA POLÍCIA NACIONAL

Cabo Verde dispõe de uma localização privilegiada, no cruzamento de importantes rotas aéreas que articulam os continentes ribeirinhos do oceano Atlântico⁹⁸, o que, por um lado, impulsiona o investimento nos aeroportos, sobretudo internacionais bem como o desenvolvimento do turismo e, por outro lado, leva a uma maior necessidade de refletir a segurança da aviação civil. De acordo com o Plano Estratégico do MAI (PEMAI) e o Plano Estratégico de Segurança Interna (PESI)⁹⁹, sendo o turismo um dos sectores estratégicos de Cabo Verde na persecução de um plano de crescimento económico sustentado, será igualmente importante que esteja preparada para os desafios que esta missão representa, mas também para as responsabilidades a que obrigam.

A PNCV, no âmbito das suas atribuições de segurança interna, adota as medidas e procedimentos inerentes à prevenção e repressão dos atos de interferência ilícita contra a segurança da aviação civil em Cabo Verde¹⁰⁰. As suas tarefas no âmbito específico da segurança aeroportuária encontram-detalhadamente elencadas no PNSAC. Assim sendo, nas instalações e áreas aeroportuárias, cabe à PN a responsabilidade de prevenção e deteção de crimes, como também de vigilância a áreas públicas e restritas¹⁰¹ e aos passageiros, com o intuito de detetar eventuais suspeitas e ameaças. Cabe igualmente à PN elaborar planos de contingência para um eventual incidente, nomeadamente, desvio de aeronaves, sabotagem, ameaça de bomba ou outro incidente tático-policial (ITP). O papel da PN na segurança aeroportuária é fulcral. No sentido de garantir as missões acima referidas, bem como o controlo e a supervisão da atividade de segurança privada, o controlo do transito, das fronteiras, o controlo fiscal e aduaneiro, importa salientar que a

⁹⁸ Cfr. PEDS 2017/2021 (2018, p.70).

⁹⁹ Cfr. PMAI/PESI (2014).

¹⁰⁰ Cfr. PNSAC no que refere a “Divisão de responsabilidades no âmbito da segurança da aviação civil”.

¹⁰¹ As áreas restritas de segurança, de acordo com REGULAMENTO DE AVIAÇÃO CIVIL, de 25 de março de 2019, são as do lado ar de um aeródromo, identificadas como sendo áreas particularmente sensíveis onde, para além do controlo de acesso, são realizados outros controlos de segurança.

PN, no contexto da segurança aeroportuária, dispõe de valências diversas para o respetivo efeito, destacando a DEF e a GF.

A garantia da segurança dos passageiros e da aeronave enquanto ainda se encontrarem em terra é incumbida à PN, conforme prevê o PNSAC. Assim, deve a PN elaborar procedimentos para lidar com passageiros identificados como potenciais ameaças, suas bagagens de cabine e de porão, bagagens abandonadas e a evacuação de áreas do aeródromo sob ameaças¹⁰².

III.3.1. O CONTROLO FRONTEIRIÇO E ADUANEIRO

O combate às infrações fiscais e aduaneiras e o controlo das fronteiras aéreas e marítimas constituem, entre outras, missões gerais da PN¹⁰³ que nos aeroportos são asseguradas sobretudo pelas valências DEF e GF¹⁰⁴. Assim, no âmbito do controlo fronteiriço e aduaneiro, estas valências trabalham no sentido de prevenir a criminalidade organizada e o terrorismo; prevenir e combater o tráfico de pessoas e emigração clandestina; adotar medidas de prevenção e repressão dos atos ilícitos contra a aviação civil; prevenir e combater as infrações fiscais e aduaneiras; vigiar e fiscalizar o território aduaneiro; colaborar com a Administração Fiscal no combate à fraude e evasão fiscais; e controlar as fronteiras aéreas e marítimas, atuando como polícia marítima e aérea¹⁰⁵. De acordo com SILVA (2020), a PN atua, de uma forma genérica, dentro das suas competências atribuídas por lei, para garantir o bom funcionamento de toda a estrutura aeroportuária e contribuir para que as operações corram na normalidade desejada. Destarte, realçam RODRIGUES (2020) e SILVA (2020) que todas as medidas de segurança adotadas no contexto da segurança aeroportuária são tomadas sempre em concertação com a PN: a fiscalização e supervisão da atividade de segurança privada e o controlo fronteiriço e do território aduaneiro, em concertação com as valências DEF e GF e, o

¹⁰² *Cfr.* PNSAC no que refere à gestão de atos de interferência ilícita.

¹⁰³ *Cfr.* alíneas e) e f) do n.º 1 do art.º 2 do DECRETO-LEI n.º 39/2007, de 12 de novembro.

¹⁰⁴ A DEF é o serviço central da DN encarregado da emissão de documentos de viagem, do controlo da entrada e saída de pessoas nos postos de fronteira, da estadia e permanência de estrangeiros no território nacional, conforme prevê o n.º 1 do art.º 43 do DECRETO-LEI n.º 39/2007, de 12 de novembro. A GF é a área da PN que tem por missão a prevenção, combate e repressão das infrações fiscais e aduaneiras (n.º 1 do art.º 40 do DECRETO-LEI n.º 39/2007, de 12 de novembro).

¹⁰⁵ *Cfr.* art.º 5 do DECRETO-LEI n.º 39/2007, de 12 de novembro.

controlo das atividades fiscais e aduaneiros, nomeadamente, entrada e saída de cargas, em sintonia com a GF e os serviços das alfândegas.

De todas as polícias, serviços e forças de segurança, aponta o PMAI/PESI (2014) que a DEF é a que maior visibilidade tem junto da comunidade internacional e dos fluxos turísticos, e aquela que maior responsabilidade tem no que respeita ao controlo de acessos às fronteiras de Cabo Verde. A contenção e a mitigação dos ilícitos criminais que põem em causa a segurança interna passa muito pela boa filtragem no controlo feito pela PN, dos cidadãos que entram no país. A DEF garante o controlo dos emigrantes residentes no país, das medidas cautelares, das fronteiras, dos documentos de viagem e, em casos de crimes relacionados com a imigração, conforme prevê a alínea e) do artigo 43-C do DECRETO-LEI n.º 39/2007, de 12 de novembro, dispõe de competência para proceder investigação¹⁰⁶. Para esse efeito, conta com as Divisões de Estrangeiros, de Fronteiras, de Emissão e Análise Documental e com as Unidades de Fronteiras Aéreas e Marítimas. Importa realçar que esta última, para além de efetuar o controlo de entrada e saída de pessoas, verifica se reúnem condições legais para entrar e permanecer no país, controla o acesso às zonas de embarque e desembarque de passageiros internacionais e colabora com a PJ e a GF na vigilância de zonas destinadas ao embarque e desembarque de passageiros internacionais¹⁰⁷.

Conforme sublinha o CONCEITO ESTRATÉGICO DE DEFESA E SEGURANÇA NACIONAL (CEDSN), “a pequena dimensão do país e, naturalmente das suas instituições, a natureza difusa das novas ameaças, e a crescente diluição das fronteiras entre segurança interna e segurança externa, exigem uma abordagem específica, visando uma solução consentânea com a realidade”¹⁰⁸. Enquanto país insular e pequeno, fazendo parte do grupo da Comunidade Económica dos Estados da África Ocidental (CEDEAO), sublinha SANTOS (2020) que Cabo Verde não dispõe de um estatuto especial e exequível que permite um maior controlo na entrada nas fronteiras, restringindo assim a entrada desenfreadas com todos os riscos sociais que tal atitude comporta¹⁰⁹. A cooperação económica e política entre os países da CEDEAO implica a livre circulação de pessoas e

¹⁰⁶ No âmbito de investigação criminal, segundo SILVA (2020), a PN conta também com equipas à civil em certas situações no aeroporto, nomeadamente quando há elevação do nível de alerta para fazer monitorização e investigação de presumíveis suspeitos.

¹⁰⁷ Cfr. art.º 43-F do DECRETO-LEI n.º 39/2007, de 12 de novembro.

¹⁰⁸ Cfr. RESOLUÇÃO n.º 5/2011, no que refere ao “Enquadramento Nacional”.

¹⁰⁹ SANTOS (2020) defende uma política mais clara em relação ao tratamento dado ao pessoal da CEDEAO, até que o país passe a usufruir de um estatuto especial junto da comunidade.

bens e, boa parte dos países membros são pouco desenvolvidos. Assim, o aumento do fluxo migratório para Cabo Verde em virtude dessa cooperação, segundo o PEMAI/PESI (2014), “representa um risco de segurança e uma necessidade de maior participação e cooperação, com as entidades e nas instâncias internacionais, neste domínio e um melhor controlo de fronteiras”.

Nos últimos tempos os aeroportos têm sido alvo preferencial dos terroristas, razão pela qual levou os Estados a repensarem a segurança da aviação civil. Cabo Verde, embora sem histórico algum de ataque terrorista, vem tomando algumas medidas preventivas, sobretudo a nível legislativo, para o efeito. Assim, importa destacar a lei n.º 119/VIII/2016, de 24 de março, que estabelece as medidas de natureza preventiva e repressiva contra o terrorismo e o seu financiamento; a lei n.º 31/VIII/2013, de 22 de maio, que estabelece o regime jurídico relativo às armas e suas munições¹¹⁰ e institui o Sistema Integrado de Gestão da Informação de Armas, Munições e Proprietários (SIGIAMP); o decreto-lei n.º 51/2013, de 20 de dezembro, que estabelece o Sistema Nacional de Segurança Nacional (SNSN), sistema esse que segundo SILVA (2020), terá como um dos objetivos dar combate ao fenómeno terrorista¹¹¹. SILVA (2020) realça a reforma que levou a junção de todas as polícias em Cabo Verde (exceto a PJ), dando lugar à PNCV, como forma de juntar as sinergias, para fazer frente às demandas. Ao nível da PN houve também mudanças no sentido de reforçar a capacidade operacional, dotando assim as unidades policiais, principalmente nas ilhas com maiores vocações turísticas, de equipas especiais com forte capacidade resposta, quer técnica, quer tática. Ainda, acrescenta SILVA (2020) o *upgrade* ocorrido na Unidade Especial da PN, existindo hoje o GAT (Grupo de Ação Tático) e o GAM (Grupo de Atiradores em Moto), salientando que foram criados com o intuito de fazerem, também, frente à demanda do terrorismo e da criminalidade altamente organizada.

A estrutura aeroportuária deve ser vista como um sistema integrado, onde todos os atores e subsistemas devem funcionar interligados como um todo, como um sistema único e atuar perante qualquer situação que possa perigar o normal funcionamento do sistema (SILVA, 2020). Essa coordenação, segundo a visão de SANTOS (2020), para além

¹¹⁰ O regime jurídico das armas e munições prevê no art.º 123 que no âmbito do reforço da eficácia da prevenção criminal, a PN deve realizar operações especiais de prevenção criminal nos aeroportos com a finalidade de controlar, detetar, localizar, prevenir a introdução, assegurar a remoção ou verificar a regularidade da situação de armas, seus componentes, munições, substâncias ou produtos.

¹¹¹ *Cfr.* art.º 7 do DECRETO-LEI n.º 51/2013, de 20 de dezembro.

de ser uma imposição normativa, é salutar e indispensável. O Autor ressalva que a PN trabalha em coordenação direta com AAC e a ASA, sendo certo que, no terreno, este emparelhamento é feito entre os representantes locais da ASA e da PN¹¹² (SANTOS, 2020).

A cooperação existe em vários níveis, no âmbito dos procedimentos corriqueiros do aeroporto ou do acionamento do sistema, conforme a gravidade da situação (SILVA, 2020). Assim, a nível operacional, num nível "mais baixo", ou seja, numa situação não muito grave, apontam RODRIGUES (2020) e SILVA (2020) que a colaboração ocorre entre os diversos serviços: PN, PJ, Forças Armadas (FA), proteção civil, cruz vermelha de Cabo Verde, bombeiros, Serviço de Operações Informações e Comunicação Aeroportuária (SOICA), Gabinete de Segurança¹¹³, segurança privada, entre outros serviços. E, num nível "mais alto", quando o ocorrido coloca em causa o normal funcionamento do aeroporto, das infraestruturas, a segurança dos passageiros ou de uma aeronave, é acionado o Centro de Operações de Emergência (COE)¹¹⁴, onde acontece toda a coordenação (SILVA, 2020). Se se tratar de uma situação *safety*, sublinha SILVA (2020) que o COE é coordenado pelo Diretor do aeroporto, atuando a PN em colaboração com as demais entidades e garantindo todas as formalidades e condições para que possam executar as suas missões. Salienta ainda o Autor que se a situação for de natureza *security*, a coordenação é assumida pelo Comandante Regional da PN da área de jurisdição, até que volte à normalidade¹¹⁵ (SILVA, 2020). As competências da PN no contexto da aviação civil, conforme defende SANTOS (2020), podem ser partilhadas, consoante os casos com a ASA, mais concretamente com o SOICA. O Autor ressalva ainda que é da competência da PN a liderança e gestão de qualquer situação de crise eminente no ambiente aeroportuário, desde que identificado como suspeito de crime, em resposta a um estado de emergência declarada (SANTOS, 2020).

¹¹² Nesse caso, o chefe da SOICA e o oficial da PN que tem a função de Comandante da Unidade, realçando que, em certos casos, a segurança privada é também chamada para essa coordenação, ainda que este tenha um papel subsidiário neste contexto (SANTOS, 2020).

¹¹³ As ações de policiamento levadas a cabo pela PN no aeroporto, segundo aponta RODRIGUES (2020), são sempre realizadas em coordenação com o Gabinete de Segurança do aeroporto, o órgão responsável pela segurança do aeroporto, sobretudo na implementação de medidas de segurança.

¹¹⁴ N.A. O COE é um órgão colegial e é constituído pelo Diretor do Aeroporto, Chefe do Gabinete de Segurança do Aeroporto, Comandante Regional da PN da zona jurisdicional, Comandante Regional das FA da zona de jurisdição, Diretor da PJ da zona de jurisdição, Delegado da Saúde da Zona de jurisdição e pelos demais agentes de suporte ao COE (SILVA, 2020).

¹¹⁵ SILVA (2020) sublinha que nas situações de natureza epidemiológicas, o COE é coordenado pelo Delegado de Saúde da zona de jurisdição.

III.3.2. A FISCALIZAÇÃO DO TRÂNSITO, A PREVENÇÃO CRIMINAL E A VIGILÂNCIA

A atividade da PNCV no âmbito da segurança aeroportuária é bastante complexa, não se resumindo ao controlo fronteiriço e aduaneiro. A PN tem também a missão de fiscalizar e regular o trânsito rodoviário; garantir a manutenção da ordem, segurança e tranquilidade públicas; proteger as pessoas e os seus bens; prevenir e combater a criminalidade e os demais atos contrários à lei e aos regulamentos; prevenir a criminalidade organizada e o terrorismo, em coordenação com as demais FSS¹¹⁶. A fiscalização do trânsito é realizada pela valência Trânsito que faz o controlo rodoviário de todo o perímetro aeroportuário e é assegurada pela Esquadra de Trânsito da área da jurisdição. Para além dessa função, importa salientar que o policiamento do trânsito na área aeroportuária tem, de certa forma, um efeito dissuasivo e preventivo no que respeita a atos criminosos e terroristas.

Inevitavelmente, a PN tem um peso preponderante pela dimensão das suas responsabilidades, abrangência de valências e distribuição territorial e, o seu sucesso ou insucesso tem impacto imediato no sentimento de segurança percecionado pelos cidadãos (PMAI/PESI, 2014). Tal facto é claramente notável e, no ambiente aeroportuário, não é diferente. Como forma de melhorar a capacidade operacional e aumentar a eficácia na resposta a qualquer situação de interferência ilícita, mais concretamente à um eventual ataque terrorista, a PN vem desenvolvendo algumas medidas para o efeito. Para além da criação de equipas especiais para dar resposta a possíveis ameaças que possam surgir nos aeroportos, conforme apontou anteriormente SILVA (2020), SANTOS (2020) acrescenta ainda que se aumentou também a presença de agentes da PN nos perímetros aeroportuários, visando o controlo e a circulação de veículos e pessoas nos pontos considerados sensíveis. Importa então salientar que a PN, no âmbito de prevenção e da garantia da ordem e tranquilidade pública nos aeroportos, conforme salienta SILVA (2020), desenvolve uma tarefa crucial, atuando com incidência sobre qualquer situação de interveniência ilícita, ou seja, na prevenção, adotando medidas e procedimentos contra atos que possam colocar em causa a segurança da aviação civil, nomeadamente:

- Crimes e desordens civis nas instalações aeroportuárias;
- Atos de sabotagem, desvio, sequestro de aeronaves;

¹¹⁶ Cfr. art.º 5 do DECRETO-LEI n.º 39/2007, de 12 de novembro.

- Ameaças de bomba em aeronaves em solo ou no ar e nas instalações;
- Ataques em solo ou em levantamento de voo de aeronaves (*man pad*);
- Tomada de reféns em aeronaves e/ou em instalações;
- *Active shooter*;
- Carro abandonado e carro armadilhado nas imediações do aeroporto;
- Entre outros Incidentes Tático-policiais (ITP's).

De acordo com o PNSAC, o Estado de Cabo Verde promove o uso contínuo de medidas de segurança aleatórias e imprevisíveis na aviação civil, de modo a potenciar o efeito preventivo e dissuasivo das mesmas. Assim, toda a atividade da PN no âmbito da aviação civil é desenvolvida no sentido de prevenir as situações acima apontadas. Entretanto, na eventualidade de algumas delas se efetivarem, ressalva SILVA (2020) que a PN deve estar preparada e ter a capacidade de garantir uma resposta rápida perante qualquer incidente de interveniência ilícita, impedindo o perpetuamento da ameaça, reduzir as vulnerabilidades e salvar vidas. Aponta ainda o Autor que a PN deve ter a capacidade de garantir o impedimento de desembarque de qualquer passageiro ou tripulante de aeronaves que provenham de aeródromos ou aeroportos/destinos de risco sob o aspeto sanitário, sem o prévio assentimento das competentes autoridades sanitárias. Por fim, o Autor faz menção à necessidade de realizar inspeções às aeronaves em situação de ameaça (SILVA, 2020).

A frequente procura de cidadãos de vários países com antecedentes terroristas, e que muitas vezes não conseguem nem justificar os reais motivos das suas viagens, constitui segundo RODRIGUES (2020), uma ameaça para a segurança da aviação civil cabo-verdiana. A intensificação da atuação das redes terroristas na faixa sahara-saheliana (próxima das fronteiras de Cabo Verde), obriga a adoção urgente de medidas de prevenção e proteção¹¹⁷. SILVA (2020) reconhece que o Estado cabo-verdiano tem vindo a trabalhar muito para esse efeito, propondo algumas contramedidas para fazer face aos eventuais riscos e ameaças aos aeroportos de Cabo Verde, designadamente:

- Implantar pinos metálicos e obstáculos de forma a impedir ataque com carros nos terminais de passageiros;
- Criar passarelas elevadas por forma a impedir atropelamento de passageiros e demais transeuntes;

¹¹⁷ Cfr. CEDSN, referente a “Ameaças relevantes”.

- Criar condições de rastreio nos acessos dos aeroportos como acontece por exemplo no Gana, bem como ter sistemas de CCTV com boa capacidade de abrangência dos terminais de tomada e largada de passageiros e de todo o perímetro vedado do aeroporto, evitando zonas cegas¹¹⁸;
- Implementar mais equipamentos de deteção de explosivos;
- Repensar a arquitetura dos aeroportos;
- Criar zonas específicas e disciplinadas para os táxis, bem como para as demais viaturas para tomada e largada de passageiros.

A PN, no sentido de salvaguardar a segurança da aviação civil contra quaisquer atos de interferência ilícita, dispõe de Programas de Segurança Aeroportuários (PSA) para cada um dos quatro aeroportos internacionais do país, onde estão detalhados os procedimentos para os diferentes e possíveis cenários. SANTOS (2020) ressalva ainda que os responsáveis da PN junto aos aeroportos têm elaborado Planos de Emergência Policial (PEP)¹¹⁹ direcionados para as situações de tomada de reféns, atos de terrorismos contra aeronave e/ou infraestruturas aeroportuárias, bomba a bordo de aeronave, *actives-shooter*, entre outros. Para além dos PSA, dos PEP e do reforço do policiamento junto dos aeroportos, salienta ainda RODRIGUES (2020) que, em virtude das formações ministradas aos operacionais da PN voltadas para a questão do terrorismo, bem como dos exercícios de emergência realizadas nos aeroportos com resultados de avaliação satisfatórios, pode-se afirmar que, neste momento, a PN está mais bem preparada para a segurança aeroportuária.

III.3. DESAFIOS E PERSPETIVAS FUTURAS

A polícia, em parceria com as entidades civis e militares e em função das suas competências orgânicas, vem trabalhando e desenvolvendo novas formas de fazer face aos riscos, ameaças e atos de interferências ilícitas que põem em causa a segurança da aviação civil. Assim, SANTOS (2020) e SILVA (2020) defendem algumas reformas na PN direcionadas para a segurança aeroportuária, como sendo as perspetivas para o futuro.

¹¹⁸ A falta de câmaras de vigilância de circuito integrados, sobretudo nos parques de estacionamento, reduz o controlo e monitoramento de toda a área circundante do aeroporto (RODRIGUES, 2020).

¹¹⁹ Segundo aponta SANTOS (2020), esses planos, foram testados em *table-top* e em exercícios, como forma de se testar, preparar e corrigir a atuação das forças que enformam o sistema de segurança aeroportuária.

Tais reformas consistiriam sobretudo num policiamento apoiado muito nas tecnologias e na partilha de informações entre agências nacionais e internacionais, permitindo um melhor controlo de qualquer suspeita de ataque; na criação, sobretudo nas ilhas onde existem aeroportos internacionais, de esquadras específicas para aeroportos com capacidade de resposta e combate a situações de ataques armados ou qualquer outra situação de interveniência ilícita. Segundo a perspetiva dos Autores, estas esquadras visam garantir a ordem e tranquilidade pública nas infraestruturas aeroportuárias, libertando assim as valências DEF e GF para o exercício exclusivo da atividade de controlo de entrada e saída de pessoas e bens, assim como a segurança dos usuários dos espaços restritos e das aeronaves (SANTOS, 2020 e SILVA, 2020).

Em janeiro de 2019, a PN contou com uma modernização no sistema de controlo de fronteiras, deixando a DEF de operar no sistema PASSE (Processo Automático e Seguro de Saídas e Entradas) e passando a operar no sistema PARES (Processo Automático de Registo de Entradas e Saídas). Este novo sistema, conforme aponta SILVA (2020), permite e obriga que os passageiros façam a inscrição antecipada e, desta forma, a polícia tem todas as informações pertinentes dos passageiros antes de entrarem no território nacional¹²⁰. A pré-inscrição efetiva-se através da plataforma EASE (*Efficient Automatic and Safety Entry* - Processo Eficiente, Automático e Seguro de Entrada de Viajantes), onde é registado 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. Num futuro muito próximo, segundo afirma SILVA (2020), para além da integração do sistema PARES com o SIIDEF (Sistema Integrado de Informações da DEF)¹²¹, pretende-se fazer a integração com a APIS (*Advance Passenger Information System* - Sistema Avançado de Informação de Passageiros), havendo uma conexão direta com as informações das agências e operadoras e, de igual forma, com o Sistema Integrado de Gestão Operativa (SIGO)¹²² em todas as unidades operacionais

¹²⁰ Segundo SILVA (2020), é possível analisar o histórico do passageiro, verificar, aplicar e retirar medidas cautelares no sistema, cruzar e partilhar dados com a INTERPOL e demais agências mundiais, fazendo despiste de possíveis agressores externos ou criminosos que pretendem entrar em Cabo Verde. Assim ressalva o Autor que essas informações, trabalhadas, vai nos permitir fazer *intelligence* policial, o que já é uma realidade (SILVA, 2020).

¹²¹ SIIDEF é um sistema de base de dados utilizado pela DEF para analisar informações referentes a cidadãos estrangeiros, nomeadamente medidas cautelares, passaporte, entre outras informações ou documentos e, PARES é o sistema de controlo utilizado pela DEF no controlo de passageiros no aeroporto, sendo eles nacionais ou estrangeiros.

¹²² SIGO é o sistema utilizado pela PN para controlar e gerir toda a sua atividade operacional.

policiais no país. Ainda com uma previsão a partir de junho de 2020, que será implementada os *smart borders* em conjunto com equipamentos de recolha de dados biométricos dos passageiros a chegada no território nacional¹²³.

Observando a realidade cabo-verdiana, verifica-se atualmente uma situação de paz e de tranquilidade. Entretanto, olhando para o mundo globalizado, percebe-se que os riscos e as ameaças dos Estados vizinhos são partilhados e acabam por atingir outros Estados. Isto leva a PN a repensar a segurança aeroportuária no sentido de melhor responder aos desafios da modernidade. Sendo Cabo Verde um país aberto às influências do exterior, que aposta no turismo como uma das principais atividades económicas, aponta o CEDSN que a segurança e ordem públicas, bem como a prevenção e o enfrentamento de catástrofes deverão figurar nas primeiras prioridades da política de segurança e defesa¹²⁴. Para melhor fazer face aos riscos e ameaças a que impendem sobre a aviação civil em Cabo Verde, SILVA (2020) aponta algumas melhorias a nível da PN. Desde logo, a implementação de equipas especiais voltadas para o aeroporto¹²⁵, bem como a criação, nos aeroportos, de Esquadras para dar resposta às várias demandas até agora assumidas pela DEF¹²⁶. Igualmente, revelou-se necessário renovar os modelos de atuação das equipas cinotécnicas e anti explosivos nos aeroportos e submetê-los a treinos periódicos para verificar a sua eficácia¹²⁷. O Autor destaca ainda a importância do treino, nomeadamente para os efetivos da DEF, GF, Esquadras e Unidades Especiais, direcionado sobretudo para situações de *active shooter*¹²⁸. Para uma melhor coordenação e eficácia nas respostas perante situações de interferências ilícitas, SILVA (2020) considera essencial que a Unidade Especial considere o *know-how* e o *knowledge* dos Chefes das Unidades de Fronteiras e não descartar o apoio e coadjuvação, na assunção das operações.

¹²³ Esses dados, conforme sublinha SILVA (2020), irão permitir um enriquecimento das informações no sistema, bem como o registo biométrico de todos os cidadãos estrangeiros que entram no território nacional.

¹²⁴ Cfr. CEDSN, referente ao “Enquadramento Nacional”.

¹²⁵ Foram alocadas para a ilha do Sal e para a ilha da Boavista, equipas especiais (Corpo de Intervenção), com a missão de responder a qualquer situação de emergência junto às instalações aeroportuárias (SANTOS, 2020 e SILVA, 2020).

¹²⁶ Estas esquadras recebiam as denúncias, faziam o patrulhamento do perímetro aeroportuário e garantiam a segurança das instalações, a supervisão das empresas de segurança privada e, ao mesmo tempo, libertava a Unidade Especial para trabalhos mais musculados, segundo a visão de SILVA (2020).

¹²⁷ SANTOS (2020) sublinha que associado ao terrorismo, a PN tem hoje uma equipa de inativação de engenhos explosivos, com formação ministrada no país por técnicos da PSP, em virtude da cooperação existente entre os dois Estados/forças de segurança. O Autor aponta ainda que junto aos aeroportos internacionais foram instaladas equipas caninas treinadas para farejar e identificar engenhos explosivos nas bagagens, nas aeronaves, nos veículos e demais no contexto aeroportuário (SANTOS, 2020).

¹²⁸ Ao nível da PN, aponta SILVA (2020) que somente os Chefes das unidades de fronteiras do Sal e de São Vicente têm formação de *active shooter*, ministrada em 2014 pela Unidade Especial da PSP.

Ressalva ainda o Autor, a necessidade da criação de equipas especializadas em NRBQ (nucleares, radiológicas, biológicas ou químicas) nas unidades especiais para os aeroportos. Por fim, SILVA (2020) aponta para a criação de PEP para todos os aeroportos do país¹²⁹ e, igualmente, a necessidade de realização de treinamentos e simulacros envolvendo as FA e as empresas de segurança privada.

A estratégia do policiamento, segundo defende FELGUEIRAS (2016, p. 10), “assume uma importância capital não só para o restabelecimento dos equilíbrios sociais no curto prazo, mas, principalmente para solidificar, no longo prazo, a estabilidade da sociedade”. Assim sendo, para uma melhor efetivação das melhorias acima mencionadas, ressalva SANTOS (2020) a necessidade de aumentar a quantidade e a qualidade formativa dos agentes policiais nos aeroportos, por forma a permitir uma maior capacidade investigativa no que tange à droga, tráfico de pessoas, recolha de informações, análise de comportamentos individuais e de grupos associados ao terrorismo e ao tráfico.

¹²⁹ Segundo SILVA (2020), somente o aeroporto do Sal tem um PEP.

CONCLUSÃO

A necessidade de a polícia refletir a segurança aeroportuária é constante, demonstrando a importância de um estudo dirigido para a PNCV e para a segurança aeroportuária. Para além de contribuir para um melhor aperfeiçoamento e ajustamento dos sistemas de segurança da aviação civil, o que constitui uma mais-valia para a aviação civil em Cabo Verde, contribui igualmente para a PNCV, a força de segurança incumbida da missão de prevenção e repressão contra atos de interferência ilícitas contra a aviação civil em Cabo Verde, refletir a segurança aeroportuária e ter uma visão prospetiva desta. O contributo das personalidades peritas na matéria da segurança da aviação civil cabo-verdiana foi fulcral para o enriquecimento do presente estudo e para a prossecução dos objetivos deste, permitindo assim responder às questões inicialmente traçadas para esse efeito.

A criação da PNCV possibilitou a confluência das diversas valências e o alargamento das suas competências, passando assim a atuar em várias valências da segurança interna, nomeadamente, prevenção e investigação criminal, manutenção da ordem, controlo de portos e aeroportos, serviço de estrangeiros e fronteira, entre outras. Uma boa forma de compreender a PN e o modo como ela responde perante às diferentes situações e desafios que a sociedade a coloca é percebendo sua história que, inevitavelmente, coincide com a história do próprio país. Só assim, a polícia consegue adaptar-se e ajustar à lei e à realidade social do país e, de igual forma, acompanhar e estar preparada para dar respostas eficazes aos desafios do mundo globalizado no qual vivemos.

Nos dias que correm, os acontecimentos têm suscitado às FSS uma atenção especial para as várias áreas da segurança interna, incluindo no domínio da aviação civil. Em todo o mundo a aviação civil constitui um alvo passível de atos de interferência ilícita. Embora os Estados tenham procedido nos últimos anos a uma forte transformação ao nível organizacional das forças de segurança, os atuais modelos de polícia são incapazes de, por si só, fornecer uma resposta satisfatória às necessidades de segurança dos cidadãos (CORREIA e DUQUE (2012, p. 40). Os principais riscos e ameaças que impendem sobre os aeroportos de Cabo Verde são os de nível global, nomeadamente o terrorismo, a criminalidade alta e organizada, o tráfico de armas, pessoas e drogas, a corrupção, a sabotagem, entre outras. Estes requerem uma abordagem transversa, apoiada numa forte

coordenação, planeamento e treino das partes envolvidas. Das ameaças referidas, a que mais preocupa continuamente a aviação civil em Cabo Verde é um eventual ataque terrorista.

O terrorismo, conforme salienta o CEDSN, “constitui uma grave ameaça à segurança internacional e aos princípios que caracterizam o relacionamento entre as sociedades modernas, aos valores nacionais e ao espaço territorial do Estado, atingível, em qualquer parte ou momento”. Sendo o terrorismo e o seu impacto uma das principais ameaças aos aeroportos de Cabo Verde e pensando a segurança de forma prospetiva, urge a necessidade de investir no seu combate, prevenção e em todos os atos que para ele se convirjam. Urge igualmente investir nas equipas de resposta rápida para melhor fazer face ao fenómeno ou a qualquer ato de intervenção ilícita, na eventualidade de surgir uma situação real.

Os riscos e as ameaças que impendem sobre a aviação civil são incertos e imprevisíveis. O impacto económico da COVID-19 fez-se sentir em todos os Estados e, de igual forma, no setor da aviação civil. Esta crise pandémica levou os Estados a repensarem a segurança, sobretudo na perspetiva *safety*, bem como todas as FSS e entidades civis e militares que direta ou indiretamente concorrem para a segurança aeroportuária. Enquanto as atenções estavam voltadas para o terrorismo, a sabotagem, entre outros ilícitos criminais, o surgimento desta pandemia *parou* o mundo. Nenhum ataque terrorista fez tantas vítimas, sobretudo mortais, como fez a COVID-19. Embora diretamente as vítimas da COVID-19 não sejam resultado de interferências no âmbito da aviação civil, é certo que o vírus SARS-COV-2 conseguiu atravessar as fronteiras, inclusive por via aérea, acabando por abranger os países na sua globalidade.

Os Estados, junto das entidades responsáveis pela área da aviação civil, vêm ajustando as medidas securitárias *safety* e *security*, para fazer face aos riscos e ameaças que impendem sobre a aviação, quer por estes terem sido efetivados no próprio país, quer por terem sido efetivados noutros Estados. O panorama securitário no contexto da aviação civil cabo-verdiana, exige respostas integradas, uma vez que os riscos e as ameaças são transacionais. Contudo, conforme ressalva MADEIRA (2017, p. 113), “Cabo Verde encontra-se em condições de corresponder aos desafios que, na ordem regional e internacional o interpelam”. Os riscos e as ameaças para a aviação civil continuarão a existir, manifestando-se nas mais diversas formas e as respostas devem adequar-se a estes. Neste sentido, e para melhorar a eficácia da segurança sobretudo no ambiente

aeroportuário, deve existir uma maior concertação entre organismos públicos e privados no âmbito da aviação civil. Para além desta concertação, torna-se essencial a formação contínua e o treino, criando cenários e exercitando em conjunto. Isto permitirá uma melhor coordenação e preparação para eventual efetivação dos cenários.

A AAC, enquanto autoridade aeronáutica e responsável pelo garante da segurança da aviação civil a nível nacional, desempenha um papel fulcral na mesma, sobretudo através da definição de programas, legislações, instruções técnicas relacionadas com a segurança da aviação civil, com formações, bem como supervisionando e garantindo que cada entidade implemente, devidamente, as medidas da sua responsabilidade. Por sua vez, a ASA também desempenha um papel fundamental no âmbito da segurança dos aeroportos, gerindo-os e garantindo uma estreita cooperação com a polícia e as outras entidades envolvidas no ambiente aeroportuário. A segurança privada, para além de colaborar com a PN e com as outras entidades no âmbito da segurança aeroportuária, desenvolve uma missão de importante, sobretudo ao nível da segurança *safety*, garantindo o controlo do acesso de pessoas e veículos a áreas restritas de segurança, no rastreio de passageiros, de carga, de bagagens e da monitorização dos sistemas de CCTV.

Respondendo à questão de partida da nossa investigação e, tendo em consideração a realidade do país, a PNCV encontra-se preparada para garantir a segurança aeroportuária em Cabo Verde. Isto porque, para tal, ela exerce um esforço permanente para se manter atualizada relativamente às medidas de segurança que são implementadas quer a nível internacional, quer a nível nacional. Sem descurar ainda de a mesma ter vindo a melhorar os sistemas de controlo de entrada, permanência e saída de pessoas no território nacional, bem como a desenvolver a sua atividade nesse setor em coordenação e articulação com as outras entidades e serviços envolvidos na segurança aeroportuária. A PNCV dispõe, sobretudo nos aeroportos internacionais, de PSA e de PEP para as diferentes situações que põem em causa a vida e a integridade física das pessoas nos aeroportos. Nesse sentido, salientamos a necessidade de criar também PSA e PEP para os aeródromos do país. A PNCV, no sentido de garantir uma resposta rápida e eficaz, para além de ter vindo a aumentar o efetivo empregue nos aeroportos, vem criando equipas especiais para o respetivo efeito. Conforme sublinha FELGUEIRAS (2016, p. 11), “para o sucesso de uma operação policial, é fundamental que os decisores tenham conhecimento adequado sobre os fenómenos identificados, para interpretar, antever e antecipar estratégias que limitem os fatores de risco presentes nos acontecimentos”.

Há necessidade de fortalecer a cooperação policial voltada para a matéria da segurança aeroportuária, analisando o modo como as outras FSS pensam a segurança da aviação civil. Um estudo voltado para a segurança aeroportuária torna-se numa mais valia não só para a polícia como para outras entidades e todos os que interessam ou que lidam com o ambiente aeroportuário. Mais estudos, mais formação e mais treinos levarão, certamente, a uma maior probabilidade de evitar perdas, sobretudo de vidas humanas. Há igualmente necessidade de repensar, adaptar e ajustar as unidades fronteiriças, especialmente, nas ilhas onde existem aeroportos internacionais, integrando o policiamento geral e a segurança da aviação civil. Isto é, criar uma esquadra específica para o aeroporto com várias valências. Assim, enquanto as valências DEF e GF se dedicam exclusivamente ao controlo da entrada e de saída de pessoas, bem como o controlo fiscal e aduaneiro, esta esquadra especializada daria cobertura na investigação criminal, no controlo do trânsito, na vigilância, na garantia da ordem pública, no atendimento e queixas, entre outras situações que carecem de intervenção policial. Importa aqui realçar a necessidade de formação e de formação contínua para os polícias que desempenham as suas atividades no ambiente aeroportuário.

Por fim, reiteramos a pertinência e a necessidade constante de refletir as questões anexas à segurança aeroportuária e realçamos que o presente estudo não pretende esgotar a discussão em volta desta temática, mas abrir um debate para investigações futuras. Assim, contribuir-se-á, cada vez mais, para uma melhor garantia da segurança da aviação civil cabo-verdiana, fortalecendo a visão prospetiva desta e mitigando ao máximo as surpresas que podem advir dos eventuais riscos e ameaças. Igualmente, visa uma melhor tomada de decisão por parte da PNCV no garante da ordem pública, da paz e da segurança que é a sua missão nacional.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

DICIONÁRIOS E ENCICLOPÉDIAS

CORREIA, A. M., SÉRGIO, A., PEREIRA, A. A., GODINHO, A. M., ZÚQUETE, E. M., FERREIRA, M. O., . . . FONSECA, J. S. (1945). *Grande Enciclopédia Portuguesa e Brasileira* (Vol. XXII). Lisboa e Rio de Janeiro: Editorial Enciclopédia, Lda.

GAMES, N. R. (2018). “Narcotráfico” in SAINT-PIERRE, H. L. e VITELLI, M. G. (org) *Dicionário de segurança e defesa*. São Paulo: Editora Unesp, pp. 645-662.

GOZZI, G. (1998). “Estado de Polícia” in BOBBIO, N., MATTEUCCI, N. e PASQUINO, G. *Dicionário de Política* (Trads. FERREIA, J., VARRIALE, C., MÔNACO, G., CACAIS, L. e DINI, R., 11ª ed., Vol. 1, pp. 409-413). Brasília: Editora Universidade de Brasília.

LOURENÇO, N. (2015). “Segurança Interna” in GOUVEIA, J. e SANTOS, S. (coord.) *Enciclopédia de Direito e Segurança*. Lisboa: Almedina, pp. 431-444.

RAPOSO, J. (2015). “Polícia de Segurança Pública” in GOUVEIA, J. e SANTOS S. (coord.) *Enciclopédia de Direito e Segurança*. Lisboa: Almedina, pp. 307-314.

OBRAS GERAIS E ESPECÍFICAS

AFONSO, J. (2018). “Polícia: etimologia e evolução do conceito”, *Revista Brasileira de Ciências Policiais*, Vol. 9, N.º 1, pp. 213-260.

ALVES, A. C. (2008). *Em busca de uma SOCIOLOGIA DA POLÍCIA*. Lisboa: Edição da Revista da Guarda Nacional Republicana.

BARBOSA, A. (2016). “Estado e Polícia: A Institucionalização da Segurança Pública em Cabo Verde (1870 – 2000)” in GALVÃO-BAPTISTA, M., MENDES, A. e COUTINHO, E. (org.) *Dissertações em Segurança Pública* Vol. 1, Praia: Edições Unicv, pp. 23-123.

BARBOSA, A. L. (2012). *Estado e polícia: A institucionalização da segurança pública em Cabo Verde (1870 – 2000)*. Dissertação de mestrado em segurança pública defesa social e mediação de conflitos, Praia: Universidade de Cabo Verde – Universidade Federal do Pará.

BELL, J. (1997). *Como realizar um projeto de investigação: um guia para a pesquisa em ciências sociais e da educação*. Lisboa: Gradiva.

- BORGES, J. V. (2016). "Ameaças e riscos transnacionais. Perspetivas institucionais" in BORGES, J. V. e RODRIGUES, T. F. (coord.) *Ameaças e Riscos Transnacionais no novo Mundo Global* (1ª ed.). Porto: Caos Editores Lda., pp. 29-49.
- BRITO, B. (2013). *Comércio de Algodões e de Cavalos em Cabo Verde (1460-1535)*. Dissertação de Mestrado em História dos Descobrimentos e da Expansão Portuguesa. Lisboa: Universidade Nova de Lisboa.
- CANADO, R. (2010). *O Terrorismo na Aviação Civil. A Premência no Incremento das Medidas de Segurança em Voo, com a Adoção de Agentes de Segurança a Bordo (Air Marshals)*. Dissertação de Mestrado em Ciências Policiais. Lisboa: ISCPSI.
- CANAS, V. (2007). "A atividade de polícia e a proibição do excesso: as forças e serviços de segurança em particular" in GOUVEIA J, B. e PEREIRA R (coord.) *Estudos de Direito e Segurança*. Coimbra: Almedina, pp. 445-481.
- CARVALHO, J. (2018). "A Estratégia Nacional de Combate ao Terrorismo e a Unidade de Coordenação Antiterrorismo" in POIARES, N. e MARTA, R. (coord.) *Segurança Interna. Desafios na Sociedade de Risco Mundial*. Lisboa: ISCPSI, pp. 191-205.
- CAVALCANTE, W. F. (2018). *Crime organizado: da prevenção da criminalidade organizada*. Dissertação de Mestrado em Ciências Policiais. Lisboa: ISCPSI - ICPOL.
- CAVALCANTI, C. M. (2018). *A privatização da segurança pública nos aeroportos: Contributos a uma perspetiva luso-brasileira*. Dissertação de mestrado. Lisboa: Universidade Nova de Lisboa.
- CHANTRE, J. (2013). *A Aviação Civil Em Cabo Verde, A Sua Evolução Histórica Rumo A Uma Política De Liberalização Do Espaço Aéreo*. Curso de Pós-Graduação em Direito Aéreo. Praia: Instituto Superior de Ciências Jurídicas e Sociais - Faculdade de Direito de Lisboa.
- CLEMENTE, P. (2000). *A Polícia em Portugal: Da Dimensão Política Contemporânea da Segurança Pública* (Vol. I). Tese de Doutoramento em Ciências Sociais e na especialidade de Ciência Política. Lisboa: Universidade Técnica de Lisboa e Instituto Superior de Ciências Sociais e Políticas.
- COELHO, F. (2018). *A segurança do transporte aéreo pós 11 de Setembro e a aplicação do conceito de 'ponto de segurança único'*. Lisboa: Universidade Lusófona de Humanidades e Tecnologias.
- COLOMBO, L. (2015). "Terrorismo: lacunas conceituais no sistema internacional", *Revista do Laboratório de Estudos da Violência da Unesp, Marília*, Vol. 1, N.º 16, pp. 42-67.

- CORREIA, E. P. (2012). "Política e Segurança: Teorias e Conjunturas da atualidade" in CORREIA, E. P. e DUQUE, R. (coord.) *O Poder Político e a Segurança*. Lisboa: Fonte da Palavra, pp. 25-26.
- CORREIA, E. P. (2015). *Liberdade e Segurança*, (coord.), Lisboa: ISCPSI e Observatório Político.
- CORREIA, E. P. (2018). "Estado, Poder e Segurança" in VALENTE, M. M. (coord.) *Os Desafios do Direito do Século XXI*. Coimbra: Almedina, pp. 139-145.
- CORREIA, E. P. (2018). *Políticas Públicas de Segurança*. Lisboa: ISCPSI.
- CORREIA, E. P. e DUQUE, R. (2012). "O poder político e a emergência das políticas públicas de segurança" in VALENTE, M. M. (coord.) *Politeia: Revista do Instituto Superior de Ciências Policiais e Segurança Interna*. Ano VIII. Lisboa: ISCPSI, pp. 39-49.
- COSTA, C. R. (2013). *A metamorfose da gestão estratégica dos recursos humanos nas empresas de segurança privada: as novas exigências*. Dissertação de mestrado em Psicologia do trabalho e das organizações. Lisboa: Universidade Lusíada de Lisboa.
- CUNHA, J. G. (2010). *Segurança Privada e Controlo Policial*. Trabalho de Projeto de Mestrado Integrado em Ciências Policiais. Lisboa: ISCPSI.
- DIAS, H. V. (2012). *Metamorfoses da Polícia: novos paradigmas de segurança e liberdade*. ICPOL-ISCPSI: Almedina.
- DOMINGUES, Â. (1991). "Administração e instituições: transplante, adaptação funcionamento" in ALBUQUERQUE, L e SANTOS, M (coord.) *História Geral de Cabo Verde* Vol. I, Coimbra: Instituto de Investigação Científica Tropical de Portugal, Lisboa /Instituto de Investigação Cultural de Cabo Verde, Praia, pp. 41-124.
- DUQUE, R. (2012). "Visões globais da segurança para o século XXI" in CORREIA, E. P. e DUQUE, R. (coord.) *O poder Político e a Segurança*. Lisboa: Fonte da Palavra. pp. 143-144.
- DUQUE, R. (2014). "Terrorismo na Aviação Civil: Perspetivas para uma Estratégia Europeia de Segurança Aérea", *Nação e Defesa*. Instituto da Defesa Nacional. N.º 137, pp. 118-141.
- DUQUE, R. (2015). *Terrorismo, Aviação Civil e Políticas de Segurança - Desafios e Estratégias*. Tese de Doutoramento em Ciência Política e Relações Internacionais: Segurança e Defesa, especialização em Ciência Política. Lisboa: Instituto de Estudos Políticos da Universidade Católica Portuguesa.

- ELIAS, L. (2018). *Ciências policiais e Segurança Interna: Desafios e perspectiva*. Lisboa: ISCPSI - ICPOL.
- FELGUEIRAS, S. R. (2016). *Ação policial face à ação coletiva: Teoria para uma estratégia de policiamento de multidões*. Lição inaugural da abertura solene do ano letivo 2015/2016. Lisboa: ISCPSI.
- FERNANDES, J. (2014). *Os Desafios da Segurança Contemporânea. Estado, Identidade e Multiculturalismo*. Lisboa: Pedro Ferreira-Artes Gráficas, Lda.
- FLICK, U. (2009). *Introdução à pesquisa qualitativa* (3ª ed.). Porto Alegre: Artmed.
- FORTIN, M. F. (1999). *O processo de investigação: Da Conceção à Realização*. Loures: Lusociência - Edições Técnicas e Científicas, Lda.
- GONÇALVES, G., e DURÃO, S. (2017). *Polícia e Polícias em Portugal. Perspetivas Históricas*. Lisboa: Editora Mundos Sociais.
- INÁCIO, C. (2010). *Políticas públicas de segurança: novo paradigma*. Dissertação de Mestrado em Ciência Política, Aveiro: Universidade de Aveiro.
- JOÃO, R. (2006). *Direito Policial I*. Centro de Investigação do ISCPSI: Almedina.
- LAZZARINI, Á. (1994). "Limites do poder de polícia", *Revista de Direito Administrativo*. Rio de Janeiro. (198), pp. 69-83.
- LIMA, A. V. (2009). *A Segurança da Aviação Civil. Funções da PSP*. Trabalho Final Inédito no âmbito do IIIº Curso de Direção e Estratégia Policial. Lisboa: ISCPSI.
- LOHMANN, G. (2004). "Globalização e os impactos dos ataques terroristas de 11 de setembro de 2001: implicações para o sistema de turismo", *Boletim de Estudos em Hotelaria e Turismo*. Vol. 2, N.º 1, pp. 11-20.
- LOPES, V. (2015). *O Poder Legislativo no Processo de Consolidação Democrática em Cabo Verde*. Lisboa: Universidade Nova de Lisboa.
- LOURENÇO, N. (2015). "Segurança Interna Horizonte 2025 - Um Conceito Estratégico de Segurança Interna" in GOUVEIA J. (dir.) *Revista de Direito e Segurança*. Lisboa: Faculdade de Direito da Universidade Nova de Lisboa - Instituto de Direito e Segurança, pp. 275-287.
- LOURENÇO, N., LOPES, A., RODRIGUES, J., COSTA, A., e SILVÉRIO, P. (2015). *Segurança Horizonte 2025. Um Conceito de Segurança Interna*. Lisboa: Edições Colibri - GRESI.
- MAIA, A. e BORGES, M. (2006). "Turismo em Cabo Verde: perspectivas de crescimento com o aeroporto internacional da praia, Ilha de Santiago", *Caderno Virtual de Turismo*, Vol. 6, N.º 2, pp. 25-32.

- MARCONI, M., e LAKATOS, E. (2003). *Fundamentos de Metodologia Científica* (5ª ed.). São Paulo: Editora Atlas. SA.
- MARQUES, V. L. (2013). *Segurança Privada - a desestadualização de uma função fundamental do Estado*. Dissertação no âmbito do VII Mestrado em Direito e Segurança. Lisboa: Faculdade de Direito da Universidade Nova de Lisboa.
- MATOS, H. (2019). «Requiem para o “Estado Islâmico”? Jihadismo na Europa – Infiltração, dissimulação e engano no planeamento de ataques terroristas» in FAGUNDES, C., LASMAR, J. e CHUY, J. (org.) *Perspetivas do Terrorismo Transacional Contemporâneo*. Belo Horizonte: Arraes Editores, pp. 37-62.
- MATOS, H. J. (2015). «A "Chegada do Califado Universal" à Europa» in CORREIA, E. P., (coord.) *Liberdade e Segurança*. Lisboa: ISCPSI-ICPOL, pp. 147-152.
- MEDEIROS, A. (2002). "O terrorismo na agenda internacional". *Revista Centro de Estudos Judiciários*, Vol. 6, Nº 18, pp. 63-66.
- MONIZ, E. C. (2013). *Fatores Humanos e Direito Internacional Aeronáutico*. Instituto Superior de Ciências Jurídicas-Faculdade de Direito da Universidade Nova de Lisboa.
- MONTEIRO, E. N. (2009). *A Política de Cooperação em Cabo Verde*. Lisboa: Universidade Lusófona de Humanidades e Tecnologias.
- NABAIS, T. (2011). "Prevenção do terrorismo transnacional. A partilha de informações no quadro da EUROPOL" in CHAMBEL, É. M., VALENTE, M. G. e ESPÍRITO SANTO, P. (coord.) *Ciências Policiais. Estado, Segurança e Sociedade*. Coimbra: Almedina, pp. 149-166.
- NASCIMENTO, J. (2016). “Apresentação” in GALVÃO-BAPTISTA, M; MENDES, A, e COUTINHO, E (org.) *Dissertações em Segurança Pública* Vol. 1, Praia: Edições Unicv, pp. 4-5.
- NETO, D. (1991). “A segurança pública na Constituição”, *O Alferes*, Vol. 9, N.º 28, pp. 11-23.
- OLIVEIRA, J. F. (2006). *A Políticas de Segurança e os Modelos de Policiamento. A emergência do policiamento de proximidade*. Coimbra: Almedina.
- OLIVEIRA, J. F. (2015). *A Manutenção da Ordem Pública em Democracia*. Lisboa: ISCPSI.
- PEREIRA, D. (2019). *Proximidade e a Polícia Nacional de Cabo Verde: desafios e trajetórias*. Dissertação de Mestrado Integrado em Ciências Policiais. Lisboa: ISCPSI.

- PEREIRA, J. (2016). "Terrorismo Transnacional in Borges, J. e Rodrigues, T. (coord.) *Ameaças e Riscos transnacionais no novo Mundo Global*". Porto: Fronteira do Caos Editores Lda, pp. 51-69.
- PINHEIRO, A. C. (2013). *A Segurança da Aviação Civil Cabo-verdiana - O Sistema Jurídico*. Relatório de fim de curso de Pós-Graduação em Direito Aéreo. Lisboa: ISCJS - FDUL.
- POLÍCIA NACIONAL (2014). "Historial – Polícia cabo-verdiana. 143 anos ao serviço de Cabo Verde" in *Polícia Nacional* (1ª ed.), Praia: EME - Marketing e Eventos, Lda, pp. 5-7.
- QUIVY, R., e CAMPENHOUDT, L. V. (2005). *Manual de Investigação em Ciências Sociais*. Lisboa: Gradiva.
- RAMOS, M. (2009). *Novos Modelos de Negócio Para a Gestão e Desenvolvimento de Aeroportos: Os Efeitos do Lado Ar e do Lado Terra, no Caso Particular de Cabo Verde*. Covilhã: Universidade da Beira Interior.
- RAPOSO, J. (2006). *Direito Policial I*. Coimbra: Edições Almedina.
- RIBEIRO, S. S. (2008). *Tecnologias de controle de acesso e sua aplicação no sistema de segurança aeroportuária*. Monografia de especialização em gestão da aviação civil. Brasília: Universidade de Brasília.
- RODRIGUES, N. (2016). *Polícia Nacional de Cabo Verde: análise histórica e de competências*. Dissertação de Mestrado Integrado em Ciências Policiais. Lisboa: ISCPSI.
- RODRIGUES, T. (2010). "Dinâmicas migratórias e riscos de segurança em Portugal", *Instituto da Defesa Nacional*. N.º 2. Lisboa.
- RON, R. (2011). "Improving Airline Security in the United States", *CTC Sentinel*, Vol 4. Issue 1, p. 10.
- SANTOS, H. (2013). *Política e Polícia A intervenção cívica do pessoal policial – caso da Polícia Segurança Pública*. Lisboa: Universidade Autónoma de Lisboa Luís de Camões.
- SANTOS, J. (2016). "Considerações Finais: Ameaças e Riscos Transnacionais: Uma Visão De Futuro" in BORGES, J. e RODRIGUES, T. (coord.) *Ameaças e Riscos transnacionais no novo Mundo Global*. Porto: Fronteira do Caos Editores Lda., pp. 297-302.
- 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.

SIMÕES, J. A. (2011). “Da Segurança Privada – Revistas de Prevenção e Segurança nos Recintos Desportivos” in CHAMBEL, É. VALENTE, M. e ESPÍRITO SANTO, P. (coord.) *Ciências Policiais. Estado, Segurança e Sociedade*. Coimbra: Almedina, pp. 81-102.

SOUSA, E. (2013). *Regulação do Acesso ao Mercado do Transporte Aéreo em Cabo Verde*. Curso de Pós-Graduação em Direito Aéreo. Praia: Instituto Superior de Ciências Jurídicas e Sociais - Faculdade de Direito da Universidade de Lisboa.

TORRES, J. E. (2015). *Gestão riscos no planeamento, execução e auditoria de segurança*. Lisboa: ISCPSI.

VALENTE, M. (2015). “Liberdade e Segurança - Olhar Integrador” in CORREIA, E. P (coord.) *Liberdade e Segurança*. Lisboa: ISCPSI-ICPOL, pp. 153-158.

VALENTE, M. (2017). *Teoria Geral do Direito Policial* (5ª ed.). Coimbra: Edições Almedina, SA.

VIEIRA, J. A. (2013). *Aviação em Cabo Verde* (2ª ed.). Praia: ASA-Aeroportos e Segurança Aérea.

LEGISLAÇÃO

DECRETO-LEGISLATIVO n.º 1/2001, de 20 de Agosto: Código Aeronáutico de Cabo Verde, alterado pelo DECRETO-LEGISLATIVO n.º 4/2009 de 7 de setembro, publicado no Boletim Oficial n.º 35, I Série.

DECRETO-LEGISLATIVO n.º 8/2010, de 28 setembro - Aprova o Estatuto dos elementos da PNCV, alterado pelo DECRETO-LEI n.º 3/2016, de 16 de janeiro, publicado no Boletim Oficial n.º 3, I Série.

DECRETO-LEI n.º 12/2019, de 22 de março: Programa Nacional de Segurança de Aviação Civil (PNSAC), publicado no Boletim Oficial n.º 33, I Série, altera o PNSAC aprovado pelo DECRETO-LEI n.º 15/2014, de 26 de fevereiro, alterado pelo DECRETO-LEI n.º 14/2017, de 30 de março.

DECRETO-LEI n.º 28/2004, de 12 de julho: Cria a Agência de Aviação Civil, publicado no Boletim Oficial n.º 35, I Série, alterado pelo DECRETO-LEI n.º 31/2009, de 7 de setembro.

DECRETO-LEI n.º 39/2007, de 12 de novembro: Aprova a Lei Orgânica da Polícia Nacional, publicado no Boletim Oficial n.º 41, I Série, alterado pelo DECRETO-LEI n.º 49/2017 de 14 de novembro.

DECRETO-LEI n.º 46/2003, de 10 de novembro: Cria a Comissão Nacional de Facilitação do Transporte Aéreo e de Segurança da Aviação Civil (FALSEC), publicado no Boletim Oficial n.º 16, I Série, alterado pelo DECRETO-LEI n.º 16/2014, de 10 de novembro.

DECRETO-LEI n.º 51/2013, de 20 de dezembro: Estabelece o Sistema Nacional de Segurança Nacional (SNSN), publicado no Boletim Oficial n.º 69, I Série.

DECRETO-LEI n.º 186/2007 de 10 de maio: Fixa as condições de construção, certificação e exploração dos aeródromos civis nacionais e estabelece os requisitos operacionais, administrativos, de segurança e de facilitação a aplicar nessas infraestruturas, publicado no Diário da República, 1ª Série, n.º 90.

DECRETO-LEGISLATIVO n.º 2/2005, de 7 de fevereiro: Aprova o Código de Processo Penal, alterado pelo DECRETO-LEGISLATIVO n.º 5/2015, de 7 de fevereiro, publicado no Boletim Oficial n.º 69, I Série.

DECRETO-LEGISLATIVO n.º 6/2005, de 14 de novembro: Aprova a Criação da Polícia Nacional, publicado no Boletim Oficial n.º 46, I Série.

DECRETO-REGULAMENTAR n.º 3/2001 de 4 de junho: Aprova os novos Estatutos da Empresa Nacional de Aeroportos e Segurança Aérea, S.A. – ASA, A.S., publicado no Boletim Oficial n.º 16, I Série.

LEI n.º 16/VII/2007, de 10 de setembro: Aprova a Lei da Segurança Interna e prevenção da criminalidade, publicado no Boletim Oficial n.º 34, I Série.

LEI n.º 27/VIII/2013, de 21 de janeiro: Estabelece medidas de natureza preventiva e repressiva contra o terrorismo e o seu financiamento, publicado no Boletim Oficial n.º 4, I Série, alterado pela LEI n.º 119/VIII/2016, de 24 de março.

LEI n.º 30/VII/2008, de 21 de julho: Aprova a Lei de Investigação Criminal, publicado no Boletim Oficial n.º 27, I Série.

LEI n.º 31/VIII/2013, de 22 de maio: Estabelece o regime jurídico relativo às armas e suas munições e institui o Sistema Integrado de Gestão da Informação de Armas, Munições e Proprietários (SIGIAMP), publicado no Boletim Oficial n.º 27, I Série.

LEI n.º 50/VII/2009, de 30 de dezembro: Define o Regime Jurídico de Exercício da Atividade de Segurança Privada, publicado no Boletim Oficial n.º 49, I Série.

REGULAMENTO DE AVIAÇÃO CIVIL, de 25 de março de 2019: Altera e republica o CV CAR 12, sobre Segurança da Aviação Civil, de 8 de abril de 2015, publicado no Boletim Oficial n.º 44, II Série.

RESOLUÇÃO DO CONSELHO DE MINISTROS, n.º 5/2011: Aprova o Conceito Estratégico de Defesa e Segurança Nacional (CEDSN), publicado no Boletim Oficial n.º 3, I Série.

RESOLUÇÃO DO CONSELHO DE MINISTROS, n.º 35/2020: Interdita todos os voos com procedência em Itália para Cabo Verde por um período de três semanas, publicado no Boletim Oficial n.º 23, I Série.

RESOLUÇÃO DO CONSELHO DE MINISTROS, n.º 67/2014: Aprova o Plano Estratégico do MAI (PEMAI) e o Plano Estratégico de Segurança Interna (PESI), publicado no Boletim Oficial n.º 51, I Série.

RESOLUÇÃO n.º 18/2003, de 11 de agosto: Convenção sobre Aviação Civil Internacional (Convenção de Chicago), publicado no Boletim Oficial n.º 26, I Série.

RESOLUÇÃO 217 A (III) DA ASSEMBLEIA GERAL DAS NAÇÕES UNIDAS, de 10 de dezembro de 1948 - DECLARAÇÃO UNIVERSAL DOS DIREITOS HUMANOS: Paris. Retirado de <https://ubibliorum.ubi.pt/bitstream/10400.6/2572/30/DECLARA%C3%87%C3%83O%20UNIVERSAL%20DOS%20DIREITOS%20HUMANOS.pdf>.

IMPrensa

AAC (2018). "ICAO coloca Cabo Verde entre os cinco melhores em África em matéria de segurança operacional civil", AAC - *Agência de Aviação Civil*, 15 de junho de 2018. Consultado a 9 de março de 2020, de <https://www.aac.cv/artigos/icao-coloca-cabo-verde-entre-os-cinco-melhores-em-africa-em-materia-de-seguranca-operacional-civil>.

ASA (2020). "Aeroporto do Sal: Como tudo começou?", ASA-*Aerportos e Segurança Aérea*, 16 de janeiro de 2020. Consultado a 12 de março de 2020, de <https://www.asa.cv/aeroporto-do-sal-como-tudo-comecou/>.

CLARA BARATA (2020). "Mundo fecha as portas a viajantes da China com receio do coronavírus", *Público*, 1 de fevereiro de 2020. Consultado a 13 de fevereiro de 2020, de <https://www.publico.pt/2020/02/01/mundo/noticia/mundo-fecha-portas-viajantes-chi-na-receio-coronavirus-1902538>.

GOVERNO DE CABO VERDE (2020). "COVID19: Governo declara situação de contingência a nível da Proteção Civil", *Governo de Cabo Verde*, 17 de março de 2020. Consultado a 17 de março de 2020, de <https://www.governo.cv/covid19-governo-declara-situacao-de-contingencia-a-nivel-da-protecao-civil/>.

GOVERNO DE CABO VERDE (s/d). “Aeroporto Internacional Amílcar Cabral (Sal)”, *Governo de Cabo Verde*. Consultado a 13 de março de 2020, de <https://www.governo.cv/cidadao/transportes/aeroporto-internacional-amilcar-cabral-sal/>.

GOVERNO DE CABO VERDE (s/d). “Aeroporto Internacional Aristides Pereira (Boavista)”, *Governo de Cabo Verde*. Consultado a 13 de março de 2020, de <https://www.governo.cv/cidadao/transportes/aeroporto-internacional-aristides-pereira-boa-vista/>.

GOVERNO DE CABO VERDE (s/d). “Aeroporto Internacional Cesária Évora (São Vicente)”, *Governo de Cabo Verde*. Consultado a 13 de março de 2020, de <https://www.governo.cv/cidadao/transportes/aeroporto-internacional-cesaria-evora-sao-vicente/>.

GOVERNO DE CABO VERDE (s/d). “Aeroporto Internacional Nelson Mandela (Santiago)”, *Governo de Cabo Verde*. Consultado a 13 de março de 2020, de <https://www.governo.cv/cidadao/transportes/aeroporto-internacional-nelson-mandela-santiago/>.

INFORPRESS (2020). “Aeroportos de Cabo Verde com recorde de quase 2,8 milhões de passageiros em 2019”, *Inforpress*, 12 de fevereiro de 2020. Consultado a 15 de fevereiro de 2020, de <https://www.inforpress.cv/aeroportos-de-cabo-verde-com-recorde-de-quase-28-milhoes-de-passageiros-em-2019/>.

LUCIANA DYNIEWICZ (2020). “Disseminação do coronavírus deve mudar configuração do setor aéreo no mundo”, *Estadão*, 13 de março de 2020. Consultado a 13 de março de 2020, de <https://economia.estadao.com.br/noticias/geral,disseminacao-do-coronavirus-deve-mudar-configuracao-do-setor-aereo-no-mundo,70003231228>.

MANUEL BRITO-SEMEDO (2019). “Dados Fundacionais das Instituições da República”, *Expresso das Ilhas*, n.º 894 de 16 de janeiro de 2019. Praia, Cabo Verde. Consultado a 24 de novembro de 2019, de <https://expressodasilhas.cv/opiniao/2019/01/20/datas-fundacionais-das-instituicoes-da-republica/61934>.

OMS (2020). “WHO Director-General's opening remarks at the media briefing on COVID-19 - 11 March 2020”, *World Health Organization*, 11 de março de 2020. Consultado a 14 de março de 2020, de <https://www.who.int/dg/speeches/detail/who-director-general-s-opening-remarks-at-the-media-briefing-on-covid-19---11-march-2020>.

FONTES ELETRÓNICAS

AAC (2019). *Plano de Atividades 2019 - Agência de Aviação Civil*. Consultado a 6 de janeiro de 2020, de <https://www.aac.cv/documento/opendoc/1556276038.pdf>.

ASA (2018). *Relatório e Contas 2017*. Consultado a 2 de janeiro de 2020, de <https://www.asa.cv/wp-content/uploads/2018/12/Relat%C3%B3rios-e-Conta-2017-sem-anexos-ilovepdf-compressed.pdf>.

CATARINO, Ó. (2016). "Terrorismo na aviação civil: O impacto dos atentados do 11 de setembro de 2001 na regulamentação da segurança aérea", *Direito, Segurança e Democracia. CEDIS Working Paper*. N.º 27. Consultado a 12 de janeiro de 2020, de http://cedis.fd.unl.pt/wp-content/uploads/2017/12/CEDIS-working-paper_DSD_o-terrorismo-na-avia%C3%A7%C3%A3o-civil.pdf.

CONSELHO SUPERIOR DO MINISTÉRIO PÚBLICO (2019). *Relatório Anual Sobre a Situação da Justiça - Ano Judicial 2018/2019*. Consultado a 15 de março de 2020, de <http://www.ministeriopublico.cv/index.php/relatorios/send/6-relatorios/309-relatorio-anual-referente-ao-ano-judicial-2018-2019>.

DIREÇÃO NACIONAL DA SAÚDE (2020). *Plano Nacional de Contingência COVID-19*. Direção Nacional de Saúde-DNS/01/020 e Ministério da Saúde e Segurança Social. Consultado a 15 de março de 2020, de <https://ordemdosmedicos.cv/download/plano-nacional-de-contingencia-covid-19/>.

DUARTE, F. P. (2017). "Os objetivos estratégicos do DAESH na Europa", *JANUS Anuário*, pp. 17-18. Consultado a 2 de março de 2020, de http://janusonline.pt/images/anuario2017/1.5_FelipePDuarte_DAESH.pdf.

DUQUE, R. (2012). "Aviação Civil e Segurança Internacional", *Working Paper #8*, Observatório Político. Consultado a 3 de dezembro de 2019, de <http://www.observatoriopolitico.pt/wp-content/uploads/2012/03/wp-8.pdf>.

ELIAS, L. (2013). "A Externalização da Segurança Interna: as dimensões global, europeia e lusófona", *Relações Internacionais*. N.º 40, pp. 09-29. Consultado a 22 de fevereiro de 2020, de <http://www.scielo.mec.pt/pdf/ri/n40/n40a02.pdf>.

FLORINDO, M. T. (2011). "Estado, polícia e sociedade: ensaio sobre a regularidade (e a permanência) das práticas discricionárias de atuação policial", *Revista Intratextos*, Vol. 3, N.º 1, pp. 167-182. Consultado a 14 de novembro de 2019, de <https://www.e-publicacoes.uerj.br/index.php/intratextos/article/view/2384>.

FONSECA, G. D. (2013). "O Profiling nos Aeroportos como Ferramenta de Prevenção ao Terrorismo", *Revista Brasileira de Ciências Policiais*. Vol. 3, N.º 2, pp. 107-128. Consultado a 3 de março de 2020, de <https://periodicos.pf.gov.br/index.php/RB/CP/article/view/127/142>.

FORTES, W. (2011). “Sociedade, Direito e controle social”, *Revista Jus Navigandi*. (3100). Consultado a 24 de dezembro de 2019, de <https://jus.com.br/artigos/20736/sociedade-direito-e-controle-social>.

FRANCO, D. (2015). “Polícia e Sociedade: de como a dicotomia civil-militar incapacita os organismos políticos na proposição de soluções factíveis ao aprimoramento da Segurança Pública no Brasil – a busca do Ciclo Completo de Polícia”, *Conteúdo Jurídico*. Brasília-DF. Consultado a 12 de novembro de 2019, de <https://www.conteudojuridico.com.br/online-pdf/cj052632.pdf/consult/cj052632.pdf>.

GOVERNO DE CABO VERDE (2016). *Programa do Governo para a IX Legislatura*. Consultado a 5 de fevereiro de 2020, de <https://www.iciieg.cv/images/phocadownload/Programa-do-Governo-da-IX-Legislatura-2016-2021.pdf>.

GOVERNO DE CABO VERDE (2018). *PEDS - Plano Estratégico de Desenvolvimento Sustentável 2017/2021 - Cabo Verde*. Consultado a 10 de março de 2020, de <https://peds.gov.cv/sites/default/files/2018-10/PEDS%202017-2021%20-%20Vers%C3%A3o%20Final.pdf>.

INSTITUTO NACIONAL DE ESTATÍSTICA (2018). *Anuário Estatístico 2017*. Consultado a 12 de março de 2020, de <http://ine.cv/wp-content/uploads/2017/12/aecv-2017-versao-final-1.pdf>.

INSTITUTO NACIONAL DE ESTATÍSTICA (2020). *Estatísticas do Turismo – Movimentação de Hóspedes, Ano 2019*. Consultado a 12 de março de 2020, de <http://ine.cv/wp-content/uploads/2020/03/estatisticas-do-turismo-ano2019.pdf>.

INSTITUTO NACIONAL DE ESTATÍSTICA (2020). *Estatísticas dos Transportes – 2019*. Consultado a 12 de março de 2020, de <http://ine.cv/wp-content/uploads/2020/02/estatisticas-transportes-2019.pdf>.

KAJIBANGA, R. (2016). "Defesa Nacional: Novas Ameaças", *Direito, Segurança e Democracia: CEDIS Working Papers*, N.º 33. Consultado a 15 de janeiro de 2020, de http://cedis.fd.unl.pt/wp-content/uploads/2017/10/CEDIS-working-paper_DSD_defesa-nacional_novas-amea%C3%A7as.pdf.

OMS. (2020). *Responding to community spread of COVID-19: Interim guidance*. Publicado a 7 de março de 2020 e consultado a 12 de março de 2020, de <https://apps.who.int/iris/handle/10665/331421>.

PEREIRA, A., SHITSUKA, D., PARREIRA, J., e SHITSUKA, R. (2018). *Metodologia da pesquisa científica* (1.ª ed.). Santa Maria, RS: UAB/NTE/UFSM. Consultado a 15 de

março de 2020, de https://repositorio.ufsm.br/bitstream/handle/1/15824/Lic_Computacao_Metodologia-Pesquisa-Cientifica.pdf?sequence=1&isAllowed=y.

SENHORAS, E. M. (2020). “Novo coronavírus e seus impactos econômicos no mundo”, *Boletim de Conjuntura (BOCA)*, Vol.1, N.º 2, pp. 39-42. Consultado a 15 de março de 2020, de <https://revista.ufrr.br/boca/article/view/Coronavirus/2816>.

TOMÉ, L. (2010). "Segurança e Complexo de Segurança: conceitos operacionais", *Janus.net, e-journal of international relations*, Vol. 1, N.º 1, 33-49. Consultado a 3 de março de 2020 de https://observare.ual.pt/janus.net/images/stories/PDF/vol1/portuguese/pt_vol1_n1_art3.pdf.

ENTREVISTAS

BARBOSA, A. L. (2020). Superintendente-Geral da Polícia Nacional de Cabo Verde na Reforma e Instrutor Certificado em Segurança da Aviação Civil.

FORTES, N. M. (2020). Coordenador da Área de Segurança e Facilitação de Segurança da Agência de Aviação Civil de Cabo Verde.

MONTEIRO, M. D. (2020). Administrador Executivo da ASA - Aeroportos e Segurança Aérea.

RODRIGUES, L. C. (2020). Comissário da Polícia Nacional de Cabo Verde e Comandante do Destacamento da Guarda Fiscal no Aeroporto Internacional Nelson Mandela.

SANTOS, J. N. (2020). Subintendente da Polícia Nacional de Cabo Verde e Diretor do Gabinete Jurídico da Polícia Nacional de Cabo Verde.

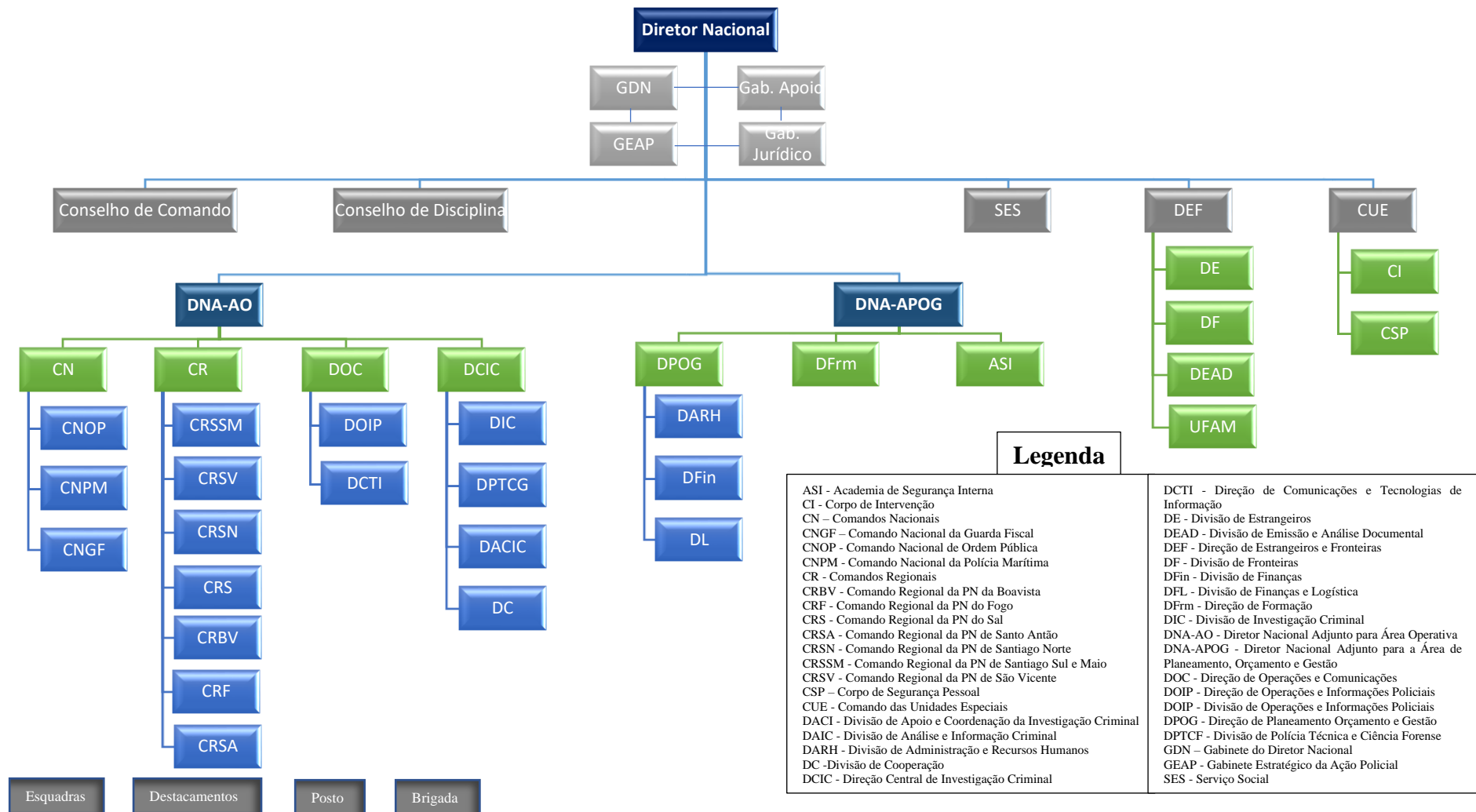
SILVA, C. A. G. (2020). Subcomissário da Polícia Nacional de Cabo Verde e Chefe da Direção de Estrangeiros e Fronteiras da ilha do Sal.

ANEXOS E APÊNDICES

ANEXO I

Organograma da Polícia Nacional de Cabo Verde

Diagrama 1. Organograma da Polícia Nacional de Cabo Verde



Fonte: Adaptado do DECRETO-LEI n.º 39/2007, de 12 de novembro.

ANEXO II

Órgãos e serviços da Direção Nacional da Polícia Nacional

Quadro 2. Órgãos e serviços da Direção Nacional da Polícia Nacional














- a) O Diretor Nacional;*
- b) Os Diretores Nacionais Adjuntos;*
- c) Os Órgãos Consultivos;*
- d) O Comando de Ordem Pública;*
- e) O Comando de Guarda Fiscal;*
- f) O Comando da Polícia Marítima;*
- g) A Direção de Estrangeiros e Fronteiras;*
- h) A Direção das Operações e Comunicações;*
- i) A Direção de Planeamento, Orçamento e Gestão;*
- j) A Direção de Formação;*
- k) O Comando das Unidades Especiais;*
- l) A Academia de Segurança Interna;*
- m) Direção de Investigação Criminal.*

Fonte: DECRETO-LEI n.º 39/2007, de 12 de novembro.

ANEXO III

Carreiras e postos do quadro de pessoal da Polícia Nacional

Quadro 3. Carreiras e postos do quadro de pessoal da Polícia Nacional

Carreiras		Postos	Distintivos
<i>Oficiais</i>	Superiores	Superintendente-Geral	
		Superintendente	
		Intendente	
		Subintendente	
	Subalternos	Comissário	
		Subcomissário	
		Chefe de Esquadra	
<i>Subchefes</i>	Subchefe Principal		
	1º Subchefe		
	2º Subchefe		
<i>Agentes</i>	Agente Principal		
	Agente 1ª Classe		
	Agente 2ª Classe		

Fonte: Adaptado do DECRETO-LEI n.º 39/2007, de 12 de novembro.

ANEXO IV

Evolução do tráfego de sobrevoos, aeronaves, passageiros, carga e correios 2015-2017

Quadro 4. Evolução do tráfego de sobrevoos, aeronaves, passageiros, carga e correios 2015-2017

Principais Indicadores de Tráfego							
Tráfego ASA	2017	2016	2015	Variação 17/16		Variação 16/15	
				Valor	%	Valor	%
Sobrevoos (FIR)	43.412	43.178	41.649	234	0,5	1.529	3,7
Passageiros	2.649.231	2.215.892	1.986.882	433.339	19,6	229.010	11,5
Aeronaves	36.212	30.209	27.690	6.003	19,9	2.519	9,1
Cargas	2.127.108	2.737.994	2.831.753	-610.886	-22,3	-93.759	-3,3
Correios	391.341	317.464	318.037	73.877	23,3	-573	-0,2

Fonte: Relatório e Contas 2017 (ASA, 2018).

ANEXO V

Aeroportos e Aeródromos de Cabo Verde

Quadro 5. Aeroportos e Aeródromos de Cabo Verde

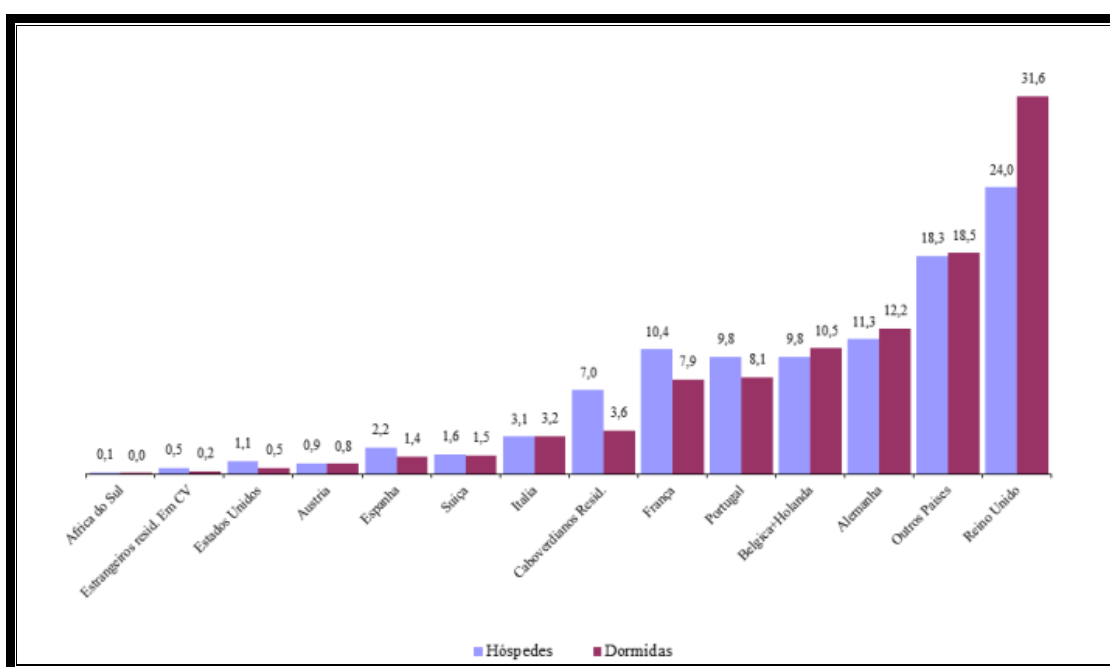
Ilha	Designação	Classificação	Localização		Pista (em metros)	
			Latitude	Longitude	Comprimento	Largura
S. Vicente	Aeroporto Internacional Cesária Évora	Internacional	16° 50' 01" N	25° 03' 17" W	2 000	45
S. Nicolau	Aeródromo de Preguiça (S. Nicolau)	Doméstico	16° 35' 17" N	24° 17' 03" W	1 400	30
Sal	Aeroporto Internacional Amílcar Cabral	Internacional	16° 44' 15" N	22° 57' 00" W	3 000	45
Boa Vista	Aeroporto Internacional Aristides Pereira	Internacional	16° 08' 14" N	22° 53' 19" W	2 100	45
Maio	Aeródromo do Maio	Doméstico	15° 09' 21" N	23° 12' 49" W	1 200	30
Santiago	Aeroporto Internacional Nelson Mandela	Internacional	14° 56' 28" N	23° 29' 05" W	2 100	45
Fogo	Aeródromo de S. Filipe	Doméstico	14° 53' 06" N	24° 28' 48" W	1 350	30

Fonte: Anuário Estatístico 2017 (INE, 2018).

ANEXO VI

Hóspedes e Dormidas (%) por país de residência, 2019

Gráfico 1. Hóspedes e Dormidas por país de residência em 2019



Fonte: Estatísticas do Turismo - Movimentação de Hóspedes – 2019 (INE, 2020).

ANEXO VII

Companhias aéreas e destinos dos aeroportos internacionais de Cabo Verde

Quadro 6. Companhias aéreas e destinos dos aeroportos internacionais de Cabo Verde

Aeroportos	Companhias Aéreas	Destinos
AIAC	ASL Airlines France	Paris: Charles de Gaulle (Sazonal)
	Binter Canárias	Grã-Canária, Boa Vista, Praia e São Vicente
	Blue Panorama Airlines	Bergamo (Sazonal)
	Brussels Airlines	Bruxelas (Sazonal)
	Cabo Verde Airlines	Fortaleza, Lisboa, Milão: Malpensa, Paris: Charles de Gaulle, Recife, Roma: Fiumicino, Salvador da Bahia
	Enter Air	Varsóvia: Frédéric Chopin (Sazonal)
	Luxair	Luxemburgo (Sazonal)
	Neos	Bolonha, Milão: Malpensa, Roma: Fiumicino, Verona
	Novair	Copenhaga, Helsínquia, Estocolmo: Arlanda (Sazonal)
	Royal Air Maroc	Casablanca
	Small Planet Airlines	Paris: Charles de Gaulle (Sazonal)
	Smartlynx Airlines	Paris: Charles de Gaulle (Sazonal)
	TAP Air Portugal	Lisboa
		Porto (Sazonal)
	Thomas Cook Airlines	Manchester, Estocolmo: Arlanda, Gotemburgo, Copenhaga
Birmingham, Londres: Gatwick (Sazonal)		
Transavia	Amesterdão (Sazonal)	
Travel Service	Praga, Katowice, Varsóvia: Frédéric Chopin, Bratislava (Sazonal)	
TUI	Birmingham, Bristol, Glasgow, Londres: Gatwick, Manchester, Colónia: Bonn, Dusseldorf, Frankfurt, Hannover, Munique, Estugarda, Amesterdão	
	Lyon, Lille, Paris: Charles de Gaulle, Hamburgo, Copenhaga, Gotemburgo, Helsínquia, Lula, Norrkoping, Orebro, Estocolmo: Arlanda, Vaxjo (Sazonal)	
AINM	Azores Airlines	Ponta Delgada
		Boston (Sazonal)
	Binter Canárias	Boa Vista, Maio, Sal, São Filipe, São Nicolau, São Vicente
	Cabo Verde Airlines	Boston, Lisboa
	Royal Air Maroc	Casablanca
	TAP Air Portugal	Lisboa
TUI	Amesterdão	
AIAP	Binter Canárias	Praia, Sal
	Brussels Airlines	Bruxelas (Sazonal)
	Cabo Verde Express	Sal
	Luxair	Luxemburgo (Sazonal)
	Neos	Bolonha, Milan: Malpensa, Roma: Fiumicino, Verona
	TAP Air Portugal	Lisboa
	Thomas Cook Airlines	Estocolmo: Arlanda
	Travel Service	Praga, Viena, Bratislava
	Transavia	Amesterdão (Sazonal)
TUI	Birmingham, Londres: Gatwick, Manchester, Bruxelas, Colónia: Bonn, Dusseldorf, Frankfurt, Hamburgo, Hannover, Munique, Estugarda, Amesterdão, Copenhaga, Oslo: Gardermoen, Estocolmo: Arlanda	
AICE	Binter Canárias	Praia, Sal
	Cabo Verde Express	Sal
	Tap Air Portugal	Lisboa
	TUI	Amesterdão

Fonte: Adaptado dos dados do site do GOVERNO DE CABO VERDE.

APÊNDICE I

Pedido de autorização para aplicação de entrevistas



**Ministério da
Administração Interna**

**DIREÇÃO NACIONAL DA POLÍCIA NACIONAL
GABINETE DO DIRETOR NACIONAL**

Rua Serpa Pinto, Plateau
CP nº 67, Praia
Tel. nº 238 2613205, Fax. nº 2618985
República de Cabo Verde

A U T O R I Z A Ç Ã O

Emanuel Estaline Oliveira de Sousa Moreno, Superintendente Geral e Diretor Nacional da Polícia Nacional de Cabo Verde, vem através desta, a pedido do interessado - **Emanuel dos Anjos Leal Furtado**, Aspirante a Oficial de Polícia, nº 38CV/800095, a frequentar o 5º ano do Curso de Formação de Oficiais de Polícia – Mestrado Integrado em Ciências Policiais e Segurança Interna, no Instituto Superior de Ciências Policiais e Segurança Interna de Portugal (ISCPSI), autorizar ao supracitado requerente a proceder entrevista aos Senhores Diretor de Estrangeiros e Fronteiras, Intendente Augusto Teixeira; Diretor do Gabinete Jurídico, Subintendente João Nascimento Santos; Comandante do Destacamento da Guarda Fiscal no Aeroporto Internacional Nelson Mandela, Comissário Lucas Rodrigues; bem como ao Chefe da Unidade de Fronteiras no Aeroporto Internacional Amílcar Cabral, Subcomissário Carlos Alberto Gomes Silva, no âmbito da realização da Dissertação de Mestrado, enquadrado, no contexto das Ciências Policiais e em consonância com as linhas de investigação definidas pelo ISCPSI.

Por ser verdade, a pedido do interessado, passou-se a presente autorização, válida para fins académicas, tendo o Aspirante comprometido a manter a confidencialidade dos dados recolhidos fora do âmbito da elaboração e discussão da dissertação e a cumprir a ética das regras relativas à realização de investigação científica.

Direção Nacional da Polícia Nacional, na Praia, aos 30 de abril de 2020.

O Diretor Nacional,

-/ Emanuel Estaline Oliveira de Sousa Moreno/-
- Superintendente Geral -

Exmo. Senhor
Diretor Nacional da Polícia Nacional de Cabo Verde
Superintendente-Geral EMANUEL ESTALINE MORENO

Assunto: PEDIDO DE AUTORIZAÇÃO PARA APLICAÇÃO DE ENTREVISTAS

EMANUEL DOS ANJOS LEAL FURTADO, Aspirante a Oficial de Polícia, nº 38CV/800095, a frequentar o 5.º ano do Curso de Formação de Oficiais de Polícia – Mestrado Integrado em Ciências Policiais e Segurança Interna - no Instituto Superior de Ciências Policiais e Segurança Interna (ISCPSI), vem por esta via mui respeitosamente requerer à 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 investigações definidas pelo ISCPSI, pretende-se abordar a temática da “**A Polícia Nacional de Cabo Verde e a Segurança Aeroportuária - O Panorama Securitário no âmbito da Aviação Civil**”, sob orientação científica do Professor Doutor EDUARDO PEREIRA CORREIA.

O carácter científico do trabalho e a sua concretização prática carece da aplicação de entrevistas. É neste sentido que se manifesta à Vossa Exa a intenção de entrevistar o Sr. Diretor da Direção de Estrangeiros e Fronteira, Intendente **AUGUSTO TEIXEIRA**; Sr. Diretor do Gabinete Jurídico da PN, Subintendente da PN, **JOÃO NASCIMENTO SANTOS**; o Sr. Comandante do Destacamento da Guarda Fiscal no Aeroporto Internacional Nelson Mandela, Comissário **LUCAS RODRIGUES** e o Sr. Chefe da Unidade de Estrangeiros, Fronteiras e documentação do Sal, Subcomissário **CARLOS ALBERTO GOMES SILVA** e se solicita a autorização da Sua Exa para o respetivo efeito.

O Aspirante EMANUEL DOS ANJOS LEAL FURTADO compromete-se a manter a confidencialidade dos dados recolhidos fora 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 ISCPSI, 30 de dezembro de 2019.

EMANUEL DOS ANJOS LEAL FURTADO
Aspirante a Oficial de Polícia

GUIÃO DE ENTREVISTA

No âmbito do Trabalho de Dissertação Final de Mestrado intitulado “A Polícia Nacional de Cabo Verde e a Segurança Aeroportuária - O Panorama Securitário no âmbito da Aviação Civil”, a decorrer no Instituto Superior de Ciências Policiais e Segurança Interna (ISCPSI), pretende-se realizar uma entrevista com o propósito de sustentar todo o trabalho de investigação realizado, de modo a perceber a dinâmica e a evolução da segurança aeroportuária em Cabo Verde, bem como o papel da Polícia Nacional (PN) e a sua importância na promoção da mesma.

O Aspirante a Oficial de Polícia EMANUEL DOS ANJOS LEAL FURTADO, compromete-se a manter a confidencialidade dos dados obtidos, fora do âmbito da elaboração e discussão da dissertação.

Perfil do entrevistado

Nome: _____

Função que desempenha na instituição: _____

– Entrevista –

1. A PN dispõe de valências diversas para garantir a segurança e o controlo das fronteiras, o controlo aduaneiro e fiscal, o trânsito, a vigilância de rotina, etc. nos aeroportos. Qual é o papel da PN no contexto da segurança aeroportuária?
2. Na sua opinião, quais são os principais riscos e ameaças que impendem sobre os aeroportos de Cabo Verde?
3. Ultimamente, as infraestruturas aeroportuárias têm sido alvo preferencial dos terroristas. Houve mudanças a nível legislativo e a nível operacional na PN para melhorar a capacidade de responder à um eventual ataque terrorista?
4. A PN, no âmbito da segurança aeroportuária, contacta com outras entidades e serviços que direta ou indiretamente contribuem para esse efeito. Como analisa essa coordenação (caso exista)?
5. Que contramedidas considera serem eficazes para fazer face às eventuais ameaças e riscos que impendem sobre os aeroportos de Cabo Verde?
6. Quais as perspectivas futuras para a PN relativamente à segurança aeroportuária?

Muito Obrigado.

ISCPSI, dezembro de 2019