

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



**SAMUEL PLÁCIDO DELGADO DO ROSÁRIO**

Aspirante a Oficial de Polícia

**Dissertação de Mestrado Integrado em Ciências Policiais**

XXXV Curso de Formação de Oficiais de Polícia

**SEGURANÇA PORTUÁRIA**  
**SUBSÍDIOS DA POLÍCIA NACIONAL DE**  
**CABO VERDE**

Orientador

**PROFESSOR DOUTOR EDUARDO PEREIRA CORREIA**

Lisboa, 2023



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



**SAMUEL PLÁCIDO DELGADO DO ROSÁRIO**

Aspirante a Oficial de Polícia

**Dissertação de Mestrado Integrado em Ciências Policiais**

XXXV Curso de Formação de Oficiais de Polícia

# **SEGURANÇA PORTUÁRIA**

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

Orientador

**PROFESSOR DOUTOR EDUARDO PEREIRA CORREIA**

Lisboa, 2023



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.

As provas públicas de mestrado desta dissertação realizaram-se no dia 25 de maio de 2023, no Auditório Superintendente-Chefe AFONSO DE ALMEIDA do Instituto Superior de Ciências Policiais e Segurança Interna, perante os senhores membros do Júri, Prof.<sup>a</sup> Doutora BRÍGIDA BRITO, Prof. Doutor EDUARDO PEREIRA CORREIA, sob a presidência do Intendente, Prof. Doutor NUNO POIARES, resultando a aprovação e obtenção do grau de Mestre em Ciências Policiais com a classificação de 16 valores, por unanimidade.

*Aos meus pais, pela educação  
e pela transmissão de valores.*

## AGRADECIMENTOS

A realização deste estudo é o culminar da etapa final do Curso de Formação de Oficiais de Polícia e marca um período de uma longa caminhada. Assim, é hora de agradecer a todos os que contribuíram para a concretização da presente dissertação de mestrado em ciências policiais.

Em primeiro lugar a Deus pelo dom da vida e por guiar sempre o meu caminho.

Ao Instituto Superior de Ciências Policiais e Segurança Interna pelo acolhimento, aos docentes pela transmissão de conhecimentos no decorrer destes cinco anos de formação.

Ao meu orientador, Professor Doutor EDUARDO PEREIRA CORREIA, pela disponibilidade, paciência, pelo apoio, profissionalismo e pelos ensinamentos e conhecimentos transmitidos.

Aos entrevistados JORGE HUMBERTO ANDRADE, DNA-APOG da Polícia Nacional Cabo Verde; LUCAS RODRIGUES, Comissário da Polícia Nacional Cabo Verde; CARLOS SILVA, Comissário da Polícia Nacional Cabo Verde; SEIDI SANTOS, Presidente do Conselho Diretivo do Instituto Marítimo Portuário; e JOÃO PINA MARTINS, Chefe de Segurança do Porto da Praia, obrigado a todos pelo contributo na elaboração desta investigação.

Ao Subcomissário da Polícia de Segurança Pública, GONÇALO RODRIGUES e aos Chefes de Esquadra da Polícia Nacional Cabo Verde, EMANUEL FURTADO e HELDON MONTEIRO, pelo acolhimento e apoio nos primeiros anos de formação.

Aos camaradas do XXXV Curso de Formação de Oficiais de Polícia, em especial, ao *Intel*, pelos momentos de amizade e companheirismo.

À família cabo-verdiana no Instituto Superior de Ciências Policiais e Segurança Interna, pelo apoio e amizade. À família PALOP no Instituto Superior de Ciências Policiais e Segurança Interna, pelo companheirismo, pela camaradagem e pela partilha de momentos únicos e, em especial, ao nosso “futsal de sexta-feira”.

À minha família pelo amor, carinho e todo o suporte ao longo desta caminhada, sobretudo aos meus pais e, em especial, ao meu filho EDEN SAMUEL, o motivo da minha luta diária. Um especial agradecimento à RAQUEL ANDRADE pelo companheirismo, dedicação e por estar sempre presente para ajudar.

A todos, um muito obrigado.

**RESUMO**

**SEGURANÇA PORTUÁRIA**

**SUBSÍDIOS DA POLÍCIA NACIONAL DE CABO VERDE**

**SAMUEL PLÁCIDO DELGADO DO ROSÁRIO**

Desde muito cedo que o mar assumiu um papel preponderante no desenvolvimento da economia dos países, pois é no espaço marítimo que transita e se efetua uma grande parte do comércio mundial. Cabo Verde tem sob a sua jurisdição o equivalente a cerca de 95 por cento de território marítimo e, é principalmente através do mar que se efetuam grande parte das transações económicas do país. A adoção de medidas e princípios no domínio da segurança marítima, é imprescindível para mitigar os riscos e as ameaças que impedem sobre as infraestruturas portuárias em Cabo Verde. É importante destacar que, qualquer impacto negativo neste setor tem implicações diretas e significativas, particularmente, a nível económico e social do país.

Como parte da estratégia para garantir a segurança das infraestruturas do país, o Governo de Cabo Verde tem dedicado ao desenvolvimento de políticas e ações voltadas à proteção dos portos e suas dependências, bem como à gestão dos oceanos em face das mudanças climáticas. Os portos são considerados unidades essenciais na rede mundial de transporte marítimo, uma vez que são um dos atores principais no interface terra-mar o que ocorre com Cabo Verde devido à sua situação arquipelágica.

A Polícia Nacional de Cabo Verde, em articulação com outras instituições do país, tem a missão de garantir a segurança portuária e zelar pelo cumprimento das leis e das disposições emanadas nas Convenções Internacionais que Cabo Verde faz parte. Neste sentido, a Polícia Nacional de Cabo Verde dispõe, no domínio da segurança portuária, de um conjunto de competências que importa analisar, designadamente a garantia da segurança das pessoas e dos seus bens, o controlo fronteiriço e aduaneiro, bem como a segurança dos portos e dos navios em águas do território nacional.

**PALAVRAS-CHAVE:** ameaças; infraestruturas portuárias; portos; segurança; segurança portuária.

**ABSTRACT**  
**PORT SECURITY**  
**SUBSIDIES OF THE NATIONAL POLICE OF THE REPUBLIC OF CABO**  
**VERDE**

**SAMUEL PLÁCIDO DELGADO DO ROSÁRIO**

Since incredibly early that the sea has assumed a leading role in the development of the economy of countries, because it is in the maritime space that transits and is carried out a large part of world trade. Cabo Verde has under its jurisdiction the equivalent of about 95 percent of maritime territory, and it is mainly through the sea that most of the economic transactions of the country are carried out. The adoption of measures and principles in the field of maritime security is essential to mitigate the risks and threats that prevent on port infrastructure in Cabo Verde. It is important to highlight that any negative impact on this sector has direct and significant implications, particularly at the economic and social level of the country.

As part of strategy to ensure the safety of the country's infrastructures, the Government of Cabo Verde has dedicated the development of policies and actions aimed at protecting ports and their dependencies, as well as ocean management in the face of climate change. Ports are considered essential units in the global network of maritime transport, since they are one of the main actors in the land-sea interface, which occurs with Cabo Verde due to its archipelagic situation.

The National Police of Cabo Verde in conjunction with other institutions in the country, has the mission to ensure port security and ensure compliance with the laws and provisions contained in international conventions to which Cabo Verde is a party. In this sense, the National Police of Cabo Verde has a set of competencies in the field of port security that should be analyzed, including ensuring the safety of people and their property, border and customs control, as well as the safety of ports and ships in the waters of the national territory.

**KEYWORDS:** threats; port infrastructure; ports; security; port security.

## LISTAS DE SIGLAS, ABREVIATURAS E ACRÓNIMOS

AIS	Sistemas de Identificação Automática
AMP	Autoridade Marítima Portuária
APA	Assistente de Portos e Aeroportos
APP	Assistente de Proteção Pessoal
ARE	Assistente de Recintos de Espetáculos
BL	<i>Bill of Landing</i>
CEDEAO	Comunidade Económica dos Estados da África Ocidental
CEDSN	Conceito Estratégico de Defesa e Segurança Nacional
CMC	Centro Multinacional de Coordenação
CMCV	Código Marítimo de Cabo Verde
COSMAR	Centro de Operações de Segurança Marítima
CRCV	Constituição da República de Cabo Verde
DEF	Direção de Estrangeiros e Fronteiras
ECV	Escudos Cabo-Verdianos
ENAPOR	Empresa Nacional de Administração dos Portos
ERP	Entidade Reguladora dos Portos
EUA	Estados Unidos da América
FA	Forças Armadas
GC	Guarda Costeira
GF	Guarda Fiscal
IMP	Instituto Marítimo Portuário
IPIAAM	Instituto da Prevenção e Investigação de Acidentes Aeronáuticos e Marítimos
ISPS	<i>International Ship and Port Facility Security Code</i>

LPCV	Lei dos Portos de Cabo Verde
LSP	Lei de Segurança Privada
MARPOL	<i>International Convention Prevention of Pollution from Ships</i>
MFFE	Ministério das Finanças e do Fomento Empresarial
OMAO	Organização Marítima da África Ocidental e Central
OMI	Organização Marítima Internacional
PASSE	Processo Automático e Seguro de Saídas e Entradas
PJ	Polícia Judiciária
PM	Polícia Marítima
PN	Polícia Nacional
PNCV	Polícia Nacional de Cabo Verde
RPCV	Regulamento dos Portos de Cabo Verde
SIIDEF	Sistema Integrado de Informações da DEF
SOLAS	<i>International Convention for the Safety of Life at Sea</i>
STCW	<i>Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers</i>
SWAIMS	<i>Support to West Africa Integrated Maritime Strategy</i>
<i>Teus</i>	<i>Twenty-Foot Equivalent Unit</i>
Ton	Toneladas
UA	União Africana
UE	União Europeia
UNODC	<i>United Nations Office on Drugs and Crime</i>
VMS	<i>Vessel Monitoring System</i>
VTS	<i>Vessel Traffic Service</i>
ZEE	Zona Económica Exclusiva

## ÍNDICE DE ANEXOS E APÊNDICES

ANEXO I	Organograma da PNCV	79
ANEXO II	Órgãos e serviços da Direção Nacional da PNCV	81
ANEXO III	Carreiras e postos do quadro de pessoal policial da PNCV	83
ANEXO IV	Certificado Internacional de Segurança do Navio	85
APÊNDICE I	Rotas dos navios de longo curso e cruzeiros no Porto Grande	87
APÊNDICE II	Rotas dos navios de longo curso e cruzeiros no Porto de Palmeira	91
APÊNDICE III	Rotas dos navios de longo curso e cruzeiros no Porto da Praia	93
APÊNDICE IV	Pedido de autorização para aplicação de entrevistas	95
APÊNDICE V	Guião de Entrevista para Oficiais da PNCV	97
APÊNDICE VI	Entrevista ao Superintendente JORGE HUMBERTO ANDRADE	100
APÊNDICE VII	Entrevista ao Comissário LUCAS RODRIGUES	104
APÊNDICE VIII	Entrevista ao Comissário CARLOS SILVA	108
APÊNDICE IX	Guião de Entrevista ao Presidente do Conselho Diretivo do IMP, SEIDI SANTOS	113
APÊNDICE X	Entrevista ao Presidente do Conselho Diretivo do IMP, SEIDI SANTOS	116
APÊNDICE XI	Guião de Entrevista ao Chefe de Segurança do Porto da Praia JOÃO PINA MARTINS	120
APÊNDICE XII	Entrevista ao Chefe de Segurança do Porto da Praia, JOÃO PINA MARTINS	123

## ÍNDICE DE FIGURAS, GRÁFICOS E TABELAS

FIGURA 1	Esquema da infoestrutura de um porto marítimo	19
FIGURA 2	Posição Estratégica de Cabo Verde e as suas relações com os quatro continentes	25
GRÁFICO 1	Evolução dos montantes importados em milhões de CVE por ilhas	26
GRÁFICO 2	Evolução dos montantes importados em milhões de CVE	27
TABELA 1	Comparação entre os portos espanhóis e o Porto Grande durante a Grande Guerra de 1914 a 1918	17
TABELA 2	Dados relativos ao Porto Grande	27
TABELA 3	Dados relativos ao Porto de Palmeira	28
TABELA 4	Dados relativos ao Porto da Praia	28

# ÍNDICE GERAL

Termo de Abertura.....	I
Dedicatória.....	I
Agradecimentos.....	III
Resumo.....	IV
Abstract.....	V
Listas de Siglas, Abreviaturas e Acrónimos.....	VI
Índice de Anexos e Apêndices.....	VIII
Índice de Figuras, Gráficos e Tabelas.....	IX
<b>INTRODUÇÃO.....</b>	<b>1</b>
<b>OPÇÕES METODOLÓGICAS.....</b>	<b>5</b>
<b>CAPÍTULO I: A SEGURANÇA E OS PORTOS DE CABO VERDE.....</b>	<b>9</b>
I.1. A segurança marítima.....	9
I.2. Resenha histórica dos portos de Cabo Verde.....	14
I.3. As infraestruturas portuárias.....	18
I.4. O regime jurídico dos portos cabo-verdianos.....	22
I.5. As rotas e os fluxos comerciais nos portos de Cabo Verde.....	24
<b>CAPÍTULO II: A POLÍCIA NACIONAL DE CABO VERDE E A SEGURANÇA PORTUÁRIA.....</b>	<b>29</b>
II.1. Organização, estrutura e funcionamento.....	29
II.2. A segurança portuária.....	33
II.3. O controlo fronteiriço.....	39
II.4. A fiscalização aduaneira.....	42
<b>CAPÍTULO III: O PANORAMA SECURITÁRIO E A GESTÃO DOS PORTOS.....</b>	<b>46</b>
III.1. Riscos e ameaças portuários.....	46
III.2. A gestão e regulamentação dos portos.....	49
III.2.1. ENAPOR - Empresa Nacional de Administração dos Portos.....	50
III.2.2. IMP - Instituto Marítimo Portuário.....	53
III.2.3. Comissão Nacional para a Segurança Marítima.....	56
III.3. A segurança privada e a segurança dos portos.....	58

<b>CONCLUSÃO</b> .....	61
<b>REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS</b> .....	67
Dicionários e Enciclopédias .....	67
Obras Gerais e Específicas .....	67
Artigos em Revistas Científicas .....	69
Teses, Dissertações e Trabalhos Finais .....	71
Legislação.....	73
Fontes Eletrônicas.....	75
Entrevistas .....	77
<b>ANEXOS E APÊNDICES</b> .....	78
Anexo I .....	79
Anexo II.....	81
Anexo III.....	83
Anexo IV .....	85
Apêndice I.....	87
Apêndice II .....	91
Apêndice III.....	93
Apêndice IV.....	95
Apêndice V .....	97
Apêndice VI.....	100
Apêndice VII .....	101
Apêndice VIII.....	102
Apêndice IX.....	103
Apêndice X.....	106
Apêndice XI.....	107
Apêndice XII .....	110

## INTRODUÇÃO

A segurança é a primeira das liberdades e constitui, desde sempre, uma preocupação de todos, principalmente dos Estados, com o objetivo de garantir a tranquilidade pública e a paz social. Conforme refere BECCARIA (1998, *cit in* VALENTE, 2019, p. 128) “foi a necessidade que obrigou os homens a ceder parte da sua liberdade e, em contrapartida, o Estado garante a sua segurança, sem a qual, o indivíduo não poderia usufruir dos seus direitos, sobretudo do direito à liberdade”. A segurança marítima tem tido um grande destaque no panorama internacional e nacional, sobretudo no que tange à segurança dos navios e das pessoas que operam neste domínio, uma vez que a atividade comercial realizada no mar tem sido alvo de vários crimes, nomeadamente de pirataria, de sequestro, assaltos aos navios, entre outros. Desta forma, esta investigação emerge do estudo que visa compreender e contribuir para a segurança portuária em Cabo Verde. De igual modo, tornar-se uma mais-valia para a entidade que lida diretamente com esta problemática, nomeadamente a Polícia Nacional de Cabo Verde (PNCV), enquanto única força de segurança a quem compete a salvaguarda dos direitos liberdades e garantias.

A segurança marítima constitui uma das preocupações do estado cabo-verdiano, na medida em que grande parte da economia do país advém das importações efetuadas a partir dos portos, bem como do turismo de cruzeiros. Neste sentido, o Governo de Cabo Verde tem adotado diversas medidas para fazer face às ameaças, por forma a mitigar o sentimento de insegurança e criado parcerias regionais e internacionais no combate aos diferentes tipos de ameaças que impendem sobre os portos.

Para uma correta verificação de conceitos, devemos analisar a segurança marítima nas suas duas vertentes: *safety* e *security*. Para PIEDADE (2018, p. 17), a principal diferença entre *security* e *safety* está na forma como o mar é percecionado. “No primeiro caso, o domínio marítimo é entendido como um objeto a proteger contra ameaças não militares e transnacionais enquanto, no segundo caso, o mar é considerado como um objeto a proteger contra a degradação ambiental” (PIEADADE, 2018, p. 17). Ainda de acordo com PIEDADE (2018, p. 21), “a segurança marítima é a aplicação das leis internacionais e nacionais, de forma a garantir a liberdade da navegação e a proteção dos cidadãos, infraestruturas, transporte, ambiente e recursos marinhos”.

No contexto atual, a segurança marítima constitui um dos pilares da segurança interna e externa de um país, uma vez que abrange questões de soberania, tanto ao nível dos incidentes que ocorram em terra, como os que são praticados em águas territoriais de cada estado e que podem colocar em causa a segurança dos países vizinhos. Nesta lógica, HIJMANS (2018, p. 37) afirma que “a segurança marítima é essencial e deve ser realizada através de uma estratégia de segurança marítima, aceite por todas as partes envolvidas. Para implementar essa estratégia, todos os interessados precisam de estar conectados”.

Os portos são estruturas estratégicas de desenvolvimento de qualquer país, a nível económico, social e cultural e, sendo Cabo Verde um país arquipelágico, os portos revestem de maior importância. De acordo com ROCHA (2012, p. 3), “o porto é uma infraestrutura que interliga o lado mar do lado terra e a sua área é delimitada por um limite marítimo e um limite terrestre, sendo fundamental o que está a montante e a jusante desta área”. Nesta perspetiva, é primordial analisar a segurança das infraestruturas portuárias em Cabo Verde devido à sua posição geográfica e alienada à vasta Zona Económica Exclusiva (ZEE) do país, tornando mais difícil o controlo das águas territoriais, o que provoca inquietações na população devido ao facto das fronteiras serem diluídas.

No contexto da segurança portuária, a PNCV desempenha um conjunto de atribuições e funções em articulação com outras entidades, designadamente o Instituto Marítimo Portuário (IMP), o Instituto da Prevenção e Investigação de Acidentes Aeronáuticos e Marítimos (IPIAAM), a Guarda Costeira (GC), a Direção Nacional de Política do Mar e a Direção Nacional de Pesca e Aquacultura, e que compõem o Sistema de Autoridade Nacional Marítima. Neste domínio, a PNCV tem a missão de proteger as pessoas e os seus bens, o controlo de fronteiras, a fiscalização aduaneira e a proteção e salvaguarda da soberania do estado. O controlo fronteiriço tem como grande objetivo a prevenção e a deteção de qualquer tipo de ameaça à segurança nacional, assegurando que as leis e os regulamentos sejam respeitados e auxiliando na prevenção do tráfico de seres humanos, de drogas e de armas. Nesta senda, optámos por identificar as principais ameaças e os riscos que impendem sobre as infraestruturas portuárias, com o intuito de auxiliar na mitigação das vulnerabilidades existentes, sobretudo no que concerne às matérias relativas à segurança portuária em Cabo Verde.

O presente estudo está estruturado e será desenvolvido em três capítulos. No primeiro capítulo iremos debruçarmo-nos sobre o conceito de segurança marítima, abordando o

contexto internacional e o contexto nacional, sobretudo por ser uma conceção de segurança marítima moderna que não reúne consenso na sua definição. Pretendemos, também, elaborar uma resenha histórica dos portos de Cabo Verde, esclarecendo os principais acontecimentos que marcaram a evolução e modernização dos portos cabo-verdianos. Veremos, ainda, a enumeração das principais infraestruturas portuárias existentes em Cabo Verde, dando ênfase aos portos que recebem navios de cruzeiros e de longo curso, uma vez que envolvem um maior número de intervenientes nas questões de segurança e de logísticas. Neste sentido, é nossa pretensão analisar os vários diplomas legais que constituem, no panorama nacional, o regime jurídico dos portos e, no panorama internacional, as convenções e as leis implementadas em Cabo Verde. Por fim, acresce uma análise às rotas e aos fluxos comerciais nos portos cabo-verdianos, verificando a dependência da economia de Cabo Verde relativamente aos portos, nomeadamente as importações e as exportações, ao turismo de cruzeiros e as ligações, enquanto plataforma giratória, com os outros continentes.

No segundo capítulo procuraremos analisar o papel da PNCV, de modo a compreender melhor a sua organização, estrutura e funcionamento. Pretendemos debruçarmo-nos sobre o conceito de segurança portuária, analisando os conceitos de portos, tipos de portos, de navios e tipos de navios no regime nacional e internacional. Também abordaremos as competências da PNCV no que concerne ao controlo fronteiriço e à fiscalização aduaneira, porque constituem aspetos importantes no domínio da segurança do país. A fiscalização aduaneira tem um papel fundamental no contexto nacional, uma vez que o regime das exportações e importações constituem um fator económico muito essencial para Cabo Verde. Por outro lado, no controlo fronteiriço almejamos analisar a importância da PNCV no que concerne ao controlo das fronteiras marítimas de Cabo Verde, da entrada e da saída das pessoas nos postos habilitados de fronteiras.

Por fim, no terceiro capítulo, consideramos pertinente versar sobre os riscos e ameaças que impendem sobre a segurança portuária em Cabo Verde, nunca excluindo as ameaças e os riscos que ocorrem nos outros países, devido à situação geográfica do país, que tem consequências no território nacional. Hodiernamente, as ameaças e os riscos têm um carácter transnacional, devido à ausência de fronteiras físicas, tornando cada vez mais difícil aos estados a mitigação destas ameaças. Também se revela essencial analisar a empresa que faz a gestão e a regulamentação dos portos e as outras instituições que compõem o panorama securitário portuário em Cabo Verde, relativamente às questões de segurança, a fiscalização

dos portos e dos navios. O papel do IMP, no panorama da segurança portuária, revela-se importante e imprescindível. Nesta senda, achamos indispensável a análise e a avaliação das competências do instituto, ao nível das disposições legais nacionais e internacionais. Importa realçar que o IMP é a autoridade competente para a fiscalização, avaliação e a proteção dos navios e das instalações portuárias, quando os navios estão atracados nos portos nacionais ou quando entram nas águas de Cabo Verde.

Por último, observaremos o papel da segurança privada no contexto da segurança portuária, a sua atuação e fiscalização, com especial atenção ao controlo que a PNCV faz neste domínio. Procuramos, também, apresentar alguns desafios e propostas na atuação da PNCV, no que concerne à segurança portuária. Desta forma, desejamos cumprir o propósito de realizar uma análise e avaliação do panorama securitário da segurança portuária em Cabo Verde, criando uma visão prospetiva e contribuindo para o crescimento da segurança dos portos e das infraestruturas portuárias cabo-verdianas.

## OPÇÕES METODOLÓGICAS

Uma investigação académica deve ser elaborada através de métodos específicos e de acordo com o objeto de estudo, originando assim conhecimento válido, autêntico e científico, possibilitando ao investigador uma tomada de decisão mais precisa alusiva ao problema de investigação. De acordo com MARCONI e LAKATOS (2003, p. 83), o método “é o conjunto das atividades sistemáticas e racionais que, com maior segurança e economia, permitem alcançar o objetivo – conhecimentos válidos e verdadeiros – traçando o caminho a ser seguido, detetando erros e auxiliando as decisões do cientista”.

Neste sentido, para a realização desta investigação adotámos o rigor científico, escolhendo uma metodologia capaz de afiançar a cientificidade do nosso estudo, uma vez que a metodologia, “corresponde ao estudo sistemático dos métodos, concretizados em diferentes técnicas válidas e validadas permanentemente” (ESPÍRITO SANTO, 2015, p. 13). Assim, a metodologia exerce uma função basilar na esfera dos estudos académicos e científicos, na medida em que expõe uma visão global de como se tenciona concretizar uma investigação (REIS, 2018, p. 39).

Esta investigação subordina-se ao tema *Segurança Portuária – Subsídios da Polícia Nacional de Cabo Verde*, e será de âmbito descritivo com recurso ao método qualitativo. Conforme asseveram CAMPENHOUDT *et al.*, “o tema escolhido tem de ser importante e tem de valer a pena estudá-lo por razões que ultrapassam considerações puramente escolares ou académicas” (2019, p. 57). Na perspetiva de CARMO (2021, p. 18), é crucial a seleção de um objeto de estudo que desperte curiosidade e prazer ao longo da investigação.

Numa primeira fase foi desenvolvido o estado da arte através de pesquisa e análise da bibliografia existentes, de modo a recolher dados e factos relacionados com o tema que fossem atuais e pertinentes para o atual estado do saber. De acordo com 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”. A revisão da literatura compreende a apresentação do histórico e do progresso científico do trabalho, aludindo e analisando literatura tida como relevante e que serviu de sustento à investigação (SARMENTO, 2013, p. 208).

De seguida, é nossa pretensão efetuar entrevistas a entidades com vasta experiência no domínio da segurança portuária, com o objetivo de obter informações relevantes que possam enriquecer o nosso estudo, uma vez que “as entrevistas contribuem para descobrir os aspetos a ter em conta e alargam ou retificam o campo de investigação das leituras” (QUIVY e CAMPENHOUDT, 2017, p. 69). Desta feita, pode-se constatar que as entrevistas auxiliam no engrandecimento do estudo realizado, assim como para as consequentes discussões e conclusões.

Logo, a princípio, estabelecemos como amostra três Oficiais da PNCV, bem como profissionais das instituições nacionais, nomeadamente, o Presidente do IMP e o Chefe de Segurança da ENAPOR, perfazendo um total de cinco entrevistados, de modo a haver uma correta representação do fenómeno em estudo.

Após a exposição da temática sobre a qual pretendemos debruçar a nossa pesquisa, é imprescindível a definição da pergunta de partida. Na ótica de QUIVY e CAMPENHOUDT (2005), a formulação da pergunta de partida deve atender a várias perspetivas, mormente clareza, pertinência e exequibilidade, de modo a obter dados ou informações que possam responder ao problema em questão. Neste sentido, para a elaboração de um trabalho científico e consolidado, é indispensável que a pergunta de investigação, os vários objetivos e o método estejam alinhados e interligados (CRESWELL e POTH, 2018). Do ponto de vista de 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”.

Assim, pretendemos dar uma resposta à seguinte pergunta de partida: *qual o contributo da PNCV para a segurança portuária em Cabo Verde?* É pertinente compreender o trabalho desenvolvido pela PNCV, sobretudo no que concerne à sua forma de atuar no domínio da segurança portuária, uma vez que representa um dos pilares da segurança interna e uma porta de entrada para o território nacional. No sentido de compreendermos melhor a problemática da segurança portuária em Cabo Verde, achamos relevante delinear três perguntas derivadas da investigação. Em primeiro lugar, pretendemos analisar quais são os principais riscos e ameaças que impendem sobre os portos de Cabo Verde e, deste modo, desenvolver ações de cooperação com outras entidades, a nível regional ou internacional por forma a mitigar às consequências destas ameaças e dos riscos. Posteriormente, revela-se

oportuno aferir as vulnerabilidades em termos de segurança nos portos de Cabo Verde, por forma a verificar quais os planos que as entidades responsáveis pela segurança dos portos têm em caso de algum incidente. E, por fim, importa compreender o papel da PNCV e da segurança privada no contexto da segurança portuária com o objetivo de averiguar se a relação existente tem surtido efeito, bem como verificar se as atuais medidas de segurança adotadas pela PNCV se mostram adequadas.

A nossa investigação tem como objetivo basilar averiguar e examinar o papel da PNCV no domínio da segurança portuária, analisar a sua importância, bem como compreender o processo e a evolução da segurança dos portos de Cabo Verde. O objetivo da investigação científica abrange a descoberta e a descrição de factos e fenómenos, assim como a elucidação e o entendimento da ocorrência destes fenómenos (JESUÍNO, 1986, p. 215, *cit in* GONÇALVES e GONÇALVES, 2019, p. 11). Assim, é nossa intenção entender o funcionamento e a gestão dos portos e, do mesmo modo, averiguar as fragilidades que colocam em causa a segurança nacional.

Tencionamos explorar a legislação cabo-verdiana e internacional em relação à segurança marítima, dos portos e dos navios. Pretendemos, ainda, compreender o funcionamento das instituições com responsabilidades na segurança dos portos, como é o caso da ENAPOR, do IMP e da Comissão Nacional para a Segurança Marítima (CNSM). Por fim, iremos analisar o desempenho da segurança privada no domínio da segurança portuária, avaliando as suas ações de coordenação e cooperação com a PNCV. Deste modo, verificaremos os riscos e desafios futuros a fim de ajudar a mitigar as vulnerabilidades e fazer face às ameaças e riscos a que os portos são expostos.

Uma das fases mais complexas para o investigador é o processo da escolha do objeto de investigação. Nesta senda, a temática a desenvolver surge inserida no campo de estudo das ciências policiais, mais especificamente no domínio das políticas públicas de segurança. Entende-se por políticas públicas as “decisões tomadas pelo Governo, destinadas à resolução de problemas que afetam a sociedade ou à introdução de regras e orientações que determinam o modo de funcionamento do coletivo dos cidadãos e das instituições e atores que operam na sua esfera de atuação” (CARDIM, 2006, p. 135). Neste sentido, “em processos de tomada de decisão, cabe ao poder político atestar a garantia de justiça e segurança aos seus cidadãos” (CORREIA, 2012, p. 25). Ainda que não seja consensual no mundo académico uma definição exata para as ciências policiais, ELIAS (2018, p. 36) entende que “as ciências policiais têm

uma natureza compósita, cruzando várias metodologias e métodos científicos, bem como procurando a síntese e inter-relação entre diversas áreas do saber”. Salienta, ainda, o autor, que as ciências policiais estão divididas em três áreas do saber: as ciências jurídicas; as ciências sociais e humanas; e as ciências exatas, sendo que a nossa temática se encontra enquadrada no âmbito das ciências sociais e humanas.

Reforçando a ideia anterior, ELIAS (2018, p. 37) considera que “as ciências policiais procuram investigar, problematizar, compreender, adequar a ação das Forças e Serviços de Segurança, num quadro de respeito pelos direitos fundamentais”. Em conformidade com GOMES (2022, p. 42), “a ciência policial pode ser vista como uma ciência integrada, baseada, entre outras, nas ciências sociais como a criminologia e em aspetos específicos das disciplinas das ciências naturais, como algumas vertentes da investigação criminal e das ciências forenses”. Perante isto, no plano das ciências policiais e, numa conjuntura policial, é de extrema importância ter um estudo que se debruce sobre a segurança portuária em Cabo Verde, analisando as suas fragilidades, uma vez que, grande parte da economia do país, provém das relações comerciais praticadas nos portos.

Face ao exposto, é nosso intuito que este estudo contribua futuramente para a política de segurança da PNCV, em harmonia com as demais entidades estatais, e que as medidas propostas possam auxiliar na mitigação das vulnerabilidades existentes, sobretudo no que concerne às matérias relativas à segurança portuária em Cabo Verde.

No que respeita à composição do texto apresentado, a presente dissertação adota o novo acordo ortográfico, vigente desde 2009<sup>1</sup>, tendo em vista substancialmente ajustar o nosso trabalho ao Acordo do Segundo Protocolo Modificativo ao Acordo Ortográfico da Língua Portuguesa e exibir uma ortografia atualizada. Relativamente às citações de obras escritas em língua estrangeira, foram efetuadas as respetivas traduções da língua original para a língua portuguesa. Nesta dissertação, a realização de citações e referências bibliográficas foi executada em consonância com a norma *American Psychological Association* (APA) 7.<sup>a</sup> Edição.

---

<sup>1</sup> Cfr. RESOLUÇÃO DA ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA n.º 35/2008, de 29 de junho.

## CAPÍTULO I: A SEGURANÇA E OS PORTOS DE CABO VERDE

### I.1. A SEGURANÇA MARÍTIMA

A versatilidade dos fenómenos mundiais e o crescimento cada vez mais disseminado e complexo das ameaças têm estimulado várias reflexões dos estudiosos sobre o conceito de segurança em diferentes vertentes. Ainda assim, é difícil alcançar um consenso na definição do conceito de segurança, podendo-se afirmar que “a segurança é uma condição prévia ao desenvolvimento humano” (ELIAS, 2012, p. 3) e que uma sociedade acredita que está segura quando “as necessidades e funções básicas estão garantidas e protegidas” (FERNANDES, 2014, p. 79). Conforme afirma DUQUE (2015, p. 55), “não se pode pensar que se vive em segurança numa sociedade onde não esteja garantida a liberdade suficiente que permita exercer a capacidade de escolha e de ação individual”. Segundo CLEMENTE (2010, p. 99), a expressão segurança é “derivada do étimo latino *securitate*, refere-se àquilo que está fora do perigo, estado da tranquilidade resultante da ausência de perigo”.

No contexto nacional, no contexto internacional e no carácter transnacional das ameaças e dos riscos, a nova realidade da segurança proporcionou uma mudança de paradigma nas relações internacionais entre os estados e instituíram parcerias entre as entidades públicas e privadas. Nesta lógica, FERNANDES (2014, p. 19) assevera que “o surgimento de ameaças transfronteiriças, o terrorismo<sup>2</sup>, a proliferação de armas de destruição maciça, a internacionalização do crime organizado, levou à necessidade de adaptação e ajustamento das políticas nacionais de defesa externa e de segurança interna (...), para poder responder eficazmente a essas novas ameaças”. De acordo com ELIAS, a segurança não pode ser avaliada de forma independente e isolada por parte dos Estados, uma vez que a segurança deixou de ser uma questão somente interna. Assim, ressalva o autor, a segurança passou a ser analisada para lá das fronteiras geográficas de cada país e a ser encarada de uma forma mais ampla, tornando-se num assunto de dimensão regional e mundial, focalizando-se numa segurança que abrange as comunidades e as pessoas (ELIAS, 2013, p. 17).

---

<sup>2</sup> O terrorismo, segundo 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”.

Atualmente, a segurança não é um assunto unicamente da Polícia, mas sim de todos os atores políticos e sociais e, neste sentido, como elucida 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”. Na perspetiva de TEIXEIRA (2002, p. 10), “a segurança é uma questão de Estado, mas, mais do que isso, é um bem público. Sem segurança não há democracia”. Na mesma linha de pensamento, CORREIA (2018, p. 19) considera que “os Estados deixaram de ser os únicos fornecedores da segurança”.

Nos últimos tempos, a segurança marítima tem ocupado um lugar central na agenda política de diversos países e de organizações internacionais. Para corroborar esta ideia, a conferência dos Ministros dos Negócios Estrangeiros do G7, em abril de 2015, “reconheceu que a estabilidade e segurança internacional, o desenvolvimento humano, a geração de crescimento económico e prosperidade, a segurança do fornecimento de energia e a preservação da diversidade biológica, estavam intrinsecamente ligados a um ambiente marítimo seguro” (PIEIDADE, 2018, p. 12). Dependendo das políticas ou ideologias seguidas, o conceito de segurança marítima pode ter distintas aceções para diferentes pessoas ou organizações, enquanto outros autores afirmam que o conceito não tem uma definição muito clara, mas independentemente disso, a segurança marítima é um assunto que deve ser abraçado por todos.

Na literatura inglesa, a segurança marítima divide-se em duas vertentes: *maritime security* e em *maritime safety*. A *maritime security* refere-se a “atividades relacionadas com ilícitos criminais tais como o crime organizado, o narcotráfico, o contrabando, o terrorismo, o tráfico de armas e de seres humanos, a imigração clandestina ou outras que, pela sua natureza, possam pôr em perigo pessoas e bens” (MOTA, 2010, p. 6). A *maritime safety* associa-se à prevenção ou minimização de potenciais acidentes no mar que possam ocorrer como resultado da não conformidade com as normas aplicáveis à construção, equipamento e operação de navios (MOTA, 2010, p. 6).

As Nações Unidas definem a segurança marítima como a “proteção de ameaças à integridade do território e, ainda, a segurança relativa aos crimes praticados no mar, e.g. pirataria, assalto à mão armada e atos de terrorismo” (PIEIDADE, 2018, p. 20). Segundo HIJMANS (2018, p. 26), “a marinha holandesa descreve a segurança marítima da seguinte forma: a segurança marítima implica a proteção contra ações inimigas, sabotagem, atividade

subversiva, terrorismo e crime organizado. Esta segurança (integral) cobre três áreas: pessoal, física e da informação”.

Por seu turno, o Conselho da União Europeia define a segurança marítima como sendo a “aplicação das leis internacionais e nacionais, de forma a garantir a liberdade da navegação e a proteção dos cidadãos, infraestruturas, transporte, ambiente e recursos marinhos” (ESTRATÉGIA DE SEGURANÇA MARÍTIMA DA UNIÃO EUROPEIA, 2014).

Nos últimos anos, os Estados e as organizações internacionais têm desenvolvido inúmeras leis, regras e regulamentos para o setor marítimo, donde se destacam a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, a Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar em 1974 (SOLAS’74)<sup>3</sup>, a Convenção Internacional sobre Busca e Salvamento Marítimo, a Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios, a Convenção para a Supressão de Atos Ilícitos, o Código Internacional para a Proteção dos Navios e das Instalações Portuárias (código ISPS)<sup>4</sup> e várias resoluções do Conselho de Segurança da Organizações das Nações Unidas.

A União Europeia (UE) garante que os principais objetivos de qualquer estratégia de segurança marítima devem ser identificar e articular os principais interesses estratégicos marítimos da região em causa; identificar e articular as ameaças, desafios e riscos que afetam os interesses estratégicos marítimos da região; organizar a resposta, isto é, definir objetivos políticos comuns, princípios comuns e áreas de apoio conjuntas que formem a espinha dorsal do quadro estratégico, a fim de criar coerência num conjunto diverso e amplo de políticas e estratégias setoriais específicas<sup>5</sup>.

Segundo a União Africana (UA), os objetivos passam pela criação da Zona Marítima Exclusiva Convencionada da África; envolvimento da sociedade civil e todas as outras partes interessadas para melhorar a sensibilização sobre as questões marítimas; reforço da vontade política a níveis comunitário, nacional, regional e continental; reforço da criação de riqueza e do desempenho do comércio regional e internacional através do reforço de capacidades e

---

<sup>3</sup> A convenção SOLAS’74 constitui um dos três pilares mais importantes dos instrumentos internacionais que regulam as questões relacionadas com a segurança marítima e a prevenção da poluição, sendo os outros dois a Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios, Convenção MARPOL e a Convenção Internacional sobre Normas de Formação, de Certificação e de Serviço de Quartos para os Marítimos, Convenção STCW, sendo indubitavelmente a convenção mais importante no âmbito do transporte marítimo.

<sup>4</sup> O código ISPS (*International Ship and Port Facility Security Code*) é o código Internacional para proteção de navios e instalações portuárias que entrou em vigor a 1 de julho de 2004, através da convenção SOLAS.

<sup>5</sup> *Cfr.* ESTRATÉGIA DE SEGURANÇA MARÍTIMA DA UNIÃO EUROPEIA (2014, p. 3).

desenvolvimento de aptidões centrada no mar; garantia da segurança e proteção dos sistemas de transporte marítimo; minimização dos danos ambientais e aceleração da recuperação pós acontecimentos catastróficos; prevenção dos atos hostis e criminais no mar, e coordenação/harmonização dos procedimentos judiciais contra infratores; proteção das populações, incluindo o património, bens e infraestruturas do domínio marítimo de África provocados pela poluição marítima e descarga de resíduos tóxicos e nucleares; melhoria da Gestão Integrada da Zona Costeira em África; promoção de ratificação, incorporação e aplicação dos instrumentos jurídicos internacionais; garantia de sinergias e da coerência entre as políticas sectoriais e proteger o direito de acesso ao mar e liberdade de trânsito de mercadorias dos países sem litoral<sup>6</sup>.

A nível nacional, as instituições responsáveis pela segurança marítima são o IMP, a ENAPOR, a GC, a Polícia Judiciária (PJ), a PNCV, Direcção-Geral da Marinha e Portos, Direcção Geral das Pescas, a Direcção Geral do Ambiente e o IPIAAM. A GC, com sede em São Vicente, para além da defesa nacional, assume também a vigilância, fiscalização e defesa do espaço aéreo e marítimo nacionais, do mar territorial e da ZEE e a operação de busca e salvamento, bem como, em colaboração com as autoridades policiais e outras competentes e sob a responsabilidade destas, a proteção do meio ambiente e do património arqueológico submarino, a prevenção e repressão da poluição marítima, do tráfego de estupefacientes e armas, do contrabando e outras formas de criminalidade organizada. Enquanto estado insular, Cabo Verde exerce jurisdição sobre o maior espaço marítimo da África Ocidental, cerca de 734 265 km<sup>2</sup>, tendo igualmente responsabilidades internacionais no campo da busca e salvamento marítimo sobre uma área extensa, cerca de 645 265 km<sup>2</sup> (INFORPRESS, 2022).

Cabo Verde tem vindo a fazer um enorme investimento no domínio da segurança marítima, tendo instalado Sistemas de Identificação Automática de Navios (AIS), Sistemas de Monitorização de Navios (VMS), Sistemas de Socorro (GMDSS), Sistemas de Monitorização do Tráfego (VTS) e, ainda, o Centro de Operações de Segurança Marítima (COSMAR), conectado a redes internacionais para a operação e coordenação interagências equipadas pelos Estados Unidos da América (EUA) e um navio de 50 metros para a patrulha da ZEE. Os responsáveis pelo COSMAR afirmam que o grande *calcanhar de Aquiles* é a inexistência de radares de vigilância marítima e de meios aéreos para o patrulhamento, uma

---

<sup>6</sup> Cfr. ESTRATÉGIA MARÍTIMA INTEGRADA DE ÁFRICA 2050.

vez que, se “os navios desligarem os seus radares, fica difícil a sua monitorização, mesmo estando em águas de Cabo Verde” (INFORPRESS, 2022). De acordo com GIVANILDO DELGADO, Diretor do COSMAR, “o combate à pesca ilícita, ao tráfico de estupefacientes e ao tráfico de seres humanos afiguram-se como das principais atribuições desta instituição, pelo que defende ser necessário investir em meios de patrulha área para uma maior rapidez das suas ações” (INFORPRESS, 2022). Em 2021, o COSMAR monitorizou 9 060 navios a navegarem na ZEE de Cabo Verde, sendo que em novembro e em dezembro foram supervisionadas as maiores ocorrências: 1 232 e 1 103, respetivamente, em janeiro 653 ocorrências e, fevereiro com 551 ocorrências foram os meses com menor registo de movimentação das embarcações.

Conforme sublinha o CONCEITO ESTRATÉGICO DE DEFESA E SEGURANÇA NACIONAL (CEDSN), a natural vocação marítima de Cabo Verde confere-lhe responsabilidades na segurança do Atlântico Médio que serão assumidas em conformidade com a ambição e as possibilidades do país. Para o efeito, serão consentidos esforços para a obtenção de uma capacidade própria de vigilância e controlo do espaço jurisdicional que será complementada com acordos com países amigos dotados de capacidade de intervenção oceânica<sup>7</sup>. Na mesma linha, o espaço marítimo nacional representa, simultaneamente, uma área de imensos recursos para o desenvolvimento e de grandes vulnerabilidades à segurança, constituindo-se num domínio de interesse estratégico relevante e numa das primeiras prioridades para a segurança e defesa. De facto, para um país arquipelágico e no âmbito do desenvolvimento sustentável, o mar deve merecer uma abordagem construtiva e integrada que potencie a sua segurança e ser alvo de uma gestão adequada que garanta, ao mesmo tempo, o correto aproveitamento dos recursos disponíveis para melhorar as condições de vida dos cidadãos e o equilíbrio do ecossistema de modo a não comprometer a sobrevivência das gerações vindouras. Neste sentido, a utilidade estratégica de Cabo Verde é garantir a segurança das rotas da navegação que atravessam o espaço marítimo nacional, tendo em consideração a proveniência e as características das novas ameaças<sup>8</sup>.

O posicionamento geopolítico e estratégico de Cabo Verde facilita a cooperação com a UNODC e com grandes potências mundiais, como é o caso dos EUA e da República Popular da China, com a UE e com o Brasil e, com as potências emergentes da África

---

<sup>7</sup> Cfr. RESOLUÇÃO n.º 5/2011, de 17 de janeiro.

<sup>8</sup> *Ibidem*.

Austral, Angola e África do Sul. Nesta linha de pensamento, TAVARES (2016, p. 157) sublinha que cabe aos “governantes cabo-verdianos reposicionarem-se perante estes factos e utilizarem o posicionamento geopolítico do arquipélago como um recurso estratégico para enfrentar estas mudanças e tirar vantagens estratégicas no domínio político, económico e militar, e, não menos importante, nas valências securitárias”. Por isso, o investimento na segurança e na modernização das infraestruturas portuárias deverá ser uma das prioridades do Governo de Cabo Verde, para que o país possa estar em vantagem com “os diferentes competidores” na zona da costa africana, relativamente ao setor portuário.

## **I.2. RESENHA HISTÓRICA DOS PORTOS DE CABO VERDE**

A história de Cabo Verde está subordinada à própria história dos portos, uma vez que, ao falarmos dos seus portos, temos de nos situar desde a época dos descobrimentos e do período do comércio de escravos. Cabo Verde, pela sua disposição geográfica no oceano Atlântico, desempenhou uma posição estratégica para as trocas mercantis e para o abastecimento de mantimentos e água às embarcações que se dirigiam da Europa para a África, América e Oriente. Conforme afirma NASCIMENTO (2016, p. 22), “os grandes ciclos de desenvolvimento de Cabo Verde estiveram quase sempre correlacionados com as rotas transoceânicas e com o valor estratégico que o arquipélago adquiriu no contexto do transporte marítimo”. No entendimento de CORREIA E SILVA (2002, p. 1), “não tendo riquezas naturais, abundantes, e significativas, o maior triunfo deste pequeno arquipélago foi a sua capacidade em desempenhar um papel ativo nas redes de troca e de circulação entre diferentes espaços, climas e civilizações”. Esse posicionamento propiciou a permanência de Cabo Verde no centro do comércio triangular e, por esse motivo, desde o século XVI provoca uma luta de quase todos os países que praticam o comércio, e o interesse no apoderamento do Atlântico Sul. Ao longo desse período, a ilha de Santiago era destino obrigatório da maioria dos navios portugueses e, deste modo, a navegação atlântica passa a ser a maior fonte de rendimento das ilhas.

Cabo Verde possui diversos portos em todas as ilhas, baías, ancoradouros e fundeadouros. Assim, desde o seu descobrimento, tem servido de plataforma nas rotas marítimas entre os países europeus, africanos e americanos. Desta forma, podemos destacar

quatro momentos de grande relevância e importância no desenvolvimento, tendo como base os portos marítimos.

Num primeiro momento, temos como referência o primeiro porto do arquipélago, situado em Ribeira Grande de Santiago, antes denominada de Cidade Velha, de onde se destacava o comércio triangular de escravos durante o século XVI. De acordo com JESUS (2010, p. 17), em meados do século XVII, Cabo Verde perde a sua relevância essencialmente pela ascensão do Cacheu que se torna o principal ponto estratégico de todo o comércio de escravos, realizado pelos portugueses na zona da Guiné, muito por culpa dos seus concorrentes estrangeiros. Por conseguinte, Cabo Verde vê a sua posição de entreposto no que concerne ao comércio de escravos sofrer um enfraquecimento, um dos pilares da sua economia e, como consequência, o país entra em decadência, pois uma grande parte da mão de obra era proveniente dos escravos e, uma grande parte da economia, dependia das cobranças aduaneiras. Nesta ótica, ANDRADE (1996, p. 108) afirma que “entre 1838 e 1843 as cobranças aduaneiras representavam em média, 66,71% das receitas públicas; em 1875-1876, 42,92% e em 1878-1880, 42,25%. Com efeito, as cobranças aduaneiras diminuía, enquanto o tráfico clandestino se desenvolvia e escapava ao controlo alfandegário”.

Num segundo momento, destaca-se a edificação do Porto Grande, localizado na ilha de São Vicente. Quando se fala em Cabo Verde e na sua história portuária é consensual e necessário falar do Porto Grande devido à sua capacidade de gerar riquezas e de contribuir para o crescimento ao nível social, económico e cultural, por isso, é apontado pela maioria como sendo o mais influente de toda a história portuária cabo-verdiana (NASCIMENTO, 2016, p. 18). No entendimento de CORREIA E SILVA (2000, p. 52), “se não fosse o seu amplo e abrigado porto, a ilha de S. Vicente estaria, tal como a sua vizinha, Santa Luzia, condenada a permanecer irremediavelmente deserta”. Salienta, ainda, o autor que o “Porto Grande tem um passado invejável não só pelo tráfego gerado, principalmente entre 1850 e 1900, mas também pelo efeito económico, comercial e cultural extraordinário produzido na ilha de São Vicente, que cresceu e afirmou à volta desse porto” (CORREIA E SILVA, 2000, p. 53). Em 1997, o Porto Grande sofreu obras de melhorias e de ampliação, tornando-se mais rentável. Conforme elucida NASCIMENTO (2016, p. 19), as obras de melhoramento e de ampliação proporcionam ao Porto Grande o mais moderno *layout* de todo o arquipélago e contribuíram para um *upgrade* no desempenho das suas funções na circulação de mercadorias, servindo como ponto de ligação no Atlântico. O principal momento de destaque e de sucesso do Porto

Grande aconteceu na era do carvão, uma vez que, neste período, a maioria dos navios usavam o carvão como combustível. A instalação do depósito de carvão transformou a ilha de São Vicente num dos importantes depósitos de hulha negra. Por conseguinte, o Porto Grande serviu de passagem dos ingleses e todo esse desenvolvimento económico, teve repercussão de forma positiva nas ilhas vizinhas, nomeadamente Santo Antão e São Nicolau. Outro aspeto importante do Porto Grande, é que nele estava amarrado o cabo submarino que servia de eixo para as comunicações intercontinentais de todo o Hemisfério Sul.

No terceiro momento do panorama cabo-verdiano, é evidente o declínio do Porto Grande como consequência das crises das empresas carvoeiras na ilha de São Vicente, devido aos seus concorrentes, principalmente os portos das Canárias e de Dakar. Do ponto de vista de CARDOSO (2013, p. 22), com a instalação das empresas inglesas na ilha de São Vicente, o Porto Grande teve um desenvolvimento exponencial, passando a ser considerado o porto carvoeiro mais importante no meio do Atlântico, registando o seu declínio com a inauguração do Porto das Canárias e do Porto de Dakar. Ainda que a localização geográfica do Porto Grande favorecesse na sua função de ponto de escala para o reabastecimento de combustível, sobretudo de carvão, de água e de provisões para todas as rotas oriundas da África do Sul, bem como da América do Sul, Brasil e Argentina, o porto deixou de ter utilidade porque apresentava uma fraca defesa militar em comparação com os seus concorrentes. De acordo com ALMEIDA (1938, p. 146), “o Porto de Dakar apresentava uma melhor defesa militar do que o Porto Grande de São Vicente, que era assegurado por obras de fortificação, uma forte guarnição em terra e por várias unidades navais, adstritas ao comando do porto (...)”. Outro aspeto que contribuiu para a decadência do Porto Grande foi o papel secundário que desempenhou na Grande Guerra de 1914 a 1918, devido à falta de proteção e de recursos militares de defesa, que o poderia tornar num alvo fácil para os inimigos atacarem os submarinos alemães.

**Tabela 1 – Comparação entre os portos espanhóis e o Porto Grande durante a Grande Guerra de 1914 a 1918.**

Ano	Porto		
	Tenerife	Las Palmas	Porto Grande
1913	4249	6717	1466
1914	3825	5415	1112
1915	3191	4536	1368
1916	2714	5259	1377
1917	1366	2116	418
1918	1046	1786	234
1919	1954	2734	1216

Fonte: CAIS REGIONAL, 1938.

Mesmo após o *términus* da Grande Guerra, o Porto Grande nunca voltou a ter a mesma importância que tinha alcançado no auge do comércio do carvão, conforme salienta ALMEIDA (1938, p. 147) afirmando que “em 1924, dos 17 000 vapores que cruzaram as águas de Cabo Verde apenas 1 145 entraram no Porto Grande de São Vicente para tomar combustível”. Em 1911 foram efetuados estudos para a defesa militar de Cabo Verde e em particular para a criação de uma base militar e naval na Ilha de São Vicente, sobre o Porto Grande (ALMEIDA, 1938, p. 144).

No quarto e último momento, trouxemos a ampliação e modernização do Porto da Praia que tiveram o seu início em meados de novembro de 2010 e foram concluídos em março de 2014, divididos em duas fases. Numa primeira fase, que teve a sua conclusão em setembro de 2012, “compreendeu a reabilitação do Cais 2, a construção do *Cargo Village* e do parque de armazenamento de contentores e a construção da estrada de ligação entre o Cais 2 e a Circular da Praia” (PANAPRESS, 2014). A segunda fase teve início logo após a conclusão da primeira fase e incluiu a reedificação do cais existente, a construção de raiz do quebra-mar com 234 metros de comprimento, uma cobertura de proteção do parque de contentores bem como a ampliação do cais 1 para aproximadamente 450 metros (PANAPRESS, 2014).

Com a ampliação e modernização, o Porto da Praia assume um papel preponderante no modelo portuário de Cabo Verde, tendo como duplo objetivo a afirmação no fluxo marítimo no mundo, servindo enquanto importante pilar de crescimento económico e social

do país, desempenhando a função de porta de entrada na capital. De salientar que o Porto da Praia passou a ter infraestruturas que possibilitam a operação de qualquer tipo de navio, de cruzeiros e de longo curso e, deste modo, a estabelecer-se como um dos portos mais rentáveis no panorama nacional.

### **I.3. AS INFRAESTRUTURAS PORTUÁRIAS**

De um modo geral, a definição de infraestruturas não reúne consenso na literatura. A visão financeira prefere definir o conceito de infraestruturas de acordo com as suas múltiplas utilizações, dividindo a noção em duas categorias: a económica e a social. Segundo ROSA (2012, p. 730) “a económica engloba o conjunto de redes complexas em que assenta o funcionamento da economia, sendo regra geral decomposta nos sectores de transportes rodovia, ferrovia, transporte marítimo e portos e infraestruturas aeroportuária”. Por outro lado, a conceção social, “engloba os sectores da saúde, educação, cultura, entretenimento e segurança” (ROSA, 2012, p. 730).

De acordo com o CAMBRIDGE DICTIONARIES ONLINE, infraestruturas são "sistemas e serviços básicos, tais como transporte e fornecimento de energia, que um país ou organização utiliza para trabalhar eficazmente", ao passo que, no OXFORD DICTIONARIES ONLINE, infraestruturas surgem como "as estruturas e instalações físicas e organizacionais básicas (por exemplo, edifícios, estradas, fontes de alimentação) necessárias para o funcionamento de uma sociedade ou empresa". Conforme assevera ROSA (2012, p. 732), uma infraestrutura é “todo o ativo e serviços logísticos associados, que por natureza apresentam um período de vida útil longo, cuja exploração proporciona rendimentos estáveis e previsíveis, cujo investimento pode ser levado a cabo diretamente nos projetos, ou indiretamente, através de organismos de investimento coletivo”.

As infraestruturas portuárias são importantes para o desenvolvimento económico de qualquer país e, Cabo Verde sendo um país insular, os portos desempenham um papel essencial, uma vez que a maior parte dos produtos são transportados via marítima, quer para consumo, quer para matéria-prima. É nesta ótica que as infraestruturas portuárias devem estar munidas de boas condições, isto é, de *service*<sup>9</sup> e de *security*<sup>10</sup>, por forma a facilitarem

---

<sup>9</sup> *Service* tem como finalidade proporcionar um ambiente de conforto e bom acolhimento, soluções rápidas e eficazes.

<sup>10</sup> *Security* ligado à polícia, proteção das pessoas e dos seus bens.

as empresas e instituições, no que diz respeito às importações e exportações, de forma rápida e operacional.

Para ROCHA (2012, p. 4), a infraestrutura portuária é formada por várias construções marítimas, terrestres, prédios e equipamentos e, por mais operacionais que sejam no desempenho da atividade intermodal, só podem ter sucesso se os acessos marítimos e terrestres forem viáveis para assegurar a fluidez no período de carga e descarga dos navios quando ancorados nos portos. De acordo com a legislação em vigor, uma infraestrutura portuária é definida como “a universalidade pública constituída por bens móveis e imóveis afetados à exploração de zonas portuárias, nomeadamente equipamentos, veículos, edifícios, instalações de serviços, as obras e outros bens de apetrechamento e equipamento dos portos e das respetivas zonas portuárias<sup>11</sup>”.

Na perspetiva de ROCHA (2012, p. 4), “em termos de áreas portuárias, o terminal portuário é por excelência a instalação que em si mesmo integra a essência da atividade portuária, ou seja, a transferência modal da carga entre o navio, camião, comboio ou barcaça”.

**Figura 1 – Esquema da infoestrutura de um porto marítimo.**



Fonte: Adaptado de ROCHA, 2012, p. 4.

Como afirma CARDOSO (2013, p. 1), um dos pilares estratégicos de desenvolvimento de uma localidade, região ou país são os portos. Devido à condição arquipelágica de Cabo

<sup>11</sup> Cfr. alínea j) do artigo 3.º do DECRETO-LEGISLATIVO n.º 1/2013, de 12 de setembro que altera a LEI DOS PORTOS DE CABO VERDE.

Verde, os portos revestem-se ainda de uma maior importância do que nos continentes, uma vez que contribuem para a ligação interilhas de cargas e de passageiros.

De acordo com os dados divulgados pela ENAPOR, em Cabo Verde existe um porto em todas as ilhas habitadas. A ilha de Santo Antão dispõe do Porto Novo, construído em 1961, englobando três cais, tendo sido realizadas obras de ampliação e modernização em 2013. O cais um tem 135 metros de comprimento e 45 metros de largura, o cais dois com um comprimento de 115 metros e 50 metros de largura, o cais três possui 45 metros de comprimento e 50 metros de largura e possui uma gare marítima com 2000 m<sup>2</sup> de área coberta, equipada com escadas rolantes com a finalidade de proporcionar aos passageiros as melhores condições, tanto na chegada como na partida da ilha. A ENAPOR esclarece que a infraestrutura do Porto Novo “desempenha um papel de estimulador e promotor de negócios, assegurando uma interface ininterrupta e célere entre os transportes terrestres e marítimos para o tráfego de cabotagem, desde a origem ao destino, essencialmente a ilha de São Vicente” (NASCIMENTO, 2016, p. 23).

Na ilha de São Vicente, o Porto Grande foi inaugurado em 1962 e teve obras de melhoramento e ampliação em 1997, sendo um dos poucos portos cabo-verdianos com o certificado do código ISPS. O porto dispõe de quatro cais, sendo um cais com 315 metros de comprimento e 15 metros de largura para a descarga de granéis sólidos e líquidos, dois cais com o mesmo comprimento e largura, 350 metros e 50 metros respetivamente para a descarga de contentores e um outro cais com 235 metros de comprimento para a atração de navios de cabotagem e um terminal de cabotagem de 1000 m<sup>2</sup> de área coberta. O porto integra um entreposto frigorífico com uma capacidade de armazenagem e conservação de quase 6 000 toneladas de pescado e produtos perecíveis, possui alguns armazéns para a armazenagem das mercadorias com uma área de 7 000 m<sup>2</sup>, duas básculas para o controlo do peso dos contentores e de um edifício com *scanner* de contentores.

Quanto à ilha de São Nicolau, o Porto de Tarrafal foi construído em 1991, com o principal objetivo de interligar a ilha com o resto do arquipélago. O porto contém dois cais, sendo um cais com 80 metros de comprimento e 25 metros de largura e outro com 45 metros de comprimento e 30 metros de largura e, por um armazém de mercadorias com uma área coberta de 450 m<sup>2</sup>.

A turística ilha do Sal conta com o Porto de Palmeira, inaugurado em 1986 e recebeu de obras de ampliação e modernização, numa primeira fase em 2010 e depois, numa segunda

fase, em 2015. É um dos portos certificado com o código ISPS, é recetor do tráfego internacional de combustível, o que ajuda Cabo Verde a estar inserida no sistema económico mundial e comporta atividades relacionadas com a náutica de recreio. O porto é composto por quatro cais, sendo um cais com 150 metros de comprimento e 35 metros de largura e os restantes três com 90, 80 e 70 metros de comprimento e cada um com 25 metros de largura. Ainda, possui um edifício com *scanner* de contentores e lugar para a armazenagem das mercadorias com uma área coberta de 450 m<sup>2</sup>.

Na ilha da Boa Vista existe o Porto de Sal-Rei, construído em 2015 devido, também, ao forte potencial turístico. O porto conta com dois cais, um com 160 metros de comprimento e 50 metros de largura e o outro com 80 metros de comprimento e 25 metros de largura, sendo protegido por um quebra-mar com aproximadamente 930 metros de comprimento.

O Porto Inglês, na ilha do Maio, teve obras de expansão e modernização, recentemente, em 2022. Assim, com a expansão o porto passou a ter 350 metros de comprimento e 15 metros de largura, duas rampas para navios *roll-on/roll-off* e um quebra-mar de 150 metros. Segundo o Primeiro Ministro ULISSES CORREIA E SILVA, com as obras de modernização e expansão do Porto Inglês e com a instalação do sistema *roll-on/roll-off*, este porto abre espaço para o desenvolvimento da ligação marítima entre Praia e Maio “com impacto na mobilidade das pessoas e na movimentação de mercadorias, aumento de transações, redução de tempo das viagens e do tempo das operações de embarque/desembarque, carga/descarga, transporte de viaturas automóveis e camiões de mercadorias” (GOVERNO DE CABO VERDE, 2022). No dia 9 de fevereiro de 2023, pela primeira vez um navio-cruzeiro, de nome Vasco da Gama, atracou no renovado Porto Inglês, com cerca de 550 turistas à bordo (A NAÇÃO, 2023).

A ilha de Santiago é servida pelo Porto da Praia, um dos mais importantes do sistema portuário cabo-verdiano, com capacidade para receber qualquer tipo de navio, nomeadamente porta-contentores e graneleiros uma vez que é certificado com o código ISPS. Em 2014, com a conclusão das obras de ampliação e modernização, passou a ser um dos portos mais modernos de Cabo Verde. É composto por cinco cais, um com 450 metros de comprimento e 35 metros de largura, outro com 310 metros de comprimento e 35 metros de largura, dois com 70 metros de comprimento e 20 metros de largura e um cais de pesca com cerca de 80 metros de comprimento e 20 metros de largura. O porto é dotado de alguns armazéns para a armazenagem das mercadorias com uma área total de 10 000 m<sup>2</sup>, básculas

para o controlo do peso dos contentores, um edifício com *scanner* de contentores, um parque de contentores para a armazenagem de contentores cheios, vazios e de mercadorias perigosas e de um quebra-mar com 234 metros de comprimento.

A ilha do Fogo dispõe do Porto de Vale dos Cavaleiros, reconstruído em 2013 e passando a ter dois cais perpendiculares entre si, um com 70 metros de comprimento e 10 metros de largura e outro com 90 metros de comprimento e 10 metros de largura, um armazém de mercadorias com área coberta de 500 m<sup>2</sup> e equipado com duas rampas *roll-on/roll-off*, sendo uma metálica e outra em betão.

Por fim, a ilha da Brava contém o Porto da Furna e teve as suas obras concluídas em 2013. O porto é formado por dois cais, um com 50 metros de comprimento e 15 metros de largura e outro com 45 metros de comprimento e 25 metros de largura e equipado com uma rampa metálica *roll-on/roll-off*, para facilitar no processo de embarque e desembarque de veículos na ilha, pois é a única plataforma de acesso a ilha.

Neste sentido, na nossa investigação iremos focarmo-nos nos portos com certificação do código ISPS, isto é, os portos que recebem navios de longo curso, nomeadamente o Porto Grande, o Porto de Palmeira e o Porto da Praia, pois são os portos que acarretam uma maior preocupação por parte das autoridades competentes ao nível segurança e que, efetivamente, recaem sobre eles maiores riscos e ameaças securitárias.

#### **I.4. O REGIME JURÍDICO DOS PORTOS CABO-VERDIANOS**

O setor portuário em Cabo Verde teve o seu crescimento na década de 70, mais precisamente, após a independência em 1975. Mais tarde, em 2010, ocorreu uma grande reforma da legislação do sector marítimo e portuário, sendo publicada em novembro a primeira Lei dos Portos de Cabo Verde (LPCV) e aprovado o primeiro Código Marítimo de Cabo Verde (CMCV). Em dezembro de 2010, foi aprovado o Regulamento dos Portos de Cabo Verde (RPCV) que revogou o Regulamento de Exploração dos Portos de Cabo Verde, DECRETO-LEI n.º 60/93 de 2 de novembro.

Todas estas reformas vieram acompanhar as diretrizes previstas na Estratégia de Crescimento e de Redução da Pobreza delineadas para o quadriénio de 2012 a 2016, no que diz respeito ao sistema portuário e marítimo, projetando a entrada do sector privado no domínio das operações e nos serviços portuários de modo a assegurar a sustentabilidade do

sector. A visão a médio e longo prazo para o Governo de Cabo Verde apontava “para o desenvolvimento de um *cluster* marítimo que possa fundamentar a emergência de uma nova economia diversificada, altamente produtiva e globalmente competitiva” (RODRIGUES, 2014, p. 14). De salientar que Cabo Verde contém uma vasta ZEE e “possui no mar um dos principais recursos, capaz de potenciar o desenvolvimento de sectores importantes para a economia nacional como o transporte marítimo, as pescas, o turismo, a indústria e a reparação naval de entre outros” (RODRIGUES, 2014, p. 15).

A LPCV aplica-se a toda a atividade portuária exercida em Cabo Verde, qualquer que seja o tipo de porto, zona portuária e terminal, exceto os portos, áreas ou sectores de qualquer porto que sejam destinados exclusivamente para o uso militar ou para missões de soberania ou segurança do Estado<sup>12</sup>. O CMCV regula os espaços marítimos nacionais, navios, embarcações e artefactos navais, bem como as situações e relações jurídicas nascidas por ocasião da navegação por mar e do transporte marítimo<sup>13</sup>. O CMCV é de aplicação subsidiária em relação às matérias reguladas nas convenções internacionais vigentes em Cabo Verde<sup>14</sup>. De acordo com o CMCV, a ZEE da República de Cabo Verde compreende a zona marítima cujo limite interior corresponde ao limite exterior do mar territorial e cujo limite exterior corresponde a uma linha em que cada ponto se encontra a uma distância de 200 milhas do ponto mais próximo da linha de base a partir da qual se mede a largura do mar territorial<sup>15</sup>.

No quadro internacional regional, Cabo Verde faz parte da Comunidade Económica dos Estados da África Ocidental (CEDEAO), da Organização Marítima da África Ocidental e Central (OMAOC) e da UA, onde abrange os pressupostos e regras estabelecidos por todos estes organismos com a intenção de melhorar e de combater os ilícitos praticados no mar e que têm a sua continuação ou fim nos portos. Em 2022, o Estado cabo-verdiano assinou um acordo com a CEDEAO para sediar o Centro Multinacional de Coordenação Marítima na Zona G<sup>16</sup>. Saliente-se que fazem parte do centro da Zona G, além de Cabo Verde, a Gâmbia, a Guiné-Bissau, o Mali e o Senegal.

---

<sup>12</sup> Cfr. n.º 1 e 2 do artigo 2.º do DECRETO-LEGISLATIVO n.º 1/2013, de 12 de setembro.

<sup>13</sup> Cfr. artigo 1.º do DECRETO-LEGISLATIVO n.º 14/2010, de 15 de novembro.

<sup>14</sup> Cfr. n.º 1 do artigo 6.º do DECRETO-LEGISLATIVO n.º 14/2010, de 15 de novembro.

<sup>15</sup> Cfr. artigo 22.º do DECRETO-LEGISLATIVO n.º 14/2010, de 15 de novembro.

<sup>16</sup> O Golfo da Guiné está limitado por dois Centros Multinacionais de Coordenação (CMC), a sul por Angola (CMC da zona A) e a Norte por Cabo Verde (CMC da zona G).

No panorama internacional, Cabo Verde faz parte da Convenção Internacional sobre a Segurança de Vidas Humanas no Mar (SOLAS), emitida pela Organização Marítima Internacional (OMI) em 1974 e subsequentes emendas, por força do n.º 2 do art.º 12.º da Constituição da República de Cabo Verde (CRCV) e em conformidade com o art.º 2.º do DECRETO-LEI n.º 5/2004, de 1 de março. Todos os utilizadores do porto obrigam-se a manterem-se permanentemente informados sobre os requisitos da administração portuária com respeito à segurança e à proteção do meio ambiente, devendo todo o navio prestes a transitar em águas de Cabo Verde ou a entrar num dos seus portos manter a bordo um exemplar das convenções, resoluções, protocolos e códigos e respetivas emendas<sup>17</sup>.

O DECRETO-LEI n.º 26/2004, de 21 de junho, que atribui competência aos organismos nacionais em matéria de segurança marítima, criando as condições necessárias para a implementação do capítulo XI-2 das emendas à Convenção SOLAS'74 as quais foram aprovadas, para ratificação, pelo DECRETO n.º 5/2004, de 1 de março<sup>18</sup>. Dentro da Convenção inclui o código ISPS, adotado pela Conferência Diplomática da OMI a 12 de dezembro de 2002. Nesta perspetiva, o código ISPS é aplicável aos navios que efetuam viagens internacionais, como os navios de passageiros, incluindo embarcações de passageiros de alta velocidade, os navios de carga, incluindo embarcações de carga de alta velocidade e às instalações portuárias que servem os referidos navios.

## **I.5. AS ROTAS E OS FLUXOS COMERCIAIS NOS PORTOS DE CABO VERDE**

O Governo de Cabo Verde tem elegido como pilares fundamentais de desenvolvimento do país, o mar e o setor da economia marítima, bem como a implementação da economia azul. Neste sentido, NEVES (2014, p. 19) afirma que “Cabo Verde pode ser uma importante plataforma de transporte de pessoas e de mercadorias para toda a região da África Ocidental e para o Atlântico, aproveitando a sua situação geoestratégica”. O atual Presidente da República elucida que “o futuro de Cabo Verde é afirmar-se como o Centro Marítimo por Excelência do Atlântico” (NEVES, 2014, p. 18). Para a obtenção destes pressupostos é importante apostar na defesa e segurança no corredor do Atlântico, adotando medidas

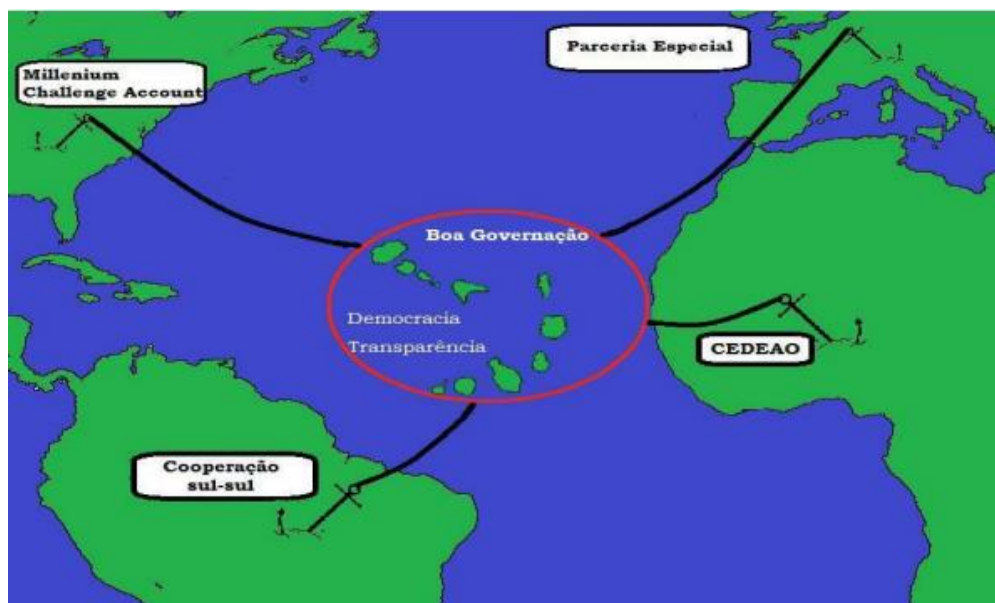
---

<sup>17</sup> Cfr. n.º 2 do artigo 89.º do DECRETO-REGULAMENTAR n.º 21/2013, de 14 de novembro que altera a REGULAMENTOS DOS PORTOS DE CABO VERDE.

<sup>18</sup> Cfr. artigo 1.º do DECRETO-LEI n.º 26/2004, de 21 de junho.

especiais de parcerias com a UE, a CEDEAO, a Cooperação Sul-Sul e o Plano do *Millennium Challenge Account*, tornando Cabo Verde num exemplo de sucesso e de boa governação.

**Figura 2 – Posição Estratégica de Cabo Verde e as suas relações com os quatro Continentes**



Fonte: ROCHA, 2015, p. 47.

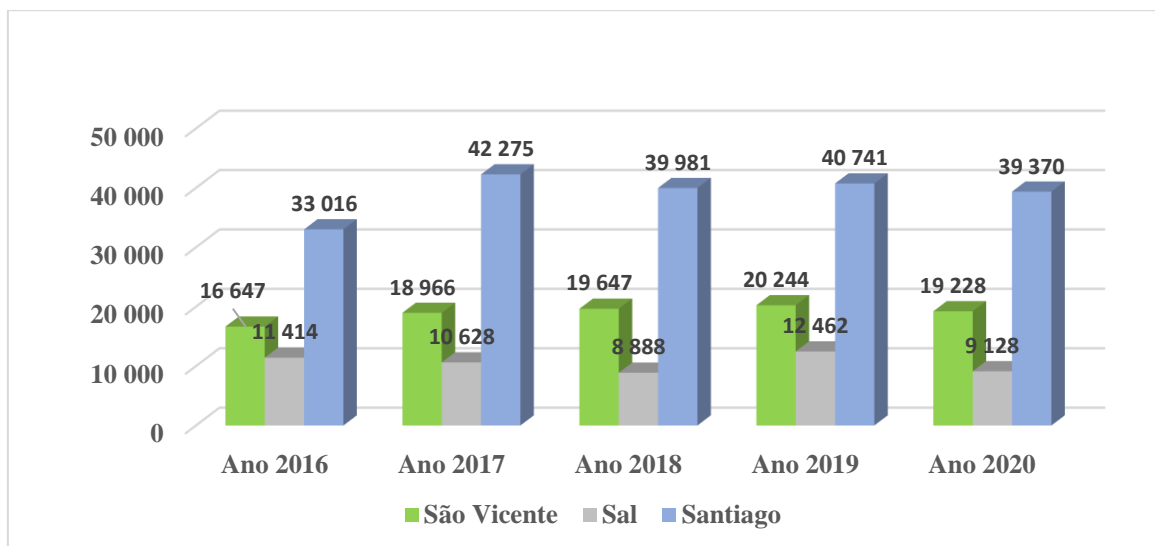
Conforme os dados obtidos da ENAPOR, os portos de Cabo Verde recebem navios dos cinco continentes, com o continente africano a ter o maior número de países com ligações de, e para, Cabo Verde. O Porto Grande tem ligações com 28 países do continente africano, 15 países do continente americano, sete países do continente asiático, 23 países do continente europeu e um país do continente da Oceânia. No que concerne ao Porto de Palmeira possui ligações com sete países do continente africano, dois países do continente americano e oito países do continente europeu. Relativamente ao Porto da Praia faz ligações com 13 países do continente africano, seis países do continente americano, um país do continente asiático e sete países do continente europeu<sup>19</sup>. Assim, de acordo com os dados da ENAPOR, pode-se considerar que o fluxo de navios nos portos de Cabo Verde tem aumentado ao longo dos anos, tornando-se numa plataforma de mercadorias muito importante no continente africano.

As importações são um dos pilares da economia de Cabo Verde e, para sustentar esta ideia, segundo os dados divulgados pelo MINISTÉRIO DAS FINANÇAS E DO FOMENTO

<sup>19</sup> Vide APÊNDICE I, APÊNDICE II e APÊNDICE III.

EMPRESARIAL (MFFE), de 2016 a 2020 as ilhas de Santiago, São Vicente e Sal obtiveram os seguintes montantes importados em milhões de Escudos Cabo-Verdianos (ECV).

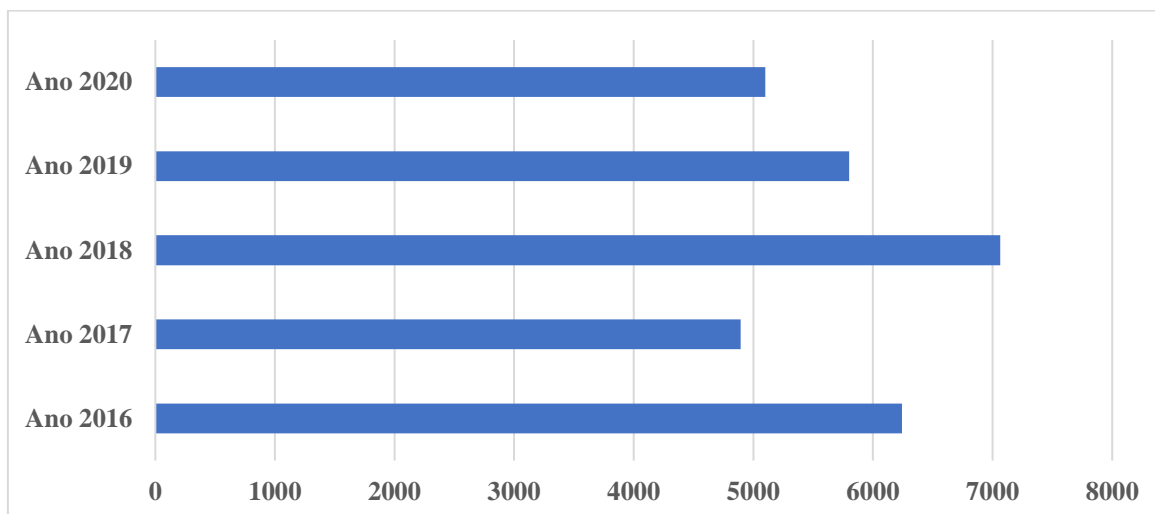
**Gráfico 1 – Evolução dos montantes importados em milhões de ECV por ilhas**



Fonte: Adaptado do MFFE, 2020.

No que concerne aos montantes importados por ilha, em 2020, a ilha de Santiago concentrou um total de 55,5% do valor importado, a ilha de São Vicente 27,1% e a ilha do Sal 12,9%. Neste ano, estas ilhas foram responsáveis por 95,5% do montante importado, enquanto os montantes exportados estão num número inferior, sendo São Vicente a ilha onde ocorre o maior número de exportações. No que diz respeito à estrutura das importações por região económica, das origens dos bens em 2020, destaca-se a UE com 77,2% e a CEDEAO com apenas 1,1% do total das importações. Em relação aos países de origem dos bens importados, em 2020, quase metade do valor dos bens são provenientes de Portugal com 49,8%, seguido de Espanha com 10,7%, China e Países Baixos com 6,7%, Brasil com 3,3% e Bélgica com 2,8%.

**Gráfico 2 – Evolução dos montantes importados em milhões de ECV**



Fonte: Adaptado do MFFE, 2020.

Relativamente às rotas e os fluxos comerciais nos portos de Cabo Verde, optámos por analisar os portos que recebem navios de longo curso e cruzeiros de passageiros, certificados com o código ISPS, nomeadamente o Porto Grande, o Porto de Palmeira e o Porto da Praia. No que concerne aos dados do Porto Grande, nos anos de 2020 e 2021, houve uma diminuição de navios atracados e de movimento de passageiros de cruzeiros, sobretudo devido às restrições impostas por conta da pandemia pela COVID-19.

**Tabela 2 – Dados relativos ao Porto Grande**

Porto Grande				
Ano	Navios Atracados	Mercadorias Movimentadas (ton)	Contentores Movimentados (teus)	Movimento Passageiros
2018	978	675 105	22 524	22 672
2019	1 020	635 508	22 142	27 528
2020	646	530 624	19 057	10 690
2021	745	528 483	20 223	5 706
2022	786	519 371	19 163	16 715

Fonte: Adaptado da ENAPOR, 2022.

Em relação ao Porto de Palmeira, nos anos de 2020 e 2021, houve uma diminuição em todos os parâmetros, nomeadamente de navios atracados, de mercadorias movimentadas, de contentores movimentados e de movimentos de passageiros de cruzeiros.

**Tabela 3 – Dados relativos ao Porto de Palmeira**

<b>Porto de Palmeira</b>				
<b>Ano</b>	<b>Navios Atracados</b>	<b>Mercadorias Movimentadas (ton)</b>	<b>Contentores Movimentados (teus)</b>	<b>Movimento Passageiros</b>
2018	125	19 7113	5 017	827
2019	131	23 6324	6 998	1 856
2020	79	11 6790	4 507	78
2021	67	103 250	2 782	254
2022	92	155 882	5 083	1 618

Fonte: Adaptado da ENAPOR, 2022.

No que diz respeito ao Porto da Praia, no ano de 2020, houve uma diminuição em mercadorias e contentores movimentados. Em relação aos anos de 2020 e 2021, também houve um decréscimo do número de passageiros de cruzeiros. Já no ano de 2022, em contradição com outros anos em análise, ocorreu uma diminuição do número de contentores movimentados.

**Tabela 4 – Dados relativos ao Porto da Praia**

<b>Porto da Praia</b>				
<b>Ano</b>	<b>Navios Atracados</b>	<b>Mercadorias Movimentadas (ton)</b>	<b>Contentores Movimentados (teus)</b>	<b>Movimento Passageiros</b>
2018	326	678 684	41 386	18 200
2019	298	717 558	42 237	15 534
2020	186	560 716	39 582	6 489
2021	205	605 354	46 010	3 638
2022	219	615 242	38 576	22 748

Fonte: Adaptado da ENAPOR, 2022.

De acordo com os dados analisados, podemos constatar que o Porto Grande tem o maior número de navios atracados, uma vez que este porto recebe navios de veleiros e iates. Porém, o Porto da Praia movimenta o maior número de contentores e de mercadorias, por ser a ilha de Santiago que possui o maior número de habitantes, ou seja, aproximadamente metade de toda a população residente em Cabo Verde. No entanto, pode-se verificar que após serem levantadas algumas das restrições impostas a nível mundial devido à pandemia pela COVID-19, houve um aumento exponencial de movimentos de passageiros em todos os portos.

## **CAPÍTULO II: A POLÍCIA NACIONAL DE CABO VERDE E A SEGURANÇA PORTUÁRIA**

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

Para uma melhor compreensão deste tópico, é relevante entender os diferentes significados da palavra "Polícia", incluindo seu sentido formal, material ou funcional e institucional ou orgânico. Ao longo do tempo, o conceito de Polícia passou por algumas mudanças. Conforme assevera CLEMENTE (2015, p. 61), o conceito de polícia “desdobra-se em vários sentidos. Além da polícia em sentido orgânico ou material e a polícia em sentido funcional, existe ainda a polícia em sentido formal”. A polícia em sentido formal alude aos “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” (DIAS, 2012, p. 76). No que concerne a polícia em sentido material, na perspectiva de CAETANO (2003, p. 269), é “o modo de atuar da autoridade administrativa que consiste em intervir no exercício das atividades individuais suscetíveis de fazer perigar interesses gerais, tendo por objeto evitar que se produzam, ampliem ou generalizem os danos sociais que a lei procura prevenir”. Segundo defende 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). A polícia em sentido orgânica integra um “conjunto de órgãos e agentes pertencentes a serviços administrativos cuja função essencial consiste no desempenho de tarefas materiais de polícia” (CASTRO, 1999, p. 293), assim como “se concretiza na atribuição de competências a cada um dos órgãos ou níveis da instituição” (ELIAS, 2018, p. 29).

Deste modo, o conceito de Polícia evoluiu e passou a conter em si concepções como a de instituição do Estado incumbida da prevenção criminal, ou da reposição e manutenção da ordem e tranquilidade públicas (GONÇALVES, 2017). Nesta ótica, 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”.

Até alcançar o modelo atualmente existente, a polícia cabo-verdiana passou por diversas fases. Destarte, podemos apontar quatro etapas pela qual se verificaram mudanças na estrutura policial em Cabo Verde: o “período monárquico (1872 a 1910), onde a segurança estava a cargo do Corpo de Polícia Civil da Praia” (RODRIGUES, 2016, p. 1); um segundo período (1910 a 1964) que “decorre da implantação da República até ao eclodir da guerra colonial – onde a polícia conheceu várias medidas de reorganização, motivadas por revoltas e levantamentos populares” (BARBOSA, 2012, p. 10); um terceiro período (1975 a 2005), que emerge da proclamação da independência até ao fim da legislatura do III Governo Constitucional da II República, época em que se deu a composição de corpos de polícia no sentido de dar respostas às exigências de um país independente, alcançando alterações estruturantes para afirmação de uma polícia dos tempos hodiernos; e, por fim, o quarto período, em que as reformas legislativas no setor da segurança interna conduziram a uma unificação das forças e serviços de segurança, dando início ao atual sistema, designado de PNCV, que veio proporcionar automaticamente o alargamento das competências da PNCV.

Em 2005 foi criada a Polícia Nacional (PN) integrando a Polícia Marítima (PM), Polícia de Ordem Pública, Guarda Fiscal (GF) e Polícia Florestal, mediante o DECRETO-LEGISLATIVO n.º 6/2005, de 14 de novembro. A criação da PN ocorreu, sobretudo, devido à exigência 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 humanos com o intuito de melhorar a eficiência e a eficácia da atividade policial”<sup>20</sup>. O Governo de Cabo Verde cria como padrão de organização policial a PN, dando, deste modo, origem à PNCV. Atualmente, a PN compreende os ramos de ordem pública, estrangeiros e fronteiras, guarda fiscal, florestal, marítima e trânsito<sup>21</sup>.

A PN é uma força pública, uniformizada, de natureza civil, profissional e apartidária, de âmbito nacional, dotada de autonomia administrativa, financeira e operacional<sup>22</sup>. Possui uma estrutura única para todo o território nacional, atendendo à hierarquia de comando em todos os níveis da sua estrutura organizativa e exerce as suas funções em todo o território

---

<sup>20</sup> Cfr. preâmbulo do DECRETO-LEGISLATIVO n.º 6/2005, de 14 de novembro.

<sup>21</sup> Cfr. n.º 2 do artigo 2.º do DECRETO-LEI n.º 40/2021, de 23 de abril.

<sup>22</sup> Cfr. artigo 1.º e artigo 8.º do DECRETO-LEI n.º 40/2021, de 23 de abril e artigo 2.º do DECRETO-LEGISLATIVO n.º 6/2005, de 14 de novembro.

nacional<sup>23</sup>, estando na dependência direta do Ministro da Administração Interna<sup>24</sup>, membro do governo responsável pela área de segurança e ordem pública.

A missão geral da PN é defender a legalidade democrática, prevenir a criminalidade e garantir a segurança interna, a tranquilidade pública e o exercício dos direitos, liberdades e garantias dos cidadãos<sup>25</sup>. Os elementos da PN executam tais missões uniformizados e armados, com exceção das situações em que estas poderão ser exercidas em traje civil, desde que a sua natureza ou as necessidades assim o imponham<sup>26</sup>. De acordo com o instituído no n.º 1 do art.º 114 do DECRETO-LEI n.º 40/2021, de 23 de abril, embora a PN 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, assim como serviços remunerados, quando assim requisitada. Pode ainda, em comissão de serviço e em função dos interesses nacionais e dos compromissos assumidos no âmbito da cooperação internacional, nomear pessoal com funções policiais para prestar serviços nos organismos internacionais ou países estrangeiros<sup>27</sup>.

A organização, as competências e as atribuições da PNCV, enquanto força de segurança, encontram-se estipulados na sua lei orgânica, DECRETO-LEI n.º 40/2021, de 23 de abril, em concertação com o estabelecido no art.º 6 da LEI DE SEGURANÇA INTERNA E PREVENÇÃO CRIMINAL. Neste sentido, o supracitado diploma vem estabelecer a conjuntura organizativa e de funcionamento da PNCV<sup>28</sup>, de modo a seguir a dinâmica do progresso de desenvolvimento nacional e, de modo consequente, a complexidade do fenómeno criminoso e as novas ameaças que se colocam ao sistema de segurança interna do país<sup>29</sup>.

No que concerne à estrutura orgânica, a PNCV inclui a Direção Nacional e os Comandos Regionais<sup>30</sup>. Sob a tutela do Diretor Nacional opera o Comando das Unidades

---

<sup>23</sup> *Cfr.* artigo 4.º do DECRETO-LEI n.º 39/2007, de 12 de novembro e artigo 6.º do DECRETO-LEGISLATIVO n.º 6/2005, de 14 de novembro.

<sup>24</sup> *Cfr.* artigo 3.º do DECRETO-LEI n.º 39/2007, de 12 de novembro e n.º 2 do artigo 7.º do DECRETO-LEGISLATIVO n.º 6/2005, de 14 de novembro.

<sup>25</sup> *Cfr.* alínea a) do n.º 1 do artigo 2.º do DECRETO-LEI n.º 40/2021, de 23 de abril.

<sup>26</sup> *Cfr.* n.º 1 e n.º 2 do artigo 111.º do DECRETO-LEI n.º 40/2021, de 23 de abril.

<sup>27</sup> *Cfr.* n.º 3 do artigo 114.º do DECRETO-LEI n.º 40/2021, de 23 de abril.

<sup>28</sup> *Cfr.* ANEXO I.

<sup>29</sup> *Cfr.* preâmbulo do DECRETO-LEI n.º 49/2017 de 14 de novembro.

<sup>30</sup> *Cfr.* alíneas a) e b) do n.º 1 do artigo 20.º do DECRETO-LEI n.º 40/2021, de 23 de abril e artigo 9.º do DECRETO-LEGISLATIVO n.º 6/2005, de 14 de novembro.

Especiais, a Direção de Estrangeiros e Fronteiras (DEF) e os Serviços Sociais<sup>31</sup>. O Diretor Nacional, enquanto titular do órgão de direção central da PN, é coadjuvado por dois Diretores Nacionais Adjuntos, sendo um responsável pela área operativa e outro pela área de planeamento, orçamento e gestão. A Direção Nacional também abrange os órgãos e serviços contidos no n.º 2 do art.º 22 do DECRETO-LEI n.º 40/2021, de 23 de abril<sup>32</sup>.

Os Comandos Regionais da PNCV são unidades territoriais desconcentradas que funcionam na dependência direta do Diretor Nacional Adjunto para Área Operacional<sup>33</sup> e estão hierarquicamente organizadas em Comando Regional, Esquadra Policial e Posto Policial, conforme estabelece o art.º 18 do DECRETO-LEGISLATIVO n.º 6/2005, de 14 de novembro e o art.º 78 da ORGÂNICA da PNCV. Os Comandos Regionais da PNCV são classificados consoante os níveis “A ou B”, atendendo à densidade populacional e os índices de criminalidade nas respetivas áreas, à complexidade do serviço, assim como o número de efetivos que operam habitualmente no cumprimento das funções, objetivos e missões da PN<sup>34</sup>. De realçar que os Postos Policiais obedecem às Esquadras, e estas, por seu turno, dependem dos Comandos Regionais<sup>35</sup>. Devido à sua especificidade operacional, o Comando Regional de Santiago Sul e Maio, não abrange os serviços da secção fiscal, brigadas ou núcleos de investigação criminal, serviço de emissão de documentos, fronteira e secção marítima. Conforme o n.º 3 do art.º 82 do DECRETO-LEI n.º 40/2021, de 23 de abril, em cada Comando Regional da PNCV pode ser criado um Comando da Secção Fiscal e um Comando de Secção da Polícia Marítima.

Segundo o DECRETO-LEGISLATIVO n.º 8/2010, de 28 de setembro, o quadro de pessoal da PNCV engloba as carreiras de Oficial de Polícia, Subchefe de Polícia e Agente de Polícia, tendo cada um o seu respetivo posto<sup>36</sup>. No âmbito das suas funções, o pessoal policial da PN sujeita-se aos princípios da prossecução do interesse público, da lealdade, da legalidade democrática, da dedicação ao serviço e da honra<sup>37</sup>. O princípio da legalidade “impõe aos agentes da administração da justiça, em especial às polícias, a obrigatoriedade de atuarem no estrito respeito pelos valores próprios da pessoa humana, como a sua

---

<sup>31</sup> *Cfr.* n.º 2 do artigo 20.º do DECRETO-LEI n.º 40/2021, de 23 de abril.

<sup>32</sup> *Cfr.* ANEXO II.

<sup>33</sup> *Cfr.* artigo 77.º do DECRETO-LEI n.º 40/2021, de 23 de abril.

<sup>34</sup> *Cfr.* n.º 1 do artigo 80.º do DECRETO-LEI n.º 40/2021, de 23 de abril.

<sup>35</sup> *Cfr.* n.º 3 e 4 do artigo 18.º do DECRETO-LEGISLATIVO n.º 6/2005, de 14 de novembro e artigo 81.º do DECRETO-LEI n.º 40/2021, de 23 de abril.

<sup>36</sup> *Vide* ANEXO III.

<sup>37</sup> *Cfr.* artigo 3.º do DECRETO-LEGISLATIVO n.º 8/2010, de 28 de setembro.

dignidade – valor supremo que se sobrepõe aos próprios fins da justiça” (VALENTE, 2017, p. 582). Deste modo, “a organização e o funcionamento da PN, assentam nos princípios consagrados na Constituição da República, nos Códigos Penal e Processual Penal, nas leis estruturantes da instituição, bem como nas leis que regulam a investigação e Segurança Interna” (VEIGA, 2014, p. 29).

Em 2021, foi aprovada a nova orgânica da PNCV pelo DECRETO-LEI n.º 40/2021, de 23 de abril, que veio revogar o DECRETO-LEI n.º 39/2007, de 12 de novembro, alterado e reeditado pelo DECRETO-LEI n.º 49/2017, de 14 de novembro, que aprova a orgânica da Polícia Nacional e demais regulamentos que contestam o preceituado no presente diploma. Após mais de 13 anos desde a criação da PN, a lei orgânica foi alvo de substancial revisão durante meses, uma vez que era considerada desfasada das atuais realidades da atividade policial, tendo sido concluída, a nível legislativo, em abril de 2021. Nesta mais recente lei orgânica, foi criada a Direção dos Centros de Comando e Controlo, enquanto serviço central responsável pela gestão dos meios operacionais dos centros de comando da PN, monitorização das câmaras de videovigilância instaladas nos centros urbanos, comunicação segura em diferentes níveis de emergência, coordenação institucional, suporte administrativo, técnico e operacional dos serviços que lhe são dependentes a nível funcional e hierárquico.

Neste sentido, podemos atestar que as alterações a nível da estrutura organizacional da PNCV, particularmente na criação de serviços e no reajustamento das competências, fazem com que a PNCV se torne uma polícia cada vez mais integral e apta a dar respostas às necessidades e adversidades da sociedade, além de estimular o efetivo no exercício das suas atribuições.

## **II.2. A SEGURANÇA PORTUÁRIA**

Num mundo globalizado, o surgimento de novas ameaças e a constante mutação dos fenómenos leva-nos a refletir na redefinição dos temas da segurança. A segurança portuária envolve a proteção de todas as infraestruturas portuárias, como os portos e as suas estruturas adjacentes. Diariamente, circulam nos portos marítimos milhares de pessoas e são movimentados milhares de mercadorias provenientes de diferentes itinerários. Estas conjeturas colocam grandes desafios de segurança às organizações responsáveis pela

gerência destas infraestruturas críticas e tendo como prioridade absoluta a segurança das pessoas e dos seus bens. Desta forma, de acordo com o RPCV, a entrada nos recintos portuários apenas é permitida aos passageiros e tripulantes devidamente identificados, às pessoas ao serviço de instituições que exerçam atividade relacionada com a exploração portuária devidamente identificadas, às pessoas devidamente autorizadas para o efeito pela administração portuária e personalidades legalmente autorizadas<sup>38</sup>.

Para melhor compreendermos o significado da segurança portuária, convém definirmos alguns conceitos que envolvem as infraestruturas portuárias. No entendimento de GOUVEIA (2017, p. 16), um porto “é um local muito especial. Serve de interface a um conjunto de atividades terrestres e marítimas de interesse local, regional, nacional e mesmo global”. Salienta ainda o autor que porto “é um elemento de organização territorial que agrega valor na zona onde se insere, podendo considerar-se um ativo sob vários pontos de vistas. O seu papel é multifacetado, apresentado importantes mais valias ao nível social, económico, infraestrutural e ambiental” (GOUVEIA, 2017, p. 16). Por outro lado, a LPCV define porto como sendo os domínios aquáticos e terrestres naturais ou artificiais e as instalações fixas e flutuantes aptas para as operações de fundeio, atracação, desatracação e permanência de navios ou artefactos navais para efetuar operações de transferência de cargas entre os meios de transportes aquático e terrestre ou embarque e desembarque de passageiros, bem como outros serviços que podem ser prestados, designadamente a navios e a artefactos navais, a passageiros e a cargas<sup>39</sup>.

Relativamente à classificação dos portos, a LPCV caracteriza-os segundo a titularidade, uso e destino. Quanto à titularidade e ao uso os portos, estes podem ser públicos ou privados<sup>40</sup>, já quanto ao destino, independentemente da natureza jurídica da entidade titular e do seu uso, os portos podem ser comerciais, industriais, de recreio, pesqueiros e militares<sup>41</sup>. Os portos comerciais destinam-se à prestação de serviços de navios, passageiros e cargas<sup>42</sup>, logo, nesta ótica os nove portos de Cabo Verde, segundo o destino, são todos comerciais.

---

<sup>38</sup> Cfr. alíneas a), b), c) e d) do artigo 112.º do DECRETO-REGULAMENTAR n.º 21/2013, de 14 de novembro.

<sup>39</sup> Cfr. alínea q) do artigo 3.º do DECRETO-LEGISLATIVO n.º 1/2013, de 12 de setembro.

<sup>40</sup> Cfr. n.º 1 do artigo 4.º e n.º 1 do artigo 5.º do DECRETO-LEGISLATIVO n.º 1/2013, de 12 de setembro.

<sup>41</sup> Cfr. n.º 1 alíneas a), b), c), d) e e) do artigo 6.º do DECRETO-LEGISLATIVO n.º 1/2013, de 12 de setembro.

<sup>42</sup> Cfr. n.º 2 do artigo 6.º do DECRETO-LEGISLATIVO n.º 1/2013, de 12 de setembro.

Em conformidade com a alínea *a*) do n.º 1 do art.º 22.º do RPCV e do art.º 138.º do CMCV, navio é todo o engenho flutuante destinado à navegação por água, com coberta corrida e comprimento superior a 24 metros. Segundo o n.º 5 do art.º 22.º do RPCV os navios podem ser classificados em navios de passageiros destinados ao transporte de mais de doze passageiros<sup>43</sup> e navios de contentores ou portas-contentores aquele concebido para transportar exclusivamente contentores<sup>44</sup> e ainda em navios de navegação costeira, de cabotagem e de longo curso<sup>45</sup>. Nesta perspetiva, são navios de longo curso os que podem operar sem limite de área de operação.

Após os atentados de 11 de setembro de 2001, nos EUA, os especialistas e a comunidade internacional, passaram a analisar as questões de segurança de forma diferente, estabelecendo outros vetores e ambientes de segurança, incluindo o marítimo e, dentro deste, a segurança portuária. Segundo PIRES (2015, pp. 34-35), “os portos tornam-se vulneráveis a ataques terroristas devido às suas dimensões, ao fácil acesso, tanto por terra como por mar, ao intenso tráfego de pessoas, de materiais e, também, devido ao facto de se encontrarem inseridos em áreas de elevada densidade populacional”. Assim, a comunidade internacional, na conferência diplomática realizada em Londres, de 9 a 13 de dezembro de 2002, aprovaram o código ISPS, tendo como objetivo reforçar a proteção do transporte marítimo e novas medidas no domínio da segurança dos navios e das instalações portuárias<sup>46</sup>. O código ISPS aplica-se aos navios que fazem viagens internacionais, navios de passageiros e de cargas e às instalações portuárias que servem os referidos navios. Está dividido em duas partes, a Parte A que estabelece os requisitos obrigatórios para os navios e para as instalações portuárias e, a Parte B, que contém as diretivas a serem implementadas pelos estados contraentes.

O código ISPS define três níveis de segurança, sendo o nível 1, o nível considerado normal, isto é, o nível a que os navios e as instalações portuárias operam normalmente; o nível 2, reforçado, o nível aplicável enquanto existir um risco acrescido de incidente de segurança e o nível 3, excepcional, o nível aplicável pelo período em que é provável ou iminente um incidente de segurança. No que concerne à segurança dos navios, ao nível 1 devem ser adotadas as medidas: de execução de todas as tarefas relacionadas com a

---

<sup>43</sup> *Cfr.* n.º 5 alínea *b*) do artigo 22.º do DECRETO-REGULAMENTAR n.º 21/2013, de 14 de novembro.

<sup>44</sup> *Cfr.* n.º 5 alínea *c*) do artigo 22.º do DECRETO-REGULAMENTAR n.º 21/2013, de 14 de novembro.

<sup>45</sup> *Cfr.* artigo 153.º do DECRETO-LEGISLATIVO n.º 14/2010, de 15 de novembro.

<sup>46</sup> *Cfr.* preâmbulo do código ISPS.

segurança do navio; controlo do acesso ao navio e de embarque de pessoas e seus pertences; de vigilância das zonas de acesso restrito a fim de assegurar que apenas pessoas autorizadas a elas podem aceder, bem como das zonas de convés e das zonas circundantes do navio; de supervisão da movimentação de carga e provisões de bordo e pronta disponibilidade do sistema de comunicações de segurança<sup>47</sup>. Os níveis 2 e 3 serão aplicadas tendo em conta as orientações enunciadas na Parte B. De acordo com o código ISPS, todos os navios devem ter um plano de segurança<sup>48</sup> que incluirá os três níveis de segurança, sendo feita uma avaliação de segurança e tendo um agente de segurança responsável.

No que diz respeito à segurança da instalação portuária, o código ISPS estabelece, no nível 1, a execução de todas as tarefas relacionadas com a segurança da instalação portuária; controlo do acesso à instalação portuária; vigilância da instalação portuária, incluindo os fundeadouros e cais; vigilância das zonas de acesso restrito a fim de assegurar que apenas pessoas autorizadas a elas podem aceder; supervisão da movimentação de carga supervisão da movimentação das provisões dos navios; e pronta disponibilidade do sistema de comunicações de segurança<sup>49</sup>. Os níveis 2 e 3 serão aplicadas tendo em conta as orientações enunciadas na Parte B.

De acordo com o código ISPS, todas as instalações portuárias devem, à semelhança dos navios, conter uma avaliação de segurança, um plano de segurança que conterà os três níveis de segurança e um agente de segurança. A avaliação da proteção das instalações portuárias deverá abordar elementos como a proteção física; a integridade estrutural; os sistemas de proteção do pessoal; as normas e os procedimentos; os sistemas de rádio e telecomunicações, incluindo os sistemas e redes informáticos; a infraestrutura de transportes pertinente; os serviços de utilidade pública e outros elementos que, se danificados ou utilizados como ponto de observação para fins ilícitos, possam constituir um risco para pessoas, bens ou operações no interior da instalação portuária<sup>50</sup>. Deverá, ainda, incluir a identificação e avaliação de bens móveis e infraestruturas relevantes, os quais são importante proteger; a identificação de possíveis ameaças a bens móveis e infraestrutura e da probabilidade de sua ocorrência, a fim de estabelecer e priorizar medidas de proteção; a identificação, seleção e priorização de contramedidas e alterações nos procedimentos e seu

---

<sup>47</sup> Cfr. secção 7 “Segurança do navio” do código ISPS.

<sup>48</sup> Vide ANEXO IV.

<sup>49</sup> Cfr. secção 14.2 “Segurança da instalação portuária” do código ISPS.

<sup>50</sup> Cfr. secção 15.3 “Avaliação da proteção das instalações portuárias” da Parte B do código ISPS.

nível de eficácia quanto à redução de vulnerabilidades e a identificação de fraquezas, incluindo fatores humanos, na infraestrutura, planos de ação e procedimentos<sup>51</sup>.

Para o controlo da segurança da instalação portuária, o código ISPS enaltece que a organização da segurança da instalação portuária deverá ter os meios necessários para vigiar a instalação portuária e os seus acessos mais próximos, por terra ou por água, de forma permanente, incluindo durante a noite e em períodos de visibilidade limitada, bem como as zonas de acesso restrito no interior da instalação portuária, os navios que se encontrem na instalação e as zonas em redor dos navios. Os meios de vigilância podem incluir o recurso a iluminação, guardas, incluindo rondas pedestres, motorizadas ou aquáticas, e a dispositivos automáticos de deteção de intrusões e equipamento de vigilância<sup>52</sup>.

No que diz respeito à identificação dos pontos vulneráveis, o código ISPS elucida que deverão ser considerados alguns aspetos importantes como o acesso por água e por terra à instalação portuária e aos navios nela atracados; a integridade estrutural dos cais, das instalações e das estruturas conexas; as medidas e procedimentos de segurança existentes, incluindo os sistemas de identificação; as medidas e procedimentos de segurança existentes relativos aos serviços portuários e aos serviços de utilidade pública; as medidas para proteger os equipamentos de rádio e telecomunicações, os serviços portuários e os serviços de utilidade pública, incluindo os sistemas e redes informáticos; as zonas adjacentes que possam ser utilizadas durante um ataque, ou para o desencadear; os acordos existentes com empresas de segurança privadas que prestem serviços de segurança no lado da água e no lado de terra; as incompatibilidades entre os procedimentos e medidas de segurança operacional e de proteção; as incompatibilidades entre as funções da instalação portuária e as suas funções de segurança; as limitações em matéria de execução e de pessoal; as deficiências identificadas durante a formação e os treinos e as deficiências identificadas durante as operações de rotina, na sequência de incidentes ou de alertas, da notificação de problemas de segurança, da aplicação de medidas de controlo, de auditorias<sup>53</sup>.

O capítulo IX do RPCV destaca que um navio, ao solicitar autorização para a entrada num porto, o armador, comandante ou agente deve certificar-se de que as características do navio se ajustam aos padrões mínimos estabelecidos no presente regulamento e demais

---

<sup>51</sup> *Cfr.* secção 15.5 “Avaliação da proteção das instalações portuárias” da Parte A do código ISPS.

<sup>52</sup> *Cfr.* secção 16.49 “Controlo da segurança da instalação portuária” do código ISPS.

<sup>53</sup> *Cfr.* secção 15.16 “Identificação dos pontos vulneráveis” do código ISPS.

instruções dadas pela administração portuária<sup>54</sup>. Como enuncia o n.º 1 do art.º 96.º do RPCV, em conformidade com os requisitos internacionais de segurança, o navio que solicitar autorização para entrar num porto bem como o operador portuário devem assegurar o cumprimento dos requisitos de segurança pelos navios e instalações portuárias estabelecidos pela Convenção SOLAS'74. Em concordância com o n.º 1 do art.º 97.º do RPCV, o armador, comandante ou agente de um navio que solicitar autorização para entrar num porto obriga-se a facultar as informações pertinentes à administração portuária até 48 horas antes da sua chegada, consoante o estipulado no Capítulo XI-2 (medidas especiais para melhoria da segurança marítima) da Convenção SOLAS'74, conjugado com os preceitos do código ISPS. Ainda, de acordo com o n.º 1 do art.º 98.º do RPCV relativo ao controlo de segurança de navios nos portos, uma vez dentro dos limites de um porto, toda a embarcação está sujeita ao controlo de segurança nos termos do Capítulo XI-2 da Convenção SOLAS'74 e subsequentes emendas.

Como referido na literatura inglesa, a definição de segurança marítima abrange as vertentes *safety* e *security*. Deste modo, torna-se pertinente analisar a segurança portuária sobre essas duas vertentes. No âmbito *safety* temos de ter em conta todos os planos de emergência de cada porto e o que cada autoridade deve executar, no que diz respeito aos acidentes com os navios, bem como as questões ambientais, nomeadamente inundações, chuvas e cheias. No contexto *security*, todo o processo que abrange a segurança das pessoas e dos seus bens contra atos ilícitos, intencionalmente cometidos por ação humana.

Hoje, mais do que nunca, devemos percecionar a segurança ambiental de uma forma diferente, sobretudo no domínio do combate à poluição do mar, na colheita desregulada de inertes, no controlo de ilícitos de pesca e na fiscalização e preservação do património cultural subaquático. Nesta lógica, o Governo de Cabo Verde tem apostado no conceito de economia azul com o objetivo de desenvolver políticas para a ciência dos oceanos, que visa atenuar os efeitos provocados pelas mudanças climáticas, pela poluição dos oceanos e da pesca desregulada.

---

<sup>54</sup> Cfr. n.º 1 do artigo 89.º do DECRETO-REGULAMENTAR n.º 21/2013, de 14 de novembro.

### II.3. O CONTROLO FRONTEIRIÇO

Atualmente, a literatura é consensual ao asseverar que se tornou de difícil compreensão perceber a “função das fronteiras” devido aos factos que sucederam nos últimos tempos, com maior destaque para a migração e terrorismo (HERMENEGILDO, 2018, p. 156). O “controlo fronteiriço é o processo de monitorização e vigilância das fronteiras de um país para garantir a segurança interna, a proteção da soberania e a regulação de fluxos de mercadorias, serviços e pessoas” (RICHARD, 2023). Estas fronteiras podem ser terrestres, marítimas ou aéreas. Este processo inclui a verificação de documentos, a realização de inspeções, a deteção de contrabando, a vigilância das fronteiras, o controlo das entradas e saídas de pessoas, entre outras.

No contexto da segurança portuária, a atividade da PNCV é bastante complexa, e engloba inúmeras tarefas além do controlo fronteiriço. No domínio do controlo de fronteira cabe à DEF e à PM controlar as fronteiras aéreas e marítimas e assegurar o cumprimento das leis e regulamentos marítimos em articulação com outras forças e serviços competentes<sup>55</sup>. Acrescem as competências e objetivos de proteger as pessoas e os seus bens, prevenir e combater a criminalidade organizada e o terrorismo e prevenir e combater o tráfico de pessoas e emigração clandestina<sup>56</sup>.

De acordo com a Lei Orgânica da PNCV, compete à PM, enquanto autoridade de polícia marítima, controlar e patrulhar as orlas e fronteiras marítimas, fiscalizar as embarcações que entram e saem dos portos e ancoradouros nacionais, prestar ajuda às populações e socorro aos sinistrados de acidentes marítimos, assegurar e fazer cumprir os regulamentos marítimos, exercer as outras competências previstas no CMCV e em demais legislações aplicáveis<sup>57</sup>. Conforme o CMCV, o policiamento das áreas sob a jurisdição da administração marítima compete à PN<sup>58</sup>. As forças policiais ocupam-se das operações de vigilância, prevenção e repressão de quaisquer atos ilícitos intencionais nas zonas portuárias, conforme o previsto na legislação em vigor, em coordenação com a administração marítima e a portuária<sup>59</sup>.

---

<sup>55</sup> Cfr. alíneas f) e h) do n.º 1 do artigo 2.º do DECRETO-LEI n.º 40/2021, de 23 de abril.

<sup>56</sup> Cfr. alíneas c), d) e e) do artigo 5.º do DECRETO-LEI n.º 40/2021, de 23 de abril.

<sup>57</sup> Cfr. artigo 17.º do DECRETO-LEI n.º 40/2021, de 23 de abril.

<sup>58</sup> Cfr. n.º 1 do artigo 81.º do DECRETO-REGULAMENTAR n.º 21/2013, de 14 de novembro.

<sup>59</sup> Cfr. n.º 1 do artigo 104.º do DECRETO-REGULAMENTAR n.º 21/2013, de 14 de novembro.

A DEF tem como incumbência a emissão de documentos de viagem que não estejam na competência de outras entidades, do controlo da entrada e saída de pessoas nos postos de fronteira, da estadia e permanência de estrangeiros no território nacional e proceder ações de investigação sobre crimes relacionados a imigração<sup>60</sup>. A estrutura da DEF, compreende a Divisão de Estrangeiro, a Divisão de Fronteiras, a Divisão de Emissão e Análise documental e, as Unidades de Fronteiras Aéreas e Marítimas. Destarte, cabe à Divisão de Fronteiras coordenar e implementar os mecanismos de execução da política migratória ao longo dos postos de fronteiras aéreas e marítimas, assegurar a interdição de entrada e saída de cidadãos estrangeiros; garantir o cumprimento dos procedimentos inerentes ao controlo de fronteira; assegurar o cumprimento das medidas cautelares determinadas pelas autoridades competentes relativo às entradas e saídas de cidadãos estrangeiros bem como o registo de recusa de entradas<sup>61</sup>. As Unidades de Fronteiras Aéreas e Marítimas compete efetuar o controlo de entrada e saída de pessoas do território nacional; o exercício do controlo de passageiros estrangeiros, verificando se os mesmos reúnem condições legais para entrar e permanecer no país; o controlo de acesso às zonas de embarque e desembarque de passageiros internacionais e colaborar com as autoridades competentes na vigilância de zonas destinadas ao embarque e desembarque de passageiros internacionais, designadamente com a PJ e a GF, bem como na garantia de segurança das pessoas e seus bens e das instalações e meios de transporte, tanto marítimos como aéreos<sup>62</sup>.

A entrada e a saída de pessoas do território cabo-verdiano efetuam-se pelos seguintes postos habilitados de fronteiras: pelas fronteiras aéreas nos aeroportos internacionais Amílcar Cabral (Ilha do Sal), Aristides Pereira (Ilha da Boa Vista), Cesária Évora (Ilha de São Vicente) e Nelson Mandela (Ilha de Santiago) e pelas fronteiras marítimas no Porto de Palmeira (Ilha do Sal), no Porto Grande (Ilha de São Vicente) e no Porto da Praia (Ilha de Santiago)<sup>63</sup>. Nesta ótica, SILVA (2023) afirma “que todas as embarcações que dão entrada no Território Nacional, têm que obrigatoriamente apresentar num dos postos de fronteiras (sob pena de serem coimados em caso de incumprimento) e só depois devem partir para outras paragens internas”. Os cidadãos estrangeiros podem entrar em território nacional sempre que possuam a documentação requerida, o visto, os meios económicos considerados suficientes

---

<sup>60</sup> Cfr. n.º 1 do artigo 42.º do DECRETO-LEI n.º 40/2021, de 23 de abril.

<sup>61</sup> Cfr. n.º 1 e 2 do artigo 46.º do DECRETO-LEI n.º 40/2021, de 23 de abril.

<sup>62</sup> Cfr. artigo 48.º do DECRETO-LEI n.º 40/2021, de 23 de abril.

<sup>63</sup> Cfr. n.º 1 do artigo 2.º do DECRETO-LEI n.º 2/2015, de 6 de janeiro.

e não estejam sujeitos a proibições expressas de entrada<sup>64</sup>. Nos postos fronteiriços, os estrangeiros deverão submeter-se às medidas e controlos legalmente exigidos e na forma e, com as garantias estabelecidas nas leis vigentes e nas convenções internacionais de que Cabo Verde seja parte<sup>65</sup>. O controlo fronteiriço pode ser realizado a bordo de navios em navegação mediante requerimento do comandante de navio ou do agente de navegação em modelo aprovado pela DEF e comunicado com 48 horas de antecedência por via eletrónica ou por *fax*, conjuntamente com uma lista de todos os passageiros a bordo e uma lista dos passageiros em trânsito. Todo o controlo fronteiriço tem por base o sistema PASSE, que comunica com outras bases de dados nomeadamente SIIDEF. Deve ser realizado em concertação com a PM e na ocasião da chegada do navio, sendo que os armadores os agentes de navegação, bem como os comandantes das embarcações devem fornecer à DEF uma lista, de todos os passageiros a bordo que desembarquem, bem como uma lista dos passageiros em trânsito<sup>66</sup>. Relativamente aos cruzeiros, tendo em conta que transportam grande quantidade de *PAX* (passageiros), não há um controlo *one by one*, mas sim há um controlo aleatório<sup>67</sup> (uma média de 20 a 50 *PAX*) e também direcionado para passageiros de interesse<sup>68</sup> (SILVA, 2023).

A DEF tem, ainda, por missão o controlo dos passageiros que viagem de forma clandestina nos navios e nas embarcações. Neste caso, entende-se por passageiro clandestino qualquer pessoa que se oculte no navio sem consentimento de seu proprietário, armador ou capitão. O capitão do navio, que se dirige a porto nacional, deve informar à administração marítima nacional, com a maior antecedência possível, da presença de passageiros clandestinos a bordo. O capitão do navio deve, igualmente, adotar medidas para garantir aos passageiros clandestinos a bordo, alimentação e alojamento em condições dignas até a chegada do navio a porto e entregá-los às autoridades competentes, conforme a legislação de emigração em vigor. O armador do navio que transporta o passageiro clandestino é solidariamente obrigado a assumir o custo de alimentação, alojamento, assistência jurídica e de intérprete e de repatriamento, no caso de desembarque do passageiro clandestino, devido a situação desumana ou degradante no navio, por precisar de assistência médica ou humanitária ou para ser repatriado pelas autoridades competentes. Para garantir o

---

<sup>64</sup> *Cfr.* alíneas *a), b), c), d), e) e f)* do n.º 2 do artigo 7.º da LEI nº 66/VIII/2014, de 17 de julho.

<sup>65</sup> *Cfr.* n.º 1 e n.º 2 do artigo 14.º do DECRETO-LEGISLATIVO nº 6/97, de 5 de maio.

<sup>66</sup> *Cfr.* n.º 5, 6 e 7 do artigo 2.º do DECRETO-LEI nº 2/2015, de 6 de janeiro.

<sup>67</sup> *Vide* APÊNDICE VIII.

<sup>68</sup> *Ibidem.*

cumprimento desta obrigação, a administração marítima nacional pode ordenar a prestação de garantia suficiente sob pena de retenção do navio no porto<sup>69</sup>.

A cooperação regional com os países da CEDEAO, implica no domínio económico, estratégico e político, a livre circulação de pessoas e bens. A economia e a segurança em alguns desses países são deficitárias, em consequência disso, tem surgido um aumento do fluxo migratório para Cabo Verde devido a essa cooperação, que de acordo com o PLANO ESTRATÉGICO SEGURANÇA INTERNA, 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<sup>70</sup>.

Nos últimos anos, em Cabo Verde, têm surgido várias embarcações clandestinas oriundas de diversos países da Costa Ocidental Africana, sendo que a mais recente aconteceu no dia 14 de janeiro de 2023. Segundo os dados divulgados pela PNCV, a embarcação saiu da Gâmbia com destino a Espanha, mas devido às condições climatéricas deu a costa na ilha da Boa Vista. A embarcação transportava 90 pessoas, infelizmente duas delas foram encontradas sem vida (POLÍCIA NACIONAL DE CABO VERDE, 2023). A emigração ilegal é um dos aspetos que a PNCV e as autoridades cabo-verdianas têm de focar, uma vez que, devido à abrangência do nosso mar, torna-se difícil efetuar o seu patrulhamento de modo completo.

#### **II.4. A FISCALIZAÇÃO ADUANEIRA**

A economia cabo-verdiana tem como principais receitas as importações e, neste sentido, as autoridades policiais e as alfândegas têm um papel essencial no desempenho da atividade de fiscalização aduaneira. Em Cabo Verde, a Direção Geral das Alfândegas é o serviço central encarregado de propor a política relativa à administração, liquidação, cobrança e arrecadação dos tributos aduaneiros e de outras receitas, cometidas por lei ao sistema aduaneiro e de assegurar a direção, o controlo técnico, a administração dos serviços e organismos da administração aduaneira e o exercício da autoridade aduaneira.

A PNCV, através da valência da GF, atua na prevenção e no combate às infrações fiscais e aduaneiras, na vigilância do território aduaneiro e na colaboração com a

---

<sup>69</sup> *Cfr.* artigo 117.º do DECRETO-LEGISLATIVO n.º 14/2010, de 15 de novembro.

<sup>70</sup> *Cfr.* RESOLUÇÃO n.º 67/2014, de 26 de agosto.

Administração Fiscal no combate à fraude e evasão fiscais<sup>71</sup>. O território aduaneiro abrange todo o território nacional, tal como definido no art.º 6.º da CRCV, compreendendo as ilhas, os ilhéus e as ilhotas, as águas interiores, as águas arquipelágicas, o mar territorial e o espaço aéreo a eles suprajacente, bem como as zonas marítimas sobre as quais o Estado exerce direitos soberania, nomeadamente, a zona contígua, a ZEE e a plataforma continental<sup>72</sup>. À PNCV através da GF, compete, enquanto autoridade de polícia fiscal e aduaneira, a fiscalização, controlo e acompanhamento de mercadorias sujeitas à ação aduaneira, em conformidade com as disposições insertas na legislação aduaneira, fiscal e demais legislações aplicável. Na perspetiva de ANDRADE (2023), “a GF tem intervenção nos *scanners* e fiscaliza ainda os armazéns, viaturas e contentores, contribuindo assim para a segurança portuária”. O controlo aduaneiro são os atos específicos executados pelas autoridades aduaneiras a fim de garantirem a correta aplicação da legislação aduaneira e de outra legislação que regule a entrada, a saída, o trânsito, a transferência, a armazenagem e a utilização para fins especiais de mercadorias que circulem entre o território aduaneiro de Cabo Verde e quaisquer outros territórios<sup>73</sup>. Segundo ANDRADE (2023), “a GF é uma autoridade fiscal aduaneira e, estando presente nos portos, contribui para a segurança dos portos através do patrulhamento dos mesmos, controla a saída das mercadorias e das viaturas nos portões principais”.

A fiscalização aduaneira destina-se a zelar pela observância das disposições constantes das leis e regulamentos fiscais, ou de legislação especial, e vigilância dos edifícios aduaneiros e das zonas fiscais. No exercício das suas funções de fiscalização aduaneira, a Direcção Geral das Alfândegas é apoiada pela GF. A fiscalização pelas autoridades aduaneiras é a ação empreendida a nível geral pelas autoridades aduaneiras destinada a assegurar o cumprimento da legislação aduaneira e, se for o caso disso, das restantes disposições aplicáveis às mercadorias sujeitas a controlo aduaneiro<sup>74</sup>. A fiscalização aduaneira divide em fiscalização interna e externa. A fiscalização interna é exercida no interior dos edifícios das estâncias aduaneiras, incluindo as suas dependências e depósitos ou armazéns, enquanto, fiscalização externa é aquela feita noutros locais e subdivide em fiscalização terrestre, marítima e aérea. A fiscalização terrestre, compreende a polícia e

---

<sup>71</sup> Cfr. alíneas o), p) e q) do artigo 5.º do DECRETO-LEI n.º 40/2021, de 23 de abril.

<sup>72</sup> Cfr. artigo 5.º do DECRETO-LEGISLATIVO n.º 4/2010, de 3 de junho de 2010.

<sup>73</sup> Cfr. alínea h) do artigo 2.º do DECRETO-LEGISLATIVO n.º 4/2010, de 3 de junho de 2010.

<sup>74</sup> Cfr. alínea u) do artigo 2.º do DECRETO-LEGISLATIVO n.º 4/2010, de 3 de junho de 2010.

vigilância exercidas no exterior dos edifícios aduaneiros, dos depósitos ou armazéns de regime livre, nas zonas fiscais da fronteira terrestre e, fiscalização marítima inclui a polícia e vigilância exercidas nos portos, enseadas ancoradouros e na zona marítima.

Os meios de transporte, designadamente os navios, quando chegam ao país são controlados e fiscalizados até à sua saída, a fim de efetuar o controlo da quantidade de mercadorias que entram no país, acompanhando a sua entrega à empresa que efetua a descarga. Por esta razão, todos os navios ancorados nos portos nacionais em operação de carga e descarga de mercadorias de origem e proveniência estrangeira recebem a bordo agentes de fiscalização aduaneira para a obrigatória vigilância<sup>75</sup> e, cada navio que chega ao país é-lhe atribuído um número (determinada pela ordem de chegada ao país) designado de contramarca. De acordo com ANDRADE (2023), “nos portos, logo à chegada da embarcação, é visitada e é colocado um agente a bordo, responsável pela fiscalização da carga e descarga do navio, mediante uma autorização escrita das Alfândegas”. No controlo de fiscalização é exigido aos responsáveis pelos navios alguns documentos, entre os quais se destacam os relacionados com o manifesto de carga e/ou passageiros transportados<sup>76</sup>. Assim, entende-se por manifesto de carga as relações onde vêm descritas as mercadorias por ordem dos portos de destino ou dos locais do destino, designadas declarações sumárias<sup>77</sup>. O conhecimento de embarque marítimo, o *Bill of Lading* (BL), é um dos documentos mais importantes do comércio exterior, sendo de emissão obrigatória pelo armador. O seu preenchimento deve ser efetuado no seu verso, e nele devem constar várias informações pertinentes ao armador e ao embarque.

Na fiscalização aduaneira é importante ter em atenção todo o processo relativo às bagagens dos passageiros e dos tripulantes. No contexto aduaneiro, bagagem é definido como um conjunto de objetos de uso pessoal ou doméstico de que, em regra, se fazem acompanhar os viajantes<sup>78</sup>. Por outro lado, viajante é qualquer pessoa que entra ou saí do território nacional<sup>79</sup>. O código ISPS vem estipular algumas medidas de segurança no que concerne à segurança das bagagens, quer dos tripulantes, bem como dos passageiros. Neste sentido, o código ISPS enuncia que a vistoria de segurança *in loco* deve ser feita por forma

---

<sup>75</sup> Cfr. artigo 65.º do DECRETO-LEGISLATIVO n.º 4/2010, de 3 de junho de 2010.

<sup>76</sup> Cfr. alínea a) do artigo 57.º do DECRETO-LEGISLATIVO n.º 4/2010, de 3 de junho de 2010.

<sup>77</sup> Cfr. artigo 106.º do DECRETO-LEGISLATIVO n.º 4/2010, de 3 de junho de 2010.

<sup>78</sup> Cfr. artigo 200.º do DECRETO-LEI n.º 23/2014, de 2 de abril de 2014.

<sup>79</sup> Cfr. alínea ccc) do artigo 2.º do DECRETO-LEGISLATIVO n.º 4/2010, de 3 de junho de 2010.

a controlar o embarque de pessoas e dos seus pertences, da bagagem acompanhada e não acompanhada e pertences do pessoal do navio. Em relação ao movimento de carga, as medidas de segurança relativas à movimentação de carga deverão impedir a manipulação ilícita da carga e que seja aceite e depositada a bordo do navio. No que se refere à entrega das provisões à bordo, as medidas de segurança devem assegurar a verificação da integridade das provisões e respetivas embalagens, impedir que elas sejam aceites sem inspeção prévia, a sua manipulação ilícita e que se aceitem provisões que não tenham sido encomendadas.

## **CAPÍTULO III: O PANORAMA SECURITÁRIO E A GESTÃO DOS PORTOS**

### **III.1. RISCOS E AMEAÇAS PORTUÁRIOS**

Um dos principais objetivos de qualquer país é prevenir e neutralizar os riscos e as ameaças que recaem sobre os cidadãos, os seus bens e as infraestruturas públicas e privadas, sobretudo, perante infraestruturas críticas, como é o caso dos portos. Destarte, para que possamos compreender quais os riscos e ameaças que impendem sobre a segurança portuária, torna-se relevante definir tais conceitos. Segundo COUTO (*cit in* FIÃES FERNANDES, 2014, p. 18), “a ameaça pode ser definida como a força ou acontecimento que pode degradar o potencial existente ou alterar um determinado *status quo*”. Na mesma linha de pensamento, GRANJO (2006, p. 1168) refere que a ameaça é “qualquer fator passível de causar dano à integridade de pessoas, seres ou coisas, desde que a sua existência seja percebida, ainda que de forma vaga”. O risco, do ponto de vista policial, “é a função da antecipação das consequências decorrentes da materialização de uma ameaça que explora um conjunto de vulnerabilidades, num determinado período de tempo, relativamente a um ativo” (FIÃES FERNANDES, 2014, p. 22). A FERMA (2003, p. 3) considera que “o risco pode ser definido como a combinação da probabilidade de um acontecimento e das suas consequências”. O risco é visto em duas dimensões: positiva e negativa (FERMA, 2003. p. 3), uma vez que “o conceito de risco é indissociável das ideias de probabilidade e incerteza” (ESCORREGA, 2009, p. 7).

Com a diluição das fronteiras e, por conseguinte, o surgimento de um conjunto de ameaças e de conflitos sem território, torna-se cada vez mais difícil aos estados garantirem uma segurança plena aos seus cidadãos. Atualmente, as ameaças têm um sentido de imprevisibilidade, são globais e podem ter origem a milhares de quilómetros do local onde se concretizam os ataques. Deste modo, os estados têm de desenvolver estratégias profundas e multidimensionais combinadas com boas medidas de governação nas áreas da segurança para a prevenção das ameaças e dos conflitos. No entendimento de PIRES (2015, p. 35), as “principais ameaças a instalações portuárias são: roubo a navios e a instalações portuárias; terrorismo; tráfico de substâncias ilícitas; sabotagem; pirataria e assalto à mão armada; ameaças ambientais; proliferação e desenvolvimento de redes terroristas, crime organizado

transnacional e tráfico de pessoas”. Na mesma ótica, o CESDN, no seu plano estratégico, definiu como ameaças relevantes para o setor portuário, o tráfico de droga, de armas e de pessoas, a criminalidade organizada, o terrorismo, as catástrofes, as calamidades, a pirataria marítima e as atividades ilícitas no mar<sup>80</sup>. O tráfico, a criminalidade organizada e o terrorismo, de acordo com 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 ou para a defesa nacional”. O tráfico de droga coloca em causa tanto a segurança interna como a segurança externa, pois é dirigida contra a vida das pessoas e provoca instabilidade a autoridade dos estados e das sociedades. A característica transnacional desta atividade ilícita e a sua interligação com outras práticas ilegais, nomeadamente o branqueamento de capitais, o tráfico de armas, o tráfico de pessoas e a imigração clandestina, torna este crime cada vez mais perigoso.

O tráfico de drogas constitui uma das principais ameaças à segurança nacional, e, concomitantemente, à segurança portuária. A vasta ZEE de Cabo Verde e os escassos recursos humanos e materiais para fazer uma fiscalização ativa sobre o mar territorial, facilitam o trânsito do narcotráfico internacional, atuando como ponto de passagem da droga para os países europeus. A prática de atos ilícitos no corredor do Atlântico e, particularmente em Cabo Verde, têm consequências diretas nos três continentes, devido à sua localização geoestratégica, designadamente no continente europeu, no continente africano e no continente americano. Neste sentido, no contexto da segurança marítima, o Governo de Cabo Verde tem assinado protocolos de cooperação com alguns países, nomeadamente Portugal, Espanha e EUA, com o objetivo de fazer face aos desafios e às ameaças que emergem no espaço marítimo. Segundo FORTES (2014, p. 82), perante “os escassos meios existentes para uma fiscalização e vigilância ativa e eficaz dos espaços marítimos, Cabo Verde tem apostado em abordagens flexíveis e de cooperação para vigilância, controlo e fiscalização desses espaços, assente no conceito de segurança cooperativa”. Ainda, conforme a autora, “as ações de fiscalização conjunta do espaço marítimo de Cabo Verde têm permitido suprimir algumas deficiências nesta área e proporcionar maior segurança no seu espaço marítimo, para além de capacitar oficiais nacionais e de promover a troca de experiências” (FORTES, 2014, p. 82).

---

<sup>80</sup> *Cfr.* RESOLUÇÃO n.º 5/2011, de 17 de janeiro.

O país tem enfrentado diversos desafios devido à sua localização geográfica, à sua característica de polo giratório entre os três continentes, às suas imensas fronteiras marítimas, o elo de ligação com as rotas do narcotráfico, do tráfico de armas e de pessoas, bem como do aumento da imigração clandestina. A disseminação das ilhas por uma imensa superfície oceânica, e a dimensão das águas jurisdicionais sem um controlo total por parte das autoridades, facilitam a prática de ilícitos transnacionais e crimes conexos, designadamente o narcotráfico e o tráfico de armas e de pessoas.

De acordo com a Ministra da Defesa e da Coesão Territorial JANINE LÉLIS, o “Golfo da Guiné é atualmente uma das regiões mais preocupantes no que diz respeito à segurança marítima, com casos crescentes de pirataria e crime marítimo, em que a violência e o rapto de reféns têm sido cada vez mais frequentes” (EXPRESSO DAS ILHAS, 2022). Salienta ainda a Ministra da Defesa e da Coesão Territorial que este problema vem “comprometendo rotas de comércio essenciais para a economia dos países e Cabo Verde não é apenas um ponto nesta encruzilhada marítima, onde passam por dia 1 500 navios, 25% do tráfego marítimo mundial” (EXPRESSO DAS ILHAS, 2022). Conforme os dados divulgados pelo EXPRESSO DAS ILHAS, em 2020, 130 marinheiros foram raptados para resgate e 84 navios foram atacados. Em 2021, registaram-se somente 40 raptos, sobretudo devido à diminuição do tráfego marítimo devido à pandemia pela COVID-19. Relativamente aos dados anteriores, pode-se constatar que na zona do Golfo da Guiné ocorreram 95% dos raptos a nível mundial e 43% dos incidentes relacionados com a pirataria (EXPRESSO DAS ILHAS, 2022).

O incremento do terrorismo transnacional na zona saheliana tem causado inquietação nos governantes cabo-verdianos, devido a sua proximidade com o país. A ameaça terrorista, na perspetiva de 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”. Em conformidade, BORGES (2016, p. 35) defende que “as ameaças podem ser as mesmas, mas em conjunturas diferentes têm acuidade e perceções diferentes”. De acordo com RODRIGUES (2023), “uma ameaça a segurança portuária é o descarregamento de resíduos sólidos e líquidos efetuados pelos navios de longo curso nos portos nacionais, visto que o controlo efetuado é deficitário, transformando-o numa ameaça para o ambiente e para a saúde pública”. As catástrofes e as calamidades, especialmente o vulcanismo, as inundações e as agressões ambientais,

designadamente a necessidade de desenvolvimento de sistemas de alerta a nível regional e nacional e de mecanismos de evacuação, também constituem ameaças a segurança portuária.

Para combater estas ameaças e, particularmente o narcotráfico na África Ocidental e o fluxo de imigração irregular que se verifica através do mar, o CESDN alertou o sector de segurança e defesa, no sentido de se criarem capacidades nacionais para se lhes opor e desenvolver uma efetiva cooperação com outros estados afetados e com as organizações vocacionadas para o seu combate<sup>81</sup>. Neste sentido, sabendo que Cabo Verde é um país que aposta no turismo como uma das principais atividades económicas, a segurança e ordem pública, bem como a prevenção e o enfrentamento de catástrofes deverão ser prioridades da Política de Segurança e Defesa<sup>82</sup>. Perante este cenário, o CEDSN reforça a necessidade de parcerias dinâmicas com países e organizações de segurança coletiva. O desenvolvimento das capacidades da GC e das parcerias com países amigos para o patrulhamento do mar sob jurisdição nacional são vias que deverão ser prosseguidas, a par de um maior engajamento do país relativamente às várias iniciativas para a promoção da cooperação e da segurança no oceano Atlântico. No entendimento de ANDRADE (2023), “é fundamental dotarmos o país de meios materiais, designadamente *scanners* modernos para contentores e bagagens em todos os armazéns e portos do país, bem como o investimento na formação dos elementos da GF para identificar as drogas, conhecer bem as armas e munições”. Segundo JANINE LÉLIS, “deverá, entretanto, ser em função das ameaças que a estratégia de defesa deve ser desenvolvida, devendo ser abrangente e de maneira continuada, para a garantia de segurança do Estado e dos cidadãos” (EXPRESSO DAS ILHAS, 2022). As ameaças nacionais estão mais direcionadas para a questão da pesca ilegal e do tráfico de drogas, mas o Estado e as autoridades fiscalizadoras não devem descurar outras preocupações, nomeadamente a emigração clandestina.

### **III.2. A GESTÃO E REGULAMENTAÇÃO DOS PORTOS**

Os portos constituem um elemento essencial no desenvolvimento e crescimento de um país, ao nível económico, social e cultural e, em Cabo Verde, devido à sua situação arquipelágica, revestem de uma maior importância. A gestão dos portos é feita pela

---

<sup>81</sup> Cfr. RESOLUÇÃO n.º 5/2011, de 17 de janeiro.

<sup>82</sup> *Ibidem*.

ENAPOR, que implementa as políticas, no que concerne, à exploração e gestão dos portos. Relativamente à fiscalização dos portos e dos navios, cabe ao IMP, na qualidade de Entidade Reguladora dos Portos (ERP), com as competências e atribuições elencadas em diplomas específicos.

Com o aumento do comércio global e a crescente procura por transporte marítimo de mercadorias, a gestão dos portos tem se tornado cada vez mais importante. Uma gestão eficiente dos portos pode resultar em redução de custos, aumento da capacidade de carga e melhoria na infraestrutura portuária, o que pode atrair investimentos e gerar empregos. Além disso, portos bem administrados podem garantir maior segurança e eficiência nas operações de transporte marítimo, o que pode ter impacto positivo no meio ambiente e na qualidade de vida das comunidades locais. Diante desse cenário, a gestão dos portos se torna uma questão estratégica para o desenvolvimento econômico e social de uma região.

### **III.2.1. ENAPOR - EMPRESA NACIONAL DE ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS**

A ENAPOR é uma empresa pública de capital própria e exclusivamente detido pelo Estado sob a forma de sociedade anónima, conforme estipulado no Estatuto da ENAPOR<sup>83</sup> e tem a sua sede no Mindelo, ilha de São Vicente, a qual deverá manter-se ao longo da vigência da Concessão Geral dos Portos de Cabo Verde<sup>84</sup>. Esta empresa rege-se pelo regime do sector empresarial do Estado, aprovado pela LEI n.º 47/VII/2009, de 7 de dezembro, pelas Bases Gerais da Concessão Geral dos Portos de Cabo Verde e, subsidiariamente, pelas normas legais e regulamentares aplicáveis às sociedades anónimas<sup>85</sup>. Entende-se por concessão o ato pelo qual se atribui a uma entidade o direito de utilização, gestão e exploração de um porto ou zona portuária, de um terminal ou de uma parcela do domínio público<sup>86</sup>.

Enquanto Concessionária Geral dos Portos de Cabo Verde<sup>87</sup>, a empresa tem como objeto principal a administração, gestão e exploração económica dos portos do país, terminais e zonas de jurisdição portuárias, cuidando da sua conservação, planeamento e

---

<sup>83</sup> *Cfr.* n.º 1 do artigo 1.º do ESTATUTO DA ENAPOR.

<sup>84</sup> *Cfr.* n.º 1 do artigo 2.º do ESTATUTO DA ENAPOR.

<sup>85</sup> *Cfr.* artigo 3.º do DECRETO-LEGISLATIVO n.º 1/2013, de 12 de setembro.

<sup>86</sup> *Cfr.* n.º 3 alínea f) do artigo 3.º do DECRETO-LEGISLATIVO n.º 1/2013, de 12 de setembro.

<sup>87</sup> *Cfr.* n.º 1 do artigo 14.º do DECRETO-LEGISLATIVO n.º 1/2013, de 12 de setembro.

desenvolvimento, abrangendo o exercício das competências e prerrogativas de autoridade portuária que lhe estejam ou venham a ser cometidas<sup>88</sup>. Neste sentido, o Ministro do Mar ABRÃO VICENTE, afirmou que “a gestão portuária da ENAPOR desempenha um papel fundamental em proporcionar a integração do país, com o propósito de cumprir o desenvolvimento de Cabo Verde e da sua população” (INFORPRESS, 2022). O Presidente do Conselho da Administração da ENAPOR IRINEU CAMACHO, assegurou que “se pode contar com a ENAPOR enquanto elemento agregador de atividade de transporte e mercadorias e passageiros que une as ilhas e as liga ao mundo, que cria valor e fomento do comércio nacional e internacional” (INFORPRESS, 2022). Em relação à exclusividade da exploração económica dos portos do país, a exclusividade pode ser exercida por administrações portuárias tanto públicas como privadas<sup>89</sup>.

No que diz respeito às suas missões, a ENAPOR zela pela garantia da prestação de serviços eficientes e de qualidade aos clientes dos Portos de Cabo Verde, assegurada por profissionais qualificados e motivados, com base em infraestruturas e equipamentos adequados, com segurança e respeitando o ambiente e os requisitos técnicos mínimos estabelecidos, de maneira a potenciar a unificação do mercado interno e a sua integração competitiva na economia mundial, contribuindo, assim, para o desenvolvimento sustentável do país. A empresa tem a missão de contribuir para que os portos nacionais sejam o elo privilegiado de unificação do mercado interno, a “âncora” da economia marítima nacional e um centro de prestação de serviços marítimo-portuários de referência internacional no Atlântico Médio, contribuindo ativamente para a inserção competitiva de Cabo Verde na economia global<sup>90</sup>.

De acordo com o RPCV, compete às administrações portuárias superintender dentro da área da sua jurisdição em todos os serviços relativos à exploração económica dos portos<sup>91</sup>. Para a concretização dos seus objetivos, às administrações portuárias competem, nomeadamente exercer ou autorizar o exercício das atividades adstritas à função económica dos portos, o licenciamento, a coordenação e a fiscalização das atividades dos operadores portuários. Acresce ainda, o supervisionamento de todos os serviços relativos à exploração económica dos portos a fiscalização da execução ou a execução das obras de construção,

---

<sup>88</sup> Cfr. n.º 1 do artigo 5.º do ESTATUTO DA ENAPOR.

<sup>89</sup> Cfr. n.º 1 do artigo 2.º do DECRETO-REGULAMENTAR n.º 21/2013, de 14 de novembro.

<sup>90</sup> Vide ENAPOR (2023).

<sup>91</sup> Cfr. n.º 1 do artigo 3.º do DECRETO-REGULAMENTAR n.º 21/2013, de 14 de novembro.

reforma, ampliação e conservação dos portos e das instalações portuárias e a aplicação das sanções previstas nas leis e nos regulamentos<sup>92</sup>.

A LPCV e a RPCV, nos art.º 11.º, n.º 1 e 7.º, n.º 3 respetivamente, enumeram os seguintes tipos de serviços portuários: pilotagem; reboque portuário; segurança, polícia, proteção civil, vigilância e combate a incêndio; navegação portuária, sinalização, faróis e luzes; disponibilidades ou indicação de zonas de fundeio, atracação e desatracação; disponibilidade de armazéns, edifícios, instalações para a manipulação, depósito, conservação ou presença de mercadorias e passageiros; disponibilidade de meios mecânicos, terrestres ou flutuantes, para a manipulação e transporte de mercadorias no porto; fornecimento de água, eletricidade e gelo a embarcações; proteção do meio ambiente, recolha de lixo e receção de resíduos sólidos e líquidos provenientes de navios, plataformas ou outras instalações fixas ou flutuantes; e movimentação de carga, compreendendo estiva, desestiva, conferência, carga, descarga, transbordo, movimentação e arrumação de mercadorias dentro da zona portuária, bem como a formação e decomposição de unidades de carga. De acordo com o art.º 12.º da LPCV, com a epígrafe universalidade dos serviços portuários, nas áreas de prestação de serviço público dos portos, zonas portuárias e terminais, os serviços portuários são prestados a todos os utilizadores de modo permanente, uniforme e regular e em condições equitativas no referente à qualidade, oportunidade e preço.

A ENAPOR tem realizado um forte investimento no domínio dos recursos humanos e materiais, apostando na melhoria da qualidade dos seus serviços para a satisfação do consumidor final. O Presidente do Conselho da Administração da ENAPOR IRINEU CAMACHO, salientou que “estamos na era da digitalização e a ENAPOR tem feito um forte investimento nas aplicações de negócios e o objetivo desses investimentos é garantir a eficiência e a eficácia dos processos e melhorar cada vez mais os nossos serviços” (INFORPRESS, 2022). Ressaltou, ainda que a empresa tem apostado fortemente no *business intelligence* por forma a permitir que os gestores tomem melhores decisões em tempo real (INFORPRESS, 2022). Nesta ótica, para fazer face aos serviços elucidados na LPCV e no RPCV, a empresa presta serviços de atracação e desatracação, mercadorias, reboque, armazenagem, equipamentos, energia e água, *bunkering* e pilotagem<sup>93</sup>.

---

<sup>92</sup> Cfr. n.º 2 do artigo 3.º do DECRETO-REGULAMENTAR n.º 21/2013, de 14 de novembro.

<sup>93</sup> Vide ENAPOR (2023).

Na conferência dos 40 anos da ENAPOR, diversos oradores apontaram que a empresa é uma das mais apetecíveis para um processo de privatização, mas a decisão política não passa por se desfazer da empresa, mas por concessionar aos privados as operações e serviços prestados pela ENAPOR. Essa é uma estratégia seguida por muitos portos, uma vez que o negócio marítimo em Cabo Verde é rentável e o Estado reconhece o impacto positivo que ENAPOR tem nas contas públicas (CONFERÊNCIA ENAPOR 40 ANOS, 2022).

O mar foi sempre um ativo estratégico para a economia cabo-verdiana, via de acessos a outros continentes, sendo que o principal produto de exportação, o pescado, vem do mar. De realçar que os governos de Cabo Verde têm defendido o aproveitamento do mar para desenvolver um *cluster* voltado para a economia azul, mas são necessários investimentos e *know-how* para desenvolver esse potencial. Assim, Cabo Verde poderá competir com portos regionais, como o Porto de Dakar e de Abidjan, que têm a vantagem competitiva de ter um negócio com mais anos e ligado ao continente africano por via terrestre. Para o Governo de Cabo Verde a criação da zona marítima especial de São Vicente e a construção do terminal de cruzeiro vai alavancar um negócio voltado para a economia marítima, onde a ENAPOR é uma das empresas mais robustas do país (CONFERÊNCIA ENAPOR 40 ANOS, 2022).

Os especialistas marítimos olham para o negócio dos cruzeiros em Cabo Verde como uma região onde não deve haver concorrência, mas os portos devem-se complementar para dar mais satisfação a quem quer viajar pelo Atlântico num hotel flutuante. O economista EDUARDO LIMA perspetivou os impactos que o turismo de cruzeiros terá a nível económico e social, dando como exemplo “o benefício líquido da cobrança de tarifas portuárias, taxas por passageiros e tarifas pelo abastecimento de combustível, ou seja, considera-se naturalmente que com a construção do terminal haverá um grande incremento em termos das escalas de navios de cruzeiros” (CONFERÊNCIA ENAPOR 40 ANOS, 2022).

### **III.2.2. IMP - INSTITUTO MARÍTIMO PORTUÁRIO**

A legislação do setor portuário e marítimo cabo-verdiano tem acompanhado a evolução do setor e, neste sentido, houve a necessidade de proceder à alteração de alguns diplomas legais e à criação de alguns institutos. Em 2018, é criado o IMP, pelo DECRETO-LEI n.º 38/2018 de 20 de junho, como ERP e, ficando sujeito à superintendência do membro

do Governo responsável pelo Setor Marítimo e Portuário<sup>94</sup>. O IMP tem como atribuições o exercício dos poderes do Estado em matéria de regulação e regulamentação no domínio dos portos, zonas portuárias e atividade portuária<sup>95</sup> em coordenação com os demais organismos públicos e privados com funções e interesses na matéria.

No domínio do estado de bandeira, são atribuições fundamentais do IMP a vistoria dos navios e de outros equipamentos flutuantes, bem como proceder à sua certificação; efetuar as inspeções necessárias em ordem; verificar e assegurar o cumprimento das normas nacionais e internacionais aplicáveis; a colaboração com os serviços personalizados do Estado e entidades responsáveis pela investigação de incidentes e acidentes marítimos graves, e a participação nas atividades nos termos das normas nacionais e internacionais, sem prejuízo da competência legal de outras entidades e a participação nas atividades de investigação de acidentes e incidentes marítimos, de acordo com o disposto no Código de Normas Internacionais e de práticas recomendadas para uma investigação de segurança num acidente marítimo ou num incidente marítimo, sem prejuízo da competência legal de outras entidades<sup>96</sup>.

No âmbito do controlo do estado do porto, o IMP tem atribuições de cumprimento das normas nacionais e internacionais relativas ao setor marítimo e portuário, particularmente no que concerne à segurança da navegação, dos navios e das instalações portuárias, à salvaguarda da vida humana no mar e proteção do meio ambiente marinho, bem como às condições de higiene, bem-estar, trabalho, formação e certificação do pessoal marítimo; à coordenação e execução das inspeções relativas ao controlo dos navios estrangeiros e à detenção dos navios sempre que se constate, no âmbito daquelas inspeções, que as suas condições de navegabilidade põem em risco a segurança das pessoas a bordo e atentam contra o ambiente marinho<sup>97</sup>.

Em relação às atribuições no domínio do estado costeiro, compete ao IMP estabelecer e manter as redes de infraestruturas e equipamentos de sinalização, comunicação e ajudas à navegação e de geoposicionamento e monitorização do tráfego no espaço marítimo nacional; a prestação de serviço de farolagem e sinalização marítima; a colaboração na elaboração do Plano Nacional de Busca e Salvamento no Mar pela Comissão Nacional de Coordenação

---

<sup>94</sup> Cfr. n.º 2 do artigo 1.º do DECRETO-LEI n.º 37/2021, de 20 de abril que cria o IMP.

<sup>95</sup> Cfr. alínea i) do artigo 3.º do DECRETO-LEGISLATIVO n.º 1/2013, de 12 de setembro.

<sup>96</sup> Cfr. n.º 2 alíneas c), i) e j) do artigo 2.º do DECRETO-LEI n.º 37/2021, de 20 de abril.

<sup>97</sup> Cfr. n.º 3 alíneas a) e b) do artigo 2.º do DECRETO-LEI n.º 37/2021, de 20 de abril.

SAR e propor ao Governo a sua aprovação, revisão e regulamentação; de assegurar, em articulação com as demais entidades que integram o Plano Nacional de Busca e Salvamento, a operacionalidade do Sistema de Busca e Salvamento, tal como definido na lei; a coordenação com a Entidade Nacional Responsável pela Meteorologia, em matérias relativas às atividades marítima e portuária e a colaboração com as entidades competentes nos estudos e definição de políticas de proteção do ambiente marinho, salvaguarda e proteção ambiental e ecológica das zonas de domínio público marítimo, bem como na sustentabilidade dos oceanos<sup>98</sup>.

No domínio portuário, o IMP tem como atribuições o regulamento do acesso às atividades marítimas e portuárias nos termos previstos no CMCV, na LPCV e demais legislações aplicáveis; de manter atualizado o cadastro das infraestruturas portuárias nacionais, em articulação com a administração portuária; da supervisão do cumprimento das normas nacionais e internacionais relativas à prestação dos serviços portuários, particularmente no concernente à fiscalização das condições de segurança do trabalho marítimo e portuário a bordo de navios, dos trabalhadores portuários e das operações de carga e descarga, embarque e desembarque de passageiros e segurança dos navios atracados e nos fundeadouros; a apreciação e aprovação dos planos de obras dos portos e licenciamento de obras portuárias; a regulamentação das condições gerais do exercício da atividade de guarda, segurança e vigilância portuária e supervisionar a sua aplicação no conjunto dos portos nacionais; a coordenação, implementação e supervisionamento da aplicação das determinações de proteção prescritas no código ISPS e demais iniciativas que emanem da OMI sobre esta matéria que constam do ordenamento jurídico nacional; de propor a revisão e manter em efetividade o programa nacional de proteção de navios e instalações portuárias, incluindo a avaliação das medidas de proteção e procedimentos no seguimento de um ato de interferência ilícita e tomar ações necessárias para resolver a debilidade e para prevenir a sua recorrência e a aprovação dos programas específicos de proteção de navios e instalações portuárias; assegurar que a arquitetura das instalações portuárias contempla, de forma integrada, os requisitos necessários para a implementação de medidas de proteção dos navios e instalações portuárias de forma integrada<sup>99</sup>.

---

<sup>98</sup> Cfr. n.º 2 alíneas a), b), c), d), h) e j) do artigo 2.º do DECRETO-LEI n.º 37/2021, de 20 de abril.

<sup>99</sup> Cfr. n.º 2 alíneas b), e), f), g), h), i), l), m), n) e q) do artigo 2.º do DECRETO-LEI n.º 37/2021, de 20 de abril.

Ainda no âmbito das suas atribuições, cabe ao IMP participar nas conferências internacionais referentes às políticas de segurança marítima e portuárias com o objetivo de ajudar o Governo na elaboração de leis, regulamentos, a ratificação e implementação de convenções internacionais, no que diz respeito ao setor portuário. Segundo o Presidente do Conselho Diretivo do IMP SEIDI SANTOS, deve-se melhorar as parcerias institucionais, nomeadamente com as instituições que constituem o Sistema Nacional de Autoridade Marítima, estabelecendo protocolos de cooperação bilateral/multilateral com países vizinhos/região em matéria de segurança marítima e prevenção da poluição ambiental (SANTOS, 2023).

No geral, Cabo Verde tem feito um trabalho merecedor de grandes elogios quando comparado com a escassez de recursos naturais existentes no país. Para comungar com esta ideia, FERNANDO BENITES<sup>100</sup> referiu que ainda há muito trabalho a fazer, mas que Cabo Verde está no caminho certo e este deve ser “o caminho que devemos trilhar para que todas as observações sejam encaminhadas para bom termo. Todo o trabalho que nós realizamos tem o objetivo de melhor e alcançar níveis de excelência ainda maiores” (EXPRESSO DAS ILHAS, 2017). Em suma, este é o caminho que Cabo Verde deve seguir, tanto ao nível da legislação portuária, da certificação dos seus portos, bem como da fiscalização dos mesmos.

### **III.2.3. COMISSÃO NACIONAL PARA A SEGURANÇA MARÍTIMA**

Com a aprovação e conseqüente adesão de Cabo Verde às emendas da Convenção SOLAS'74 e ao código ISPS, tornou-se imprescindível a adoção de medidas necessárias enquanto garantia dos meios e de ferramentas eficazes de proteção do transporte marítimo, dentro do território e da nossa ZEE, em defesa e salvaguarda da vida pessoas que operam no mar, tendo como objetivo essencial a prevenção e repressão de práticas ilícitas intencionais, sejam de origem interna ou externa. Neste sentido, o Governo de Cabo Verde aprovou o DECRETO-LEI n.º 26/2004, de 21 de junho, com a atribuição de competência aos organismos nacionais em matéria de segurança marítima e a criação das condições exigidas para a implementação do capítulo XI-2 das emendas à Convenção SOLAS'74 e do código ISPS<sup>101</sup>.

---

<sup>100</sup> O porta-voz do grupo de trabalho do OMI, responsável pela auditoria em Cabo Verde sobre a segurança marítima e administração portuária.

<sup>101</sup> Cfr. artigo 1.º do DECRETO-LEI n.º 26/2004, de 21 de junho.

A criação da CNSM,<sup>102</sup> com a finalidade de estabelecer a indispensável coordenação entre as diversas entidades cabo-verdianas que intervêm e participam nas definições e aplicação das normas, das recomendações, dos procedimentos de segurança e da prevenção de atos ilícitos contra navios, navegação marítima e portos. A CNSM é constituída pelos seguintes membros: um presidente, o Diretor-Geral da Marinha e Portos, um oficial nacional segurança dos portos que substitui o presidente, os capitães dos Portos, um representante permanente das Forças Armadas (FA), um representante permanente da POP, um representante permanente da PJ, um representante permanente da GF, um representante permanente da Direcção-Geral das Alfândegas, um representante permanente da Direcção-Geral das Pescas, um representante permanente da ENAPOR, um representante permanente da Direcção-Geral de Saúde, um representante permanente dos armadores, um representante permanente dos marítimos e, um representante permanente do Serviço Nacional de Protecção Civil<sup>103</sup>.

Em matéria de segurança marítima nacional compete à CNSM, a elaboração e a aprovação das normas sobre segurança pública nos portos, navios e estaleiros tendo em conta o disposto no código ISPS e outras disposições emanadas dos organismos internacionais de que Cabo Verde seja parte. Cabe ainda à CNSM, a apresentação de sugestões às autoridades competentes para o aperfeiçoamento da legislação pertinente, inclusive consolidação de leis e regulamentos, bem como manterá manutenção do acompanhamento estatístico dos ilícitos penais ocorridos nos portos, navios e estaleiros, e dos resultados das investigações e das punições aplicadas. Acresce o encaminhamento aos órgãos competentes de avaliações periódicas sobre as necessidades relativas à segurança pública nos portos, navios e estaleiros de construção e reparação naval, assim como a criação e instalação de comissões portuárias de segurança marítima e a emissão de pareceres sobre qualquer assunto que lhe seja submetido, no âmbito das suas atribuições<sup>104</sup>.

Com a intuito de dar respostas e de assegurar a coordenação entre as diversas entidades locais com intervenção no domínio da segurança portuária, foi instituída uma Comissão de Segurança Portuária<sup>105</sup> em cada porto que serve o tráfego internacional,

---

<sup>102</sup> Cfr. n.º 1 do artigo 11.º do DECRETO-LEI n.º 26/2004, de 21 de junho.

<sup>103</sup> Cfr. alíneas a), b), c), d), e), f), g), h), i), j), k), l), m) e n) do n.º 1 do artigo 12.º do DECRETO-LEI n.º 26/2004, de 21 de junho.

<sup>104</sup> Cfr. alíneas a), b), c), d), e) e f) do artigo 13.º do DECRETO-LEI n.º 26/2004, de 21 de junho.

<sup>105</sup> Cfr. n.º 1 do artigo 15.º do DECRETO-LEI n.º 26/2004, de 21 de junho.

designadamente, no Porto Grande, no Porto de Palmeira e no Porto da Praia, que é constituída pelo diretor do respetivo porto, que preside, pelo comandante da PM, ou Delegado Marítimo, pelo representante local da proteção civil, pelo comandante da Unidade Militar da ilha, caso exista, pelo comandante da POP, pelo responsável da PJ, caso instalada na ilha, pelo diretor da Alfândega ou chefe da Delegação Aduaneira, pelo comandante da GF, pelo Delegado de saúde, pelo representante do município e pelo representante das instituições que operam nas instalações portuárias<sup>106</sup>.

Volvidos quase vinte anos da entrada em vigor do DECRETO-LEI n.º 26/2004, de 21 de junho, ainda hoje “na prática ainda não funciona”, de acordo com MARTINS (2023). O objetivo primordial da criação da CNSM consistia em estabelecer um ponto focal para a coordenação e a gestão das questões relacionadas com a segurança dos portos e das instalações portuárias cabo-verdianas, envolvendo as diversas entidades e instituições que compõem a comissão.

### **III.3. A SEGURANÇA PRIVADA E A SEGURANÇA DOS PORTOS**

A segurança constitui-se uma das tarefas fundamentais do Estado<sup>107</sup> cabo-verdiano. Para garantir esta tarefa, o Estado recorre à Polícia<sup>108</sup>, que condessa o “direito constitucional de polícia”. Segundo VALENTE (2019, p. 126), ao Estado compete, assim e em lógica de afirmação do Direito como poder, institucionalizar uma força coletiva organizada jurídica e funcionalmente – Polícia – que tenha por fim realizar os interesses gerais e princípios aceites, coadjuvada por meios de ação coerciva”. Neste sentido, a Polícia tem por funções defender a legalidade democrática, prevenir a criminalidade e garantir a segurança interna, a tranquilidade pública e o exercício dos direitos dos cidadãos.

Hodiernamente, as sociedades estão cada vez mais complexas e globais exigindo ao Estado um nível de segurança, simultaneamente, célere e eficaz, tornando-se cada vez mais difícil satisfazer todas as pretensões dos cidadãos e das comunidades. Para dar respostas a todas as demandas, o Estado abriu mão do monopólio da segurança, entregando parte à segurança privada, ou seja, delegando poderes nos privados. Na ótica de ELIAS (2018, p.

---

<sup>106</sup> Cfr. alíneas a), b), c), d), e), f), g), h), i), j) e k) n.º 2 do artigo 15.º do DECRETO-LEI n.º 26/2004, de 21 de junho.

<sup>107</sup> Cfr. artigo 30.º da CRCV.

<sup>108</sup> Cfr. n.º 1 do artigo 244.º da CRCV.

388), novos atores são chamados a intervir o que tem feito com que o Estado se torne “demasiado pequeno para resolver os grandes problemas e demasiado grande para resolver os pequenos”. A presença da segurança privada nas nossas sociedades é cada vez mais imprescindível, uma vez que “incorpora uma vertente da segurança interna, que por sua vez, se apresenta complemento à atividade de segurança pública” (CLEMENTE, 2015, pp. 90-91). Na ótica de 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”. Ainda assim, “o processo de privatização da segurança não poderá implicar a abolição dos compromissos essenciais do Estado no que toca a realização dos interesses públicos de primeira ordem e à defesa dos direitos dos cidadãos” (ELIAS, 2018, p. 389).

A LEI DE SEGURANÇA PRIVADA (LSP) define a atividade de segurança privada como sendo a “prestação de serviços a terceiros por empresas privadas e pessoas singulares com vista à proteção de pessoas e bens, bem como a prevenção da prática de crimes<sup>109</sup>. Segundo GOUVEIA (2017, p. 172), a segurança privada consiste na “prestação de serviços a terceiros por entidades privadas com vista a proteção de pessoas e bens, bem como a prevenção da prática de crimes”. Nas palavras de RODRIGUES (2020, p. 14), a grande diferença entre a segurança privada e os serviços públicos, tem que ver com a natureza privada e não governamental, baseada na relação prestador-cliente.

A segurança privada tem uma função subsidiária e complementar da atividade das forças e 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<sup>110</sup>. Destarte, as empresas de segurança privada devem prestar às autoridades públicas toda a colaboração que lhes for solicitada e, em caso de intervenção das forças e serviços de segurança em locais onde também atuem entidades de segurança privada, estas devem colocar os seus meios humanos e materiais à disposição e sob a direção do comando daquelas forças<sup>111</sup>.

No desempenho da atividade de segurança privada, o pessoal de vigilância deve ter as seguintes especialidades, designadamente, Assistente de Recintos de Espetáculos (ARE),

---

<sup>109</sup> *Cfr.* alínea *a*) do n.º 2 do artigo 1.º da LEI n.º 50/VII/2009, de 30 de dezembro.

<sup>110</sup> *Cfr.* n.º 1 do artigo 3.º da LEI n.º 50/VII/2009, de 30 de dezembro.

<sup>111</sup> *Cfr.* n.º 1 e 2 do artigo 27.º da LEI n.º 50/VII/2009, de 30 de dezembro.

Assistente de Proteção Pessoal (APP) e Assistente de Portos e Aeroportos e outros locais de acesso vedado ou condicionado ao público (APA)<sup>112</sup>. No panorama da segurança portuária, a segurança privada desempenha as funções de vigilância e de APA. Desta forma, compete ao pessoal de vigilância, vigiar e proteger pessoas e bens, designadamente, em locais de acesso vedado ou condicionado ao público. Acresce ainda, a prevenção da prática de crimes, o controlo de entrada, presença e saída de pessoas nos locais de acesso vedado ou condicionado ao público, bem como o rastreio, inspeção e filtragem de bagagens e cargas, o controlo de passageiros nos portos e aeroportos nacionais e a operacionalização das centrais de receção e monitorização de alarme<sup>113</sup>. Por outro lado, compete aos APA, o controlo de acesso a instalações portuárias e aeroportuárias e outros locais de acesso vedado ou condicionado ao público e o rastreio, a inspeção e filtragem de bagagens e cargas e controlo de passageiros nos portos e aeroportos nacionais<sup>114</sup>. Para além de todas as funções elencadas, os APA podem efetuar, em coadjuvação e na presença de pelo menos um agente das forças de segurança, revistas pessoais de prevenção e segurança com o estrito objetivo de impedir a entrada nos portos de objetos e substâncias proibidas ou suscetíveis de gerar ou possibilitar atos de violência<sup>115</sup>.

A LSP concede aos APA a prerrogativa de poderem efetuar revistas pessoais, causando alguns constrangimentos, uma vez que interfere na esfera individual dos cidadãos. Nesta linha de pensamento, MONTEIRO (2021, p. 23) enaltece que “a atividade de segurança privada é suscetível de interferir na esfera dos direitos, liberdades e garantias dos cidadãos, esta atividade requer um enquadramento cuidado e rigoroso por parte das entidades com competências na matéria, começando por definir os limites de atuação”. Perante este cenário, podemos constatar que as revistas feitas pelos APA não esbarram ou interferem nos direitos, liberdades e garantias, pois visam fundamentalmente a prossecução de interesses públicos.

---

<sup>112</sup> Cfr. alíneas a), b) e c) do n.º 2 do artigo 11.º da LEI n.º 50/VII/2009, de 30 de dezembro.

<sup>113</sup> Cfr. alíneas a), b), c) e e) do artigo 12.º da LEI n.º 50/VII/2009, de 30 de dezembro.

<sup>114</sup> Cfr. alíneas a) e b) do n.º 1 do artigo 15.º da LEI n.º 50/VII/2009, de 30 de dezembro.

<sup>115</sup> Cfr. n.º 2 do artigo 15.º da LEI n.º 50/VII/2009, de 30 de dezembro.

## CONCLUSÃO

Num mundo em constante mutação é cada vez mais difícil aos Estados garantirem a segurança plena dos seus cidadãos, essencialmente numa conjuntura de um mundo globalizado. Segundo FERNANDES (2014, p. 19), “o surgimento de novas ameaças de índole global, e os seus reflexos exigem respostas que passam pela redefinição dos temas da segurança, conseqüentemente, pela conceção e coordenação de renovadas políticas de segurança”. Nesta senda, os Estados e as organizações internacionais têm redefinido alguns conceitos e, a segurança marítima tem assumido um papel fulcral na agenda política, sobretudo devido ao número de crimes que acontecem no transporte marítimo e das conseqüências da poluição dos oceanos. Na mesma linha de pensamento, KAJIBANGA (2016, p. 3) afirma que 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 a sua capacidade de adaptação as novas realidades”.

Em Cabo Verde, após a reforma da legislação do setor marítimo e portuário, houve a obrigatoriedade de se adaptar às novas exigências, tanto a nível regional, como a nível internacional. Nesta ótica, o Governo de Cabo Verde teve a necessidade de desenvolver políticas públicas de segurança de modo a dar respostas eficazes, no que diz respeito às questões da segurança dos portos e dos navios que atracam nos mesmos. Conforme CORREIA e DUQUE (2012, p. 40), o “elevado crescimento de diferentes formas de criminalidade e sentimento de insegurança, leva a um aparecimento de diversas políticas públicas de segurança”. A criação da PNCV possibilitou a integração das diversas áreas e, conseqüentemente, o alargamento das suas atribuições e competências ao nível da segurança interna, em particular, na reposição e manutenção da ordem pública, sobretudo no controlo de fronteiras e na fiscalização aduaneira. De modo a compreendermos a estrutura, a organização e o funcionamento da PNCV, foi importante entender a sua própria história que, inevitavelmente, quase que se confunde com a própria história de Cabo Verde (VEIGA, 2014, p. 23). Para o estudo e a execução das novas ferramentas e a sua adaptação, “revelou-se imprescindível compreender a cultura organizacional de uma polícia, uma vez que a capacidade de implementação de uma estratégia corre o risco de encontrar na cultura

organizacional obstáculos ou contrariamente um fator incentivador da sua execução” (VARELA, 2013, p. 110).

Relativamente à nossa primeira pergunta derivada, importa salientar que os riscos e as ameaças que impendem sobre as infraestruturas portuárias são cada vez mais incertas e imprevisíveis. Assim, de acordo com o CEDSN, o tráfico de drogas, de armas e de pessoas, a criminalidade organizada, o terrorismo, as catástrofes, as calamidades, a pirataria marítima e as atividades ilícitas no mar constituem as principais ameaças à segurança marítima e, consequentemente, à segurança portuária. O tráfico de drogas é um problema transversal e “a localização geográfica de Cabo Verde, coloca o país nessa rota, seja ela feita em veleiros, ou em navios de longo curso. Aliás, é o próprio histórico de detenções e apreensões que validam esta afirmação” (SILVA, 2023). Acrescenta o autor, que a pandemia pela COVID-19 veio exponenciar o problema, uma vez que os voos aéreos de passageiros e de navios de cruzeiros foram cancelados, explorando novas formas de envio das remessas “através de navios recreio e de aviação geral, sendo que quando falamos de riscos e ameaças em termos de controlo fronteiriço e portuário há sempre um “cruzamento” entre as movimentações de embarcações de recreio e pequenos aviões (aviação geral)” (SILVA, 2023). Segundo a Ministra da Justiça e da Coesão Territorial de Cabo Verde JANINE LÉLIS, “as autoridades nacionais têm de estar atentas às ameaças regionais, como é o caso do Golfo da Guiné, designadamente a pesca ilegal, emigração clandestina, a pirataria e o rapto de reféns que têm aumentado gradualmente” (EXPRESSO DAS ILHAS, 2017). A falta de fiscalização permanente nas orlas marítimas devido à vasta ZEE de Cabo Verde e à incapacidade do país em fazer face às novas ameaças que emergem no espaço marítimo, “configuram problemas transfronteiriços e transversais, cujos efeitos nocivos não se circunscrevem somente aos estados costeiros, mas têm ecos a nível regional e/ou mundial” (SILVA, 2018, p. 34). Por esta razão, o Governo de Cabo Verde tem apostado na cooperação regional com os países da CEDEAO, com alguns países da UE, nomeadamente Espanha e Portugal e, ainda, os EUA. Destarte, 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”. Neste sentido, SEMEDO (2019, p. 67) “aponta para a necessidade de se estabelecer mais acordos de cooperação policial e militar para fazer face às ameaças globais”.

Em relação à segunda pergunta derivada, apurámos que toda e qualquer infraestrutura crítica, mesmo a mais robusta em termos de segurança, apresenta vulnerabilidades. Na perspetiva de HAIMES (2006, p. 293), “a vulnerabilidade é a manifestação dos estados inerentes ao sistema que podem ser explorados para afetar adversamente esse sistema”, enquanto TORRES (2015, p. 40) assevera que o conceito pode ser definido como “uma ou mais fraquezas significativas no sistema físico, no equipamento, na organização, na componente humana, nos procedimentos, no *software/hardware* ou nas comunicações da instituição, que possa vir a ser explorada de modo hostil”. A finalidade da Polícia e das outras entidades que garantem a segurança das infraestruturas é de tentar mitigar ao máximo estas fragilidades e dar respostas eficazes e eficientes antes e pós-incidente. Assim, é importante o estabelecimento de planos de contingência bem delineados por forma a evitar surpresas e reduzir os riscos para níveis que possam ser considerados toleráveis. A articulação com as outras entidades é fulcral, uma vez que o conhecimento dos espaços reveste de grande importância. Deste modo, FELGUEIRAS (2016, p. 11), afirma que “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”.

No que diz respeito à terceira pergunta derivada, verificámos que a segurança privada desempenha um papel fundamental e imprescindível na segurança portuária, colaborando com a PN e outras entidades competentes. Segundo SILVA (2023), “a segurança privada a título subsidiário tem um papel fundamental no que toca à segurança interna, e neste caso mais preciso à segurança portuária, tendo em conta que tudo que diz respeito ao controlo de acesso, controlo CCTV, entre demais funções está neles delegado”. Além disso, é também responsável por assegurar a segurança e a proteção do porto, rastreamento de passageiros, cargas, bagagens. Estas medidas são essenciais para prevenir a ocorrência de ameaças e garantir a segurança das operações portuárias. Conforme elucida RODRIGUES (2023), “o desempenho da segurança privada no domínio da segurança portuária tem sido positivo, não só pelo contributo no controlo de acessos, mas também na fiscalização, vigilância das áreas portuárias e, sobretudo, no que concerne ao monitoramento das câmaras de videovigilância”. De acordo com ANDRADE (2023), “a segurança privada tem tido o papel possível, essencialmente, no controlo de entrada de viaturas nos portos nacionais e, a segurança física de alguns edifícios nos portos, ainda que tem ocorrido, basicamente, no período diurno”. Em

suma, temos de reconhecer que a segurança privada desempenha um papel importante no domínio da segurança portuária, pese embora, haja aspetos a melhorar. Por outro lado, MARTINS (2023), afirma que o papel da segurança privada “não satisfaz as exigências, tendo em conta a atitude e postura dos vigilantes nos seus postos de serviço”.

Respondendo à nossa pergunta de partida, podemos constatar que o contributo da PNCV no domínio da segurança portuária é multissetorial, uma vez que abrange o controlo de fronteiras, o controlo aduaneiro e o policiamento marítimo e, ainda, em coordenação e articulação com outras entidades desenvolve atividades no monitoramento de navios, de busca e salvamento e na fiscalização dos navios de longo curso, no âmbito do código ISPS, quando atracados nos portos de Cabo Verde. Segundo ANDRADE (2023), “o papel da PNCV é visível desde a chegada até a saída da embarcação”. Enaltece ainda o autor que “praticamente todo o serviço de segurança nos portos no período noturno, é assegurado pela PNCV através da GF e, quando há navios nos portos pela PM com algumas limitações, atendendo às várias dificuldades com que esse ramo debate no dia-a-dia” (ANDRADE 2023). Por seu turno, RODRIGUES (2023) assevera que cabe à PNCV “o controlo de descarregamento dos navios de resíduos sólidos e líquidos, a proteção de toda a área marítima e contíguo aos nossos portos, para além do controlo da entrada de armas, munições, materiais radioativas e explosivos”. Na mesma linha de pensamento, ANDRADE (2023) afirma que a PNCV “através do ramo da GF é uma autoridade fiscal aduaneira e, estando presente nos portos, contribui para a segurança dos portos através do patrulhamento dos mesmos, controla a saída das mercadorias e das viaturas nos portões principais”. É nossa opinião, que o papel da PNCV no domínio da segurança portuária, deverá ser mais efetiva e rigorosa, sendo a “voz de comando” no que tange à segurança das instalações portuárias, das pessoas que trabalham ou visitam os portos, tendo como exemplo a segurança exercida nos aeroportos. Destarte, achamos importante o rastreio das bagagens e o controlo de acesso, não só nos portos internacionais, mas também nos portos de cabotagens, pois na maior parte das vezes, o transporte de armas de fogo e de drogas são efetuados nas viagens interilhas. Neste sentido, cabe à PNCV exercer a sua magistratura de influência, para que possam ser adaptadas políticas de segurança, cada vez mais abrangentes e minuciosas, ao nível das viagens internacionais, mas principalmente nas viagens interilhas.

Relativamente às perspetivas futuras, concluímos que a cooperação e articulação entre as várias entidades que operam no domínio da segurança portuário carece de melhorias,

“uma vez que, não existe um programa ou planos partilhados entre os vários parceiros que intervêm em matéria de segurança portuária” (RODRIGUES, SANTOS e SILVA, 2023). Na perspetiva de SILVA (2023), precisa-se melhorar a comunicação interinstituição, bem como a partilha de informação, pois a “*intelligence*” é fundamental para fazer frente às ameaças, juntando as sinergias de forma eficiente. Para além da melhoria na cooperação entre as diversas entidades, RODRIGUES (2023) assegura que “é importante a realização de exercícios práticos de emergências com alguma regularidade, com a finalidade de todos os parceiros estarem familiarizados com o papel que cada um deve desempenhar perante tais situações”. O descarregamento de alguns resíduos sólidos e líquidos efetuados, pelos navios de longo curso, nos portos de Cabo Verde constitui uma grave ameaça aos portos, ao ambiente, bem como à própria saúde pública. Neste sentido, de modo a mitigar esta ameaça é necessária “a criação de uma equipa multissetorial para o controlo efetivo dos resíduos tanto sólidos como líquidos, isto é, a inspeção efetiva dos resíduos para se poder avaliar as ameaças e os riscos daí advenientes” (RODRIGUES, 2023). Cabo Verde, sendo um país que vive muito das remessas de encomendas dos seus emigrantes, que enviam aos seus familiares, deve apostar na “implementação de equipamentos que permitem fazer melhor rastreio das remessas de emigrantes e rastreio de contentores, implementação do sistema de análise de cargas de risco e de informações, sedimentação das equipas conjuntas para o combate ao contrabando de mercadorias,” (SILVA, 2023).

Por outro lado, a aposta na formação contínua deve, também, ser uma das prioridades da PNCV. Segundo ANDRADE (2023), a PNCV deve investir na “formação em várias áreas do saber, nomeadamente línguas inglesa e francesa, conhecimento de armas, de munições, de drogas, dos códigos dos contentores a fim de determinar se um contentor é ou não falsificado, investigação criminal de matéria fiscal e aduaneira”, uma vez que o objetivo primordial é melhorar o trabalho realizado e, por conseguinte, estar cada vez mais preparado para o desempenho da sua função. Afirma o autor que a PNCV deve continuar com a política de cooperação policial na área da fiscalização aduaneira, uma vez que “em tempos a cooperação em matéria fiscal aduaneira era de grande relevo com a Guarda Cível Espanhola, com formações assíduas e abrangentes, mas hoje não é uma realidade” (ANDRADE, 2023).

Cabo Verde tem como base da sua economia o turismo, que “representa 25% do Produto Interno Bruto” (EXPRESSO DAS ILHAS, 2023) e, neste sentido, cabe às autoridades competentes, nomeadamente à PNCV, a garantia da segurança dos turistas que visitam o

país, proporcionando-lhes uma experiência positiva. Segundo os dados divulgados “as escalas de navios de cruzeiro nos portos de Cabo Verde aumentaram 360% em 2022, face ao ano anterior, traduzindo-se num movimento de quase 48 000 turistas num ano” (EXPRESSO DAS ILHAS, 2023). Nesta perspetiva, SEMEDO (2019, p. 69) defende que “sendo a PNCV a principal parte interessada na garantia da segurança dos turistas, será viável conceder formação em matéria de segurança a grupos de profissionais ligados ao turismo: guias, segurança privada de hotéis e funcionários de empresas de transportes públicos”. Para corroborar esta ideia, ANDRADE (2023) afirma que a PNCV deve investir na “formação dos efetivos em línguas estrangeiras, principalmente as línguas inglesa e francesa”. O programa “Turismo Seguro”, no âmbito do Programa Segurança Solidária, com o objetivo de “prevenir a violência e a criminalidade contra turistas, nas ilhas de vocação turística” (PN, 2014, p. 47), não tem surtido o efeito desejado na prática, uma vez que “o programa “turismo seguro” não responde às exigências das ameaças transnacionais, como o terrorismo internacional ou a criminalidade organizada, pois foi projetado e direcionado para a criminalidade doméstica e não a transnacional” (SEMEDO, 2019, p. 72).

Com o crescimento do turismo de cruzeiros em Cabo Verde, as autoridades competentes devem trabalhar em coordenação e articulação, com a finalidade de oferecerem as melhores condições de segurança para a população cabo-verdiana e para os seus visitantes.

Concluindo, a PNCV destaca-se enquanto garante da segurança portuária, assegurando a proteção das pessoas e dos seus bens, do controlo fronteiriço e aduaneiro, bem como da segurança dos portos e dos navios em águas do território nacional.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

### DICIONÁRIOS E ENCICLOPÉDIAS

GAMES, N. (2018). “Narcotráfico” in SAINT-PIERRE, H. e VITELLI, M. (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* (Trad. FERREIRA, J., VARRIALE, C., MÔNACO, G., CACAIS, L. e DINI, R., 11ª ed., Vol. 1, pp. 409-413). Brasília: Editora Universidade de Brasília.

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

ALMEIDA, J. (1938). *O Porto Grande de São Vicente de Cabo Verde*. Lisboa: Editorial Império.

ANDRADE, E. (1996). *As ilhas de Cabo Verde: Da «Descoberta» à Independência Nacional (1460-1975)*. Paris: L’Harmattan.

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.

CAETANO, M. (2003). *Manual de Direito Administrativo - Vol. II* (10.ª ed.). Coimbra: Almedina.

CAMPENHOUDT, L. et al. (2019). *Manual de Investigação em Ciências Sociais*. (MARQUES, J. et al., trad.). Lisboa: Gradiva.

CARMO, H. (2021). A metodologia como dispositivo de orientação para a investigação. *In Politeia*, XVIII (1), 13-41. Lisboa: ISCPSI.

- CLEMENTE, P. (2015). *Cidadania, Polícia e Segurança*. Lisboa: ISCPSI.
- CORREIA, E. P. (2012). Política e Segurança: Teorias e Conjunturas da Atualidade. *In* CORREIA, E. P. e DUQUE, R. (2012). *O Poder Político e a Segurança*. Lisboa: Fonte da Palavra. pp. 25-26.
- CORREIA, E. P. (2018). *Políticas Públicas de Segurança*. Lisboa: ISCPSI.
- CORREIA E SILVA, A. (2000). *Nos tempos do Porto Grande do Mindelo*. Praia – Mindelo: Centro Cultural Português.
- CORREIA E SILVA, A. (2002). Cabo Verde e a geopolítica do Atlântico. *In* SANTOS, M. (2002). *História Geral de Cabo Verde*. Coimbra: Imprensa de Coimbra. pp: 1-16.
- CRESWELL, J., POTH, C. (2018). *Qualitative Inquiry and Research Design: Choosing Among Five Approaches*. Canada: Universidade de Alberta.
- DIAS, H. V. (2012). *Metamorfoses da Polícia: novos paradigmas de segurança e liberdade*. Lisboa: Almedina.
- DUQUE, R. (2015). Singularidades da Coexistência da Liberdade e da Segurança em Democracia. *In* CORREIA E. P. *Liberdade e Segurança*. Lisboa: ISCPSI-ICPOL. pp. 55-68.
- ELIAS, L. (2018). *Ciências policiais e Segurança Interna: Desafios e perspectiva*. Lisboa: ISCPSI.
- ESPÍRITO SANTO, P. (2015). *Introdução à Metodologia das Ciências Sociais Gênese, Fundamentos e Problemas*. 2ª Ed. Lisboa: Edições Sílabo.
- FELGUEIRAS, S. (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.
- FIÃES FERNANDES, L. (2014). *Intelligence e Segurança Interna*. Lisboa: ISCPSI.
- FORTIN, M. F. (1999). *O processo de investigação: Da Conceção á Realização*. Loures: Lusociência - Edições Técnicas e Científicas, Lda.
- GOMES, P. (2022). Dimensão histórica e atual da evolução da identidade das ciências policiais no espaço europeu. *In* JÚNIOR, A.; FERNANDES, R. & MACHADO, P. (2022). *Ciências Policiais: conceito, objeto e método de investigação científica*. Lisboa: ISCPSI. pp. 31-57.

GONÇALVES, G. (2017). Polícia e modernidade. As múltiplas dimensões de um objeto historiográfico. In GONÇALVES, G. & DURÃO, S. (2017). *Polícia e Polícias em Portugal. Perspetivas Históricas*. Lisboa: Editora Mundos Sociais. pp. 15-33.

GONÇALVES, J. e GONÇALVES, S. (2019). Um Olhar Sobre a Entrevista de Investigação. In AZEREDO, Z. (coord.). *Teoria e Prática em Investigação Qualitativa*. Lisboa: Edições Piaget. pp. 11-27.

GOUVEIA, J. (2017). *Estudos de Direito e Segurança*, Vol. II. Coimbra: Almedina.

MARCONI, M. D.; LAKATOS, E. M. (2003). *Fundamentos de metodologia científica*. São Paulo: Atlas, S.A.

QUIVY, R. & CAMPENHOUDT, L. (2005). *Manual de Investigação em Ciências Sociais*. (4ª ed). Lisboa: Gradiva.

REIS, F. (2018). *Investigação Científica e Trabalhos Académicos - Guia Prático*. Lisboa: Edições Sílabo.

SARMENTO, M. (2013). *Metodologia Científica para a Elaboração, Escrita e Apresentação de Teses*. Lisboa: Universidade Lusíada Editora.

TEIXEIRA, N. (2002). *Contributos para a Política de Segurança Interna*. Lisboa: Ministério da Administração Interna.

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

VALENTE, M. (2019). *Teoria Geral do Direito Policial* (6ª ed.). Coimbra: Edições Almedina, SA.

VARELA, M. (2013). “Gestão e Estratégia: desafios da globalização” in CAETANO, J., VARELA, M. e PORTUGAL, M. *Gestão Empresarial*. Lisboa: Escolar. pp. 86-120.

#### **ARTIGOS EM REVISTAS CIENTÍFICAS**

ESCORREGA, L. (2009). A Segurança e os “Novos” Riscos e Ameaças: Perspectivas Várias. *Revista Militar*, 2491/2192, pp. 2-3.

ELIAS, L. (2012). Desafios da segurança na sociedade globalizada. *Observatório Político*. <http://www.observatoriopolitico.pt/wp-content/uploads/2012/05/wp-11.pdf> (Acedido em 12.01.2023).

ELIAS, L. (2013). A externalização da segurança interna: as dimensões global, europeia e lusófona, *Relações Internacionais*, n.º 40, pp. 9-29. <http://www.scielo.mec.pt/pdf/ri/n40/n40a02.pdf>. (Acedido em 10.01.2023).

GOUVEIA, J. (2017). Segurança portuária e aeroportuária. *Revista Proteger*, 29, pp. 16-29. <https://www.apsei.org.pt/proteger/edicoes/proteger-29/> (Acedido em 18.01.2023).

GRANJO, P. (2006). Quando o conceito de «risco» se torna perigoso. *Análise Social*, 41(181), pp. 1167-1179. <http://analisesocial.ics.ul.pt/documentos/1218723740D5bIY1dm1Zi12UQ1.pdf> (Acedido em 20.02.2023).

HAIMES, Y. (2006). On the Definition of Vulnerabilities in Measuring Risks to Infrastructures, *Risk Analysis. A International Journal*, 26, (2), pp. 293-296. <https://doi.org/10.1111/j.1539-6924.2006.00755.x> (Acedido em 21.01.2023).

HIJMANS, M. (2018). Segurança marítima e os estudos da segurança: revisão da literatura. *Que Segurança Marítima Temos*, pp. 24-37. [https://ipri.unl.pt/images/publicacoes/revista\\_ri/pdf/ri57/RI57\\_art03\\_MBH.pdf](https://ipri.unl.pt/images/publicacoes/revista_ri/pdf/ri57/RI57_art03_MBH.pdf) (Acedido em 18.02.2023)

KAJIBANGA, R. (2016). Defesa Nacional: Novas Ameaças, Direito, Segurança e Democracia: *CEDIS Working Papers*, n.º 33. [http://cedis.fd.unl.pt/wp-content/uploads/2017/10/CEDIS-working-paper\\_DSD\\_defesanacional\\_novas-amea%C3%A7as.pdf](http://cedis.fd.unl.pt/wp-content/uploads/2017/10/CEDIS-working-paper_DSD_defesanacional_novas-amea%C3%A7as.pdf). (Acedido em 05.02.2023).

MATOS, A. (2012). Os desafios da segurança marítima na África Ocidental: uma perspetiva de Cabo Verde. *Nação e Guerra*, 131(5), pp. 79-90. [https://comum.rcaap.pt/bitstream/10400.26/7654/1/NeD131\\_AnterodeMatos.pdf](https://comum.rcaap.pt/bitstream/10400.26/7654/1/NeD131_AnterodeMatos.pdf) (Acedido em 20.12.2022)

NEVES, J. M. (2014). Política & Estratégias. *Jornal da Economia do Mar*, pp. 18-21. <https://www.jornaldaeconomiadomar.com/> (Acedido em 12.01.2023).

PEREIRA, L. (2018). A segurança marítima e a vontade para agir em conjunto. *Que Segurança Marítima Temos e Queremos*, pp. 101-118. [https://ipri.unl.pt/images/publicacoes/revista\\_ri/pdf/ri57/RI57\\_art07\\_LCPS.pdf](https://ipri.unl.pt/images/publicacoes/revista_ri/pdf/ri57/RI57_art07_LCPS.pdf) (Acedido em 11.01.2023).

PIEIDADE, J. (2018). Segurança marítima e os estudos da segurança: revisão da literatura. *Que Segurança Marítima Temos*, pp. 11-24. [https://novaresearch.unl.pt/files/12234103/Seguran\\_a\\_mar\\_tima.pdf](https://novaresearch.unl.pt/files/12234103/Seguran_a_mar_tima.pdf) (Acedido em 11.01.2023).

PN, (2014). Polícia cabo-verdiana 143 anos ao serviço de Cabo Verde. *Revista da Polícia Nacional*, (1ª ed.). Praia: EME - Marketing e Eventos, Lda.

ROCHA, A. (2012). Centro de Investigação de Direito Público. *A gestão e concessão das áreas portuárias*. [https://www.icjp.pt/sites/default/files/papers/a\\_gestao\\_e\\_a\\_concessao\\_das\\_areas\\_portuarias.pdf](https://www.icjp.pt/sites/default/files/papers/a_gestao_e_a_concessao_das_areas_portuarias.pdf) (Acedido em 10.12.2022).

ROSA, J. (2014). “Infrastructure debt funds” – Contributos para o refinanciamento das parcerias em Portugal. *Revista de Direito das Sociedades*, 3 (4). pp. 719-791. <http://www.revistadedireitodassociedades.pt/artigos/infrastructure-debt-funds-contributos-para-o-refinanciamento-das-parcerias-em-portugal> (Acedido em 10.12.2022).

## **TESES, DISSERTAÇÕES E TRABALHOS FINAIS**

BARBOSA, A. L. (2012). *Estado e Polícia: A Institucionalização da Segurança Pública em Cabo Verde - (1870 – 2000)*. [Dissertação de Mestrado, Universidade de Cabo Verde]. Praia.

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, Instituto Superior de Ciências Policiais e Segurança Interna]. Repositório Científico de Acesso Aberto de Portugal.

CARDIM, M. (2006). *Implementação de Políticas Públicas: do discurso às práticas*. [Tese de Doutoramento, Instituto de Ciências Sociais e Políticas]. Repositório Científico de Acesso Aberto de Portugal.

CARDOSO, U. (2013). *Estratégia para o Desenvolvimento do Setor Portuário de Cabo Verde, com Base nas Tendências Internacionais*. [Projeto de Mestrado em gestão, Instituto Universitário de Lisboa]. [http://www.portaldoconhecimento.gov.cv/bitstream/10961/3235/1/tese%20de%20mestrado%20-%20ulisses%20cardoso\\_1.pdf](http://www.portaldoconhecimento.gov.cv/bitstream/10961/3235/1/tese%20de%20mestrado%20-%20ulisses%20cardoso_1.pdf) (Acedido em 25.01.2023).

CASTRO, C. S. (1999). *A questão das polícias municipais*. [Dissertação de mestrado em Ciências Jurídico Políticos, FDUC]. Coimbra.

CAVALCANTI, C. M. (2018). *A privatização da segurança pública nos aeroportos: contributos a uma perspetiva luso-brasileira*. [Dissertação de Mestrado, Universidade Nova de Lisboa]. Lisboa.

FORTES, G. (2014). *A dimensão marítima da segurança nacional – os desafios do arquipélago de Cabo Verde*. [Dissertação de Mestrado, Universidade Nova]. <https://run.unl.pt/handle/10362/14427>. (Acedido em 28.01.2023).

INÁCIO, C. C. (2010). *Políticas Públicas de Segurança – novo paradigma*. [Dissertação de Mestrado, Universidade de Aveiro]. Aveiro.

JESUS, N. (2010). *Impacto Socio-Económico da Abolição da Escravatura na Sociedade CaboVerdiana*. [Tese de Licenciatura, Universidade de Cabo Verde]. <http://portaldocohecimento.gov.cv/bitstream/10961/2108/1/desenvolvimento%20ga.pdf> (Acedido em 25.01.2023).

MONTEIRO, I. (2021). *Segurança privada em Cabo Verde: controlo e fiscalização*. [Dissertação de Mestrado, ISCPSI]. Lisboa.

MOTA, F. (2010). *Segurança marítima: o caso nacional e perspectivas futuras*. Instituto de Estudos Superiores Militares. Lisboa.

NASCIMENTO, J. (2016). *Gestão de infraestruturas portuárias em Cabo Verde – o caso ENAPOR, S.A.* [Tese de Licenciatura, Universidade do Mindelo]. <http://www.portaldocohecimento.gov.cv/bitstream/10961/4878/1/joana%20nascimento%202016.%20gestão%20de%20infraestruturas%20portuárias%20em%20cabo%20verde.pdf> (Acedido em 20.02.2023).

PIRES, J. (2015). *O novo conceito expedicionário de proteção portuário da NATO*. [Dissertação de Mestrado em Ciências Militares Navais, Escola Naval]. <https://comum.rcaap.pt/bitstream/10400.26/10852/1/ASPOF%20M%20Antunes%20Pires%202015.pdf> (Acedido em 11.03.2023).

RODRIGUES, A. (2016). *Regime jurídico dos portos, tendências e desafios ao nível internacional – o caso de Cabo Verde*. [Dissertação de Mestrado em Direito Marítimo e Comércio Internacional, Universidade do Mindelo]. <http://www.portaldocohecimento.gov.cv/bitstream/10961/3643/1/Rodrigues%202014.%20Regime%20jur%c3%addico%20dos%20portos.pdf> (Acedido em 14.01.2023).

RODRIGUES, G. (2020). *Revistas de prevenção e segurança intrusivas: competência policial inalienável?* [Dissertação de Mestrado, ISCPSI]. Lisboa.

RODRIGUES, N. D. (2016). *Polícia Nacional de Cabo Verde: Análise Histórica e de Competência.* [Dissertação de Mestrado, ISCPSI]. Lisboa.

SEMEDO, A. (2019). *Segurança e turismo a polícia nacional e a promoção da segurança no turismo em Cabo Verde.* [Dissertação de Mestrado, Instituto Superior de ciências Policiais e Segurança Interna]. Repositório Científico de Acesso Aberto de Portugal.

SILVA, N. (2018). *A geolocalização de Cabo Verde e os desafios à segurança face às ameaças híbridas: o caso do narcotráfico e o terrorismo.* [Dissertação de Mestrado, Instituto Superior de Ciências Policiais e Segurança Interna]. Repositório Científico de Acesso Aberto de Portugal.

TAVARES, A. (2016). *Cabo Verde na encruzilhada (trans)Atlântica: posicionamento geopolítico e a necessidade de uma política externa de segurança e defesa.* [Tese de Doutoramento em Relações Internacionais, Universidade Nova de Lisboa]. [https://run.unl.pt/bitstream/10362/20149/1/Tese\\_doutoramento\\_adilson\\_tavares.pdf](https://run.unl.pt/bitstream/10362/20149/1/Tese_doutoramento_adilson_tavares.pdf) (Acedido em 25.01.2023).

VEIGA, H. M. (2014). *Mecanismo de Controlo Interno: Perfil dos Policiais Infractores da Polícia Nacional de Cabo Verde.* [Dissertação de Mestrado, Universidade de Cabo Verde]. Praia.

## **LEGISLAÇÃO**

CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA (2014). *Estratégia de Segurança Marítima da União Europeia.* [https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-112\\_05\\_-2014\\_-INIT/pt/pdf](https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-112_05_-2014_-INIT/pt/pdf) (Acedido em 25.01.2023).

DECRETO n.º 5/2004, de 1 de março – Aprova, para ratificação as emendas à Convenção SOLAS'74 (Convenção Internacional Para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar, 1974) de 28 de dezembro, publicado no Boletim Oficial n.º 7, I Série.

DECRETO-LEGISLATIVO n.º 4/2010, de 3 de junho de 2010 – Aprova o Código Aduaneiro, publicado no Boletim Oficial n.º 21, I Série.

DECRETO-LEGISLATIVO n.º 8/2010, de 28 de setembro – Aprova o estatuto do Pessoal Policial da Polícia Nacional, alterado pelo DECRETO-LEI, de 16 de janeiro, publicado no Boletim Oficial n.º 35, I Série.

DECRETO-LEGISLATIVO n.º 10/2010, de 1 de novembro – Aprova o regime jurídico dos Portos de Cabo Verde, alterado pelo DECRETO-LEGISLATIVO n.º 1/2013, de 12 de setembro, publicado no Boletim Oficial n.º 47, I Série.

DECRETO-LEGISLATIVO n.º 14/2010, de 15 de novembro – Aprova o Código Marítimo de Cabo Verde, publicado no Boletim Oficial n.º 44, I Série.

DECRETO-LEI n.º 26/2004, de 21 de junho – Atribui competências aos organismos nacionais em matéria de segurança marítima, publicado no Boletim Oficial n.º 19, I Série.

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

DECRETO-LEI n.º 46/2013, de 14 de novembro – Estabelece as bases gerais da concessão dos portos de Cabo Verde, publicado em Boletim Oficial n.º 61, I Série.

DECRETO-LEI n.º 23/2014, de 2 de abril de 2014 – Aprova o regulamento do Código Aduaneiro, publicado no Boletim Oficial n.º 23, I Série.

DECRETO-LEI n.º 2/2015, de 6 de janeiro – Aprova o regime jurídico de entrada, permanência, saída e expulsão de estrangeiros do território cabo-verdiano, publicado no Boletim Oficial n.º 1, I Série.

DECRETO-LEI n.º 38/2018 de 20 de junho – que cria o Instituto Marítimo Portuário, alterado pelo DECRETO-LEI n.º 37/2021, de 20 de abril, publicado em Boletim Oficial n.º 41, I Série.

DECRETO-LEI n.º 40/2021, de 23 de abril, que revoga DECRETO-LEI n.º 39/2007, de 12 de novembro – que 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-REGULAMENTAR n.º 15/2010, de 20 de dezembro – Aprova o Regulamento dos Portos de Cabo Verde, alterado pelo DECRETO-REGULAMENTAR n.º 21/2013, de 14 de novembro, publicado no Boletim Oficial n.º 61, I Série.

ESTATUTO DA EMPRESA NACIONAL DE ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS, de 2 de março de 2018, publicado em Boletim Oficial n.º 14, II 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.

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

RESOLUÇÃO n.º 5/2011, de 17 de janeiro - Aprova o Conceito Estratégico de Defesa e Segurança Nacional, publicado no Boletim Oficial n.º 3, I Série.

UNIÃO AFRICANA (2012). *Estratégia Marítima Integrada de África 2050*. [https://au.int/sites/default/files/documents/30932-doc-2050\\_aim\\_strategy\\_pt\\_0.pdf](https://au.int/sites/default/files/documents/30932-doc-2050_aim_strategy_pt_0.pdf) (Acedido em 15.02.2023).

## **FONTES ELETRÓNICAS**

A NAÇÃO (2023). *Maió: Navio Vasco da Gama consegue atracar pela primeira vez após modernização do Porto*. <https://www.anacao.cv/noticia/2023/02/09/maio-navio-vasco-da-gama-consegue-atracar-pela-primeira-vez-apos-modernizacao-do-porto/> (Acedido em 28.03.2023).

A SEMANA (2022). *Cabo Verde inaugura ampliação de porto do Maio pela primeira vez com rampas*. [https://www.asemana.publ.cv/?Cabo-Verde-inaugura-ampliacao-de-porto-do-Maio-pela-primeira-vez-com-rampas&ak=1#ancre\\_com](https://www.asemana.publ.cv/?Cabo-Verde-inaugura-ampliacao-de-porto-do-Maio-pela-primeira-vez-com-rampas&ak=1#ancre_com) (Acedido em 27.11.2022).

CONFERÊNCIA ENAPOR 40 ANOS, (2022). *Enapor 40 anos*. <https://www.youtube.com/watch?v=DKUvS4kk9oc> (Acedido em 10.03.2023).

CAMBRIDGE DICTIONARY (2022). *Definição de Infraestrutura*. <https://dictionary.cambridge.org/dictionary/portuguese-english/infraestrutura> (Acedido em 10.11.2022).

ENAPOR (2022). Informação detalhada sobre cada porto. <http://enapor.cv/page/portos> (Acedido em 11.11.2022).

ENAPOR (2023). [www.enapor.cv](http://www.enapor.cv) (Acedido em 15.11.2022).

EXPRESSO DAS ILHAS (2017). *Cabo Verde avaliado positivamente na auditoria do IMO*. <https://expressodasilhas.cv/pais/2017/05/22/cabo-verde-avaliado-positivamente-na-auditoria-imo/53315> (Acedido em 01.02.2023).

EXPRESSO DAS ILHAS (2022). *Temos que garantir a autoridade do Estado em todo o espaço marítimo*. <https://expressodasilhas.cv/pais/2022/07/23/temos-que-garantir-a-autoridade-do-estado-em-todo-o-espaco-maritimo/81194> (Acedido em 15.01.2023).

EXPRESSO DAS ILHAS (2023). *Navios de cruzeiro trouxeram quase 48000 turistas a Cabo Verde em 2022*. <https://expressodasilhas.cv/pais/2023/02/08/navios-de-cruzeiro-trouxeram-quase-48000-turistas-a-cabo-verde-em-2022/84314> (Acedido em 23.03.2023).

EXPRESSO DAS ILHAS (2023). *Cabo Verde espera mais de 200 escalas de cruzeiros com 120 mil turistas este ano*. <https://expressodasilhas.cv/pais/2023/04/10/cabo-verde-espera-mais-de-200-escalas-de-cruzeiros-com-120-mil-turistas-este-ano/85267> (Acedido em 18.04.2023).

FEDERATION OF EUROPEAN RISK MANAGEMENT ASSOCIATIONS (2003). *Norma de Gestão de Riscos*. <https://www.ferma.eu/app/uploads/2011/11/a-risk-management-standard-portuguese-version.pdf> (Acedido em 17.02.2023)

GOVERNO DE CABO VERDE (2014). *Porto da Praia é uma das maiores infraestruturas do país*. <https://www.governo.cv/porto-da-praia-e-uma-das-maiores-infra-estruturas-do-pais/> (Acedido em 01.11.2022).

GOVERNO DE CABO VERDE (2022). *Inauguração do Porto Inglês “Estamos a construir o presente e o futuro da ilha” – Ulisses Correia e Silva*. <https://www.governo.cv/inauguracao-do-porto-ingles-estamos-a-construir-o-presente-e-o-futuro-da-ilha-ulisses-correia-e-sila/> (Acedido em 27.11.2022).

INFORPRESS (2022). *Enapor projeta crescimento económico de 7% até ao final do ano – PCA*. <https://inforpress.cv/enapor-projecta-crescimento-economico-de-7-ate-ao-final-do-ano-pca/> (Acedido em 30.03.2023).

INFORPRESS (2022). *Cosmar carece de radar de vigilância marítima e meios aéreos para patrulha*. <https://inforpress.cv/cosmar-carece-de-radar-de-vigilancia-maritima-e-meios-aer-eos-para-patrulha/> (Acedido em 20.12.2022).

INFORPRESS (2022). *Boa Vista: Ministro do Mar quer “repaginação” do sistema de gestão nos portos de cabo Verde*. <https://inforpress.cv/boa-vista-ministro-do-mar-quer-repaginacao-do-sistema-de-gestao-nos-portos-de-cabo-verde/> (Acedido em 06.02.2023).

MINISTÉRIO DAS FINANÇAS E DO FOMENTO EMPRESARIAL (2020). *Boletim Estatístico do Comércio Externo 2016 – 2020*. <https://www.mf.gov.cv/web/dnre/publica%C3%A7%C3%B5es-e-estat%C3%8Dsticas> (Acedido em 17.01.2023).

OXFORD LEANER'S DICTIONARIES. *Definição Infraestrutura*. <https://www.oxfordlearnersdictionaries.com/definition/english/infrastructural?q=infrastructural> (Acedido em 10.11.2022).

PANAPRESS (2014). *Cabo Verde inaugura obras de ampliação do Porto da Praia*. [https://www.panapress.com/Cabo-Verde-inaugura-obras-de-amp-a\\_900488-lang4-free\\_news.html](https://www.panapress.com/Cabo-Verde-inaugura-obras-de-amp-a_900488-lang4-free_news.html) (Acedido em 01.11.2022).

VIDA DE MOCHILA (2023). *O controlo fronteiriço verifica as suas malas*. <https://vidademochila.org/curiosidades/o-controlo-fronteirico-verifica-as-suas-malas/> (Acedido em 02.02.2023).

## **ENTREVISTAS**

ANDRADE, J. (2023). Superintendente da PNCV e Diretor Nacional Adjunto para a Área de Planeamento Orçamento e Gestão da PNCV (Entrevistado em 16.02.2023).

MARTINS, J. (2023). Chefe de Segurança do Porto da Praia (Entrevistado em 13.04.2023).

RODRIGUES, L. (2023). Comissário da PNCV e Comandante Adjunto pela Área Operativa do Comando da Secção Fiscal da Praia (Entrevistado em 16.02.2023).

SANTOS, S. (2023). Presidente do Conselho Diretivo do Instituto Marítimo e Portuário (Entrevistado em 01.02.2023).

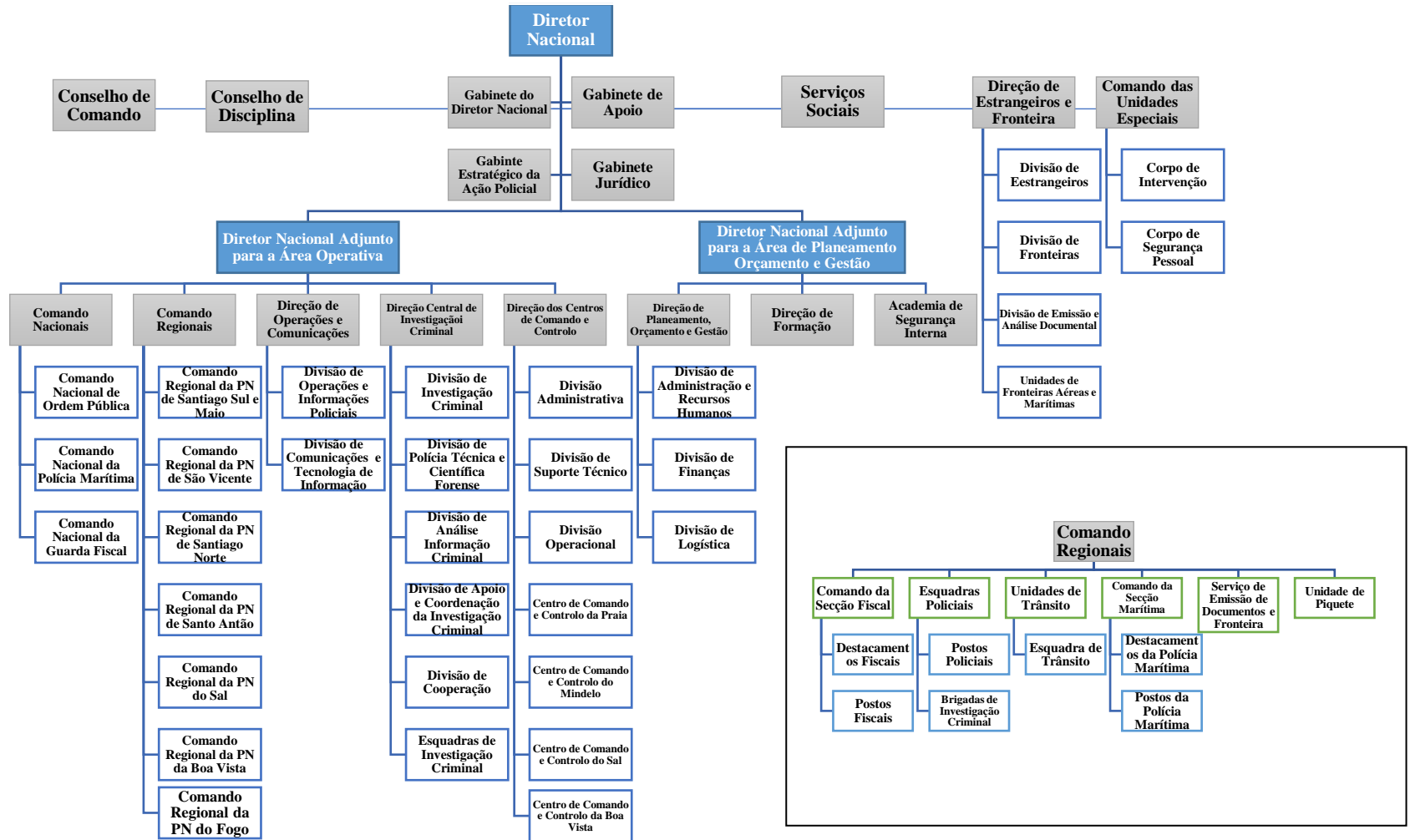
SILVA, C. (2023). Comissário da PNCV e Chefe da Divisão das Fronteiras Aéreas e Marítimas na DEF (Entrevistado em 04.04.2023).

## **ANEXOS E APÊNDICES**

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

SEGURANÇA PORTUÁRIA  
 SUBSÍDIOS DA POLÍCIA NACIONAL DE CABO VERDE

Diagrama 1 - Organograma da PNCV.



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

**ANEXO II**

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

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














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

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

**ANEXO III**

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

**Quadro 2 - Carreiras e postos do quadro de pessoal policial da PNCV**

<b>Carreiras</b>		<b>Postos</b>	<b>Distintivos</b>
<i>Oficiais</i>	<i>Superiores</i>	Superintendente-Geral	
		Superintendente	
		Intendente	
		Subintendente	
	<i>Subalternos</i>	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: DECRETO-LEGISLATIVO n.º 8/2010, de 28 de setembro.

**ANEXO IV**

**Certificado Internacional de Segurança do Navio**

Modelo do certificado internacional de segurança do navio

**CERTIFICADO INTERNACIONAL DE  
SEGURANÇA DO NAVIO**

(Selo oficial)

(Estado)

Certificado N.º .....

Emitido nos termos das disposições do

**CÓDIGO INTERNACIONAL DE SEGURANÇA DOS  
NAVIOS E DAS INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS  
(CÓDIGO ISPS)**

sob a autoridade do Governo de \_\_\_\_\_

(Estado)

por \_\_\_\_\_

(pessoa ou organização autorizada)

Nome do navio : .....

Número ou letras  
do distintivo do navio : .....

Porto de registo : .....

Tipo de navio : .....

Arqueação bruta : .....

Número IMO : .....

Nome e endereço da companhia : .....

**CERTIFICA-SE:**

1 Que o sistema de segurança e os equipamentos de segurança conexos do navio foram verificados em conformidade com o disposto na secção 19.1 da Parte A do Código ISPS;

2 Que a verificação comprovou que o sistema de segurança e os equipamentos de segurança conexos do navio são satisfatórios em todos os aspectos e que o navio satisfaz as prescrições aplicáveis do Capítulo XI-2 da Convenção e da Parte A do Código ISPS;

3 Que o navio dispõe de um plano de segurança aprovado.

Data da verificação inicial/ de renovação

com base na qual é emitido o presente certificado...

O presente certificado é válido até.....

sob reserva das verificações a efectuar em conformidade com o disposto na secção 19.1.1 da Parte A do Código ISPS.

Emitido em .....

(local de emissão do certificado)

Data de emissão.....

(Assinatura do funcionário devidamente  
autorizado que emite o certificado)

(Selo ou carimbo, consoante o caso,  
da autoridade emissora)

**APÊNDICE I**

**Rotas dos navios de longo curso e cruzeiros no Porto Grande**

**Quadro 3 - Rotas dos navios no Porto Grande**

<b>Porto de Origem</b>		<b>Porto de Destino</b>
África do Sul		África do Sul / Canadá / Espanha / França / Ilhas Maurícias / Japão / Líbia / Noruega / Panamá / Portugal Singapura / USA
Alemanha		Portos Desconhecidos
Antuérpia		Guiné-Conacri
Angola		Angola / Canadá / Caribe / Espanha / Gabão / Países Baixos USA
Arábia Saudita		Arábia Saudita
Argélia		Brasil / Uruguai
Argentina		Porto da Praia / Argélia / Argentina / Bélgica / Dinamarca Egito / Espanha / França / Gibraltar / Grécia / Israel / Itália Jordânia / Letônia / Libéria / Líbia / Mauritânia / Países Baixos / República da Irlanda / Rússia / Turquia / USA
Austrália		Espanha / França / Marrocos / País de Gales
Bahamas		Nigéria / Senegal
Bélgica		Portos Desconhecido
Benim		Gibraltar / Guiné-Conacri
Brasil	<b>Porto Grande</b>	Alemanha / Antuérpia / Arábia Saudita / Argélia / Bélgica Egito / Eslovênia Espanha / França / Geórgia / Gibraltar Grécia Inglaterra / Irlanda do Norte / Islândia / Israel Itália / Jamaica Jordânia / Líbia / Lituânia / Marrocos Mauritânia / Noruega Omã / Países Baixos / Polónia Portugal / Rússia / Senegal Tunísia / Turquia
Camarões		Brasil / Espanha / Gibraltar
Canadá		Canadá / Costa do Marfim / Espanha / Gana / Gabão / Libéria Moçambique / Nigéria / Senegal / Singapura
Caribe		Espanha / Gibraltar / Senegal
Chile		Espanha
China		Canadá
Colômbia		Egito
Correia do Sul		Espanha
Costa do Marfim		Antuérpia / Caribe / Costa do Marfim / Espanha / Marrocos Panamá / Portugal / Senegal / USA
Dinamarca		Brasil
Egito		Guiné-Conacri
Escócia		Angola / China / Guiné Equatorial

SEGURANÇA PORTUÁRIA  
SUBSÍDIOS DA POLÍCIA NACIONAL DE CABO VERDE

Espanha	Porto da Praia / Porto de Palmeira / África do Sul / Alemanha Argentina / Brasil / Caribe / Chile / Costa do Marfim / Espanha Gabão / Gâmbia / Gana / Guiana Guiné-Bissau / Ilhas Malvinas / Inglaterra / Marrocos / Mauritânia / Nigéria / Países Baixos / Portugal República Democrática do Congo / Senegal Suriname / Trindade e Tobago / Uruguai / USA Venezuela
Estônia	Brasil
França	Brasil / Canadá / Caribe / Caribe / Espanha / Gâmbia Nigéria Países Baixos / República Democrática Congo
Gabão	Benim / Espanha / México / Noruega / USA
Gâmbia	Porto da Praia / Brasil / Países baixos / Guatemala / USA
Gana	África do Sul / Espanha / Mauritânia / Países Baixos / USA
Gibraltar	Porto de Palmeira / Angola / Brasil / Espanha / França / Gabão Gibraltar / Países Baixos / Porto Rico / Portugal / Serra Leoa USA
Grécia	Brasil
Guatemala	Mauritânia
Guiana	Canadá / Espanha / Itália / Ucrânia
Guiné-Bissau	Porto da Praia
Guiné-Conacri	África do Sul / Angola / Arábia Saudita / Bélgica / Canadá Espanha / França / Guiana / Guiné-Conacri / Irlanda / Portugal Senegal / USA
Japão	Porto Desconhecido
Ilhas Malvinas	Dinamarca / Espanha / Ilhas Malvinas / Inglaterra / Noruega
Índia	Canadá
Inglaterra	Brasil / Senegal
Islândia	Ilhas Maurício / Uruguai
Israel	Brasil
Itália	Brasil / Camarões / Chile / Gâmbia / Gibraltar
Jamaica	Austrália / Costa do Marfim
Letônia	Benim / Brasil / Libéria / Nigéria
Líbano	Portugal
Libéria	França
Líbia	Brasil
Lituânia	Argentina / Brasil / Namíbia
Madagáscar	Canadá / Espanha
Malta	Argentina / Singapura
Marrocos	África do Sul / Argentina / Brasil / Gabão / Gana / Guiana Guiné-Conacri / Portugal
Maurício	Namíbia / Panamá

SEGURANÇA PORTUÁRIA  
SUBSÍDIOS DA POLÍCIA NACIONAL DE CABO VERDE

Mauritânia	Porto da Praia / Argentina / Austrália / Brasil / Costa do Marfim Espanha / França / Gabão / Gana / Mauritânia México / Portugal / Serra Leoa / Togo / USA
Moçambique	Canadá / Espanha
Namíbia	África do Sul / Canadá / USA
Nigéria	Antuérpia / Brasil / Canadá / Caribe / Colômbia / Espanha Marrocos / Países Baixos / Porto Rico / Rússia / Senegal / USA
Noruega	Porto da Praia / Angola / Brasil / Gâmbia / Singapura / Uruguai
Países Baixos	Porto da Praia / Porto de Palmeira / Argentina / Brasil / Caribe Espanha / Gana / Guiana / Portugal / Samoa Uruguai
Panamá	África do Sul / Correia do Sul / Mauritânia / Senegal
Polónia	Benim / Brasil
Portugal	Porto da Praia / Porto de Palmeira / Angola / Antuérpia Bahamas / Brasil / Caribe / Chile / Costa do Marfim / Espanha Gâmbia / Gibraltar / Guiana / Líbano / Portugal Suriname / São Tomé e Príncipe / Turquia / Uruguai / USA
República Democrática do Congo	Marrocos / USA
Rússia	Angola / Brasil
Seicheles	Espanha
Senegal	Argentina / Brasil / Espanha / El Salvador / França / Gâmbia Gana / Guiana / Líbia / Países Baixos / Portugal / República Dominicana / Senegal / Turquia / USA / Venezuela
Serra Leoa	África do Sul / Brasil / Irlanda / México / Serra Leoa / USA
Singapura	Canadá / Mauritânia
Sri Lanka	Porto Desconhecido
Suécia	Brasil / Nigéria / Portugal
Suriname	Espanha
Togo	Angola / Benim / Espanha / Gibraltar / Senegal
Trindade e Tobago	Espanha / Gabão / Senegal
Tunísia	República Democrática do Congo
Turquia	Equador / Marrocos / Nigéria / República Democrática do Congo / Togo
Uruguai	Egito / Espanha / Líbano / Mauritânia / Países Baixos Portugal / Rússia / Senegal / Uruguai
USA	Porto da Praia / Angola / Correia do Sul / Costa do Marfim Gana / Guiné-Conacri / Mauritânia / Nigéria / República Democrática do Congo / Senegal / Singapura / USA / Togo
Venezuela	Benim / Egito / Tunísia

Fonte: Adaptado da ENAPOR.

## **APÊNDICE II**

### **Rotas dos navios de longo curso e cruzeiros no Porto de Palmeira**

**Quadro 4 - Rotas dos navios no Porto de Palmeira**

<b>Porto de Origem</b>		<b>Porto de Destino</b>
Bélgica	<b>Porto de Palmeira</b>	Porto Grande
Brasil		Gibraltar / França / Marrocos / Países Baixos
Congo		Porto Grande
Costa do Marfim		Marrocos
Espanha		Porto Grande / Porto da Praia / Brasil / Espanha Gibraltar / Marrocos / Senegal / Uruguai
França		Porto Grande
Gibraltar		Porto Grande / Porto da Praia / Ilhas Malvinas
Guiné-Bissau		Espanha
Guiné-Conacri		Porto Grande
Inglaterra		Chile
Itália		Itália
Marrocos		Porto Grande / Portugal
Países Baixos		Porto Grande / Argélia / Brasil / Gibraltar Portugal / Senegal
Portugal		Porto Grande / Porto da Praia / Portugal
Senegal		Porto Grande / Espanha / Gibraltar / Senegal
Togo		Senegal
USA		Guine Conacri / Itália

Fonte: Adaptado da ENAPOR.

**APÊNDICE III**

**Rotas dos navios de longo curso e cruzeiros no Porto da Praia**

**Quadro 5 - Rotas dos navios no Porto da Praia**

<b>Porto de Origem</b>		<b>Porto de Destino</b>
África do Sul		USA
Alemanha		Porto Grande
Argélia		Brasil / Porto
Argentina		Albânia / Gana
Benim		Porto Grande
Brasil		Gibraltar / França
Costa do Marfim		Marrocos
Espanha		Porto Grande / Espanha / Gana / Guernsey Guiné-Conacri / Inglaterra / São Tomé e Príncipe Uruguai
França		Porto Grande / Camarões
Gâmbia		Porto Grande
Guiana		Espanha / Países Baixos
Guiné-Bissau		Espanha
Guiné-Conacri	<b>Porto da Praia</b>	Porto Grande
Itália		Itália
Jamaica		Porto Grande
Marrocos		Espanha / Marrocos / Mauritânia
Mauritânia		Porto Grande / Espanha
Nigéria		Antuérpia / Espanha
Países Baixos		Porto Grande
Portugal		Porto Grande / Marrocos / Mauritânia / Portugal / São Tomé e Príncipe
Rússia		Rússia
Senegal		Porto Grande / África do Sul / Inglaterra / Porto Rico / Senegal
Serra Leoa		Porto Grande / Mauritânia
Singapura		Canada
Togo		Panamá
Trindade e Tobago		Costa do Marfim
USA		Nigéria

Fonte: Adaptado da ENAPOR.

**APÊNDICE IV**

**Pedido de autorização para aplicação de entrevistas**

SEGURANÇA PORTUÁRIA  
SUBSÍDIOS DA POLÍCIA NACIONAL DE CABO VERDE

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

Assunto: PEDIDO DE AUTORIZAÇÃO PARA APLICAÇÃO DE ENTREVISTAS

SAMUEL PLÁCIDO DELGADO DO ROSÁRIO, Aspirante a Oficial de Polícia, nº 52CV/800138, 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 “Segurança Portuária - Subsídios da Polícia Nacional de Cabo Verde”, sob orientação científica do Professor Doutor EDUARDO PEREIRA CORREIA.

O carácter científico do trabalho e a sua concretização prática carece da aplicação de entrevistas. É neste sentido que se manifesta à Vossa Exia a intenção de entrevistar o Sr., Superintendente **JORGE HUMBERTO ANDRADE**, Diretor Nacional Adjunto para a Área de Planeamento Orçamento e Gestão; o Sr. Comissário **Lucas Rodrigues**, Comandante Adjunto da Secção Fiscal da Praia; o Sr. Comissário **Carlos Silva**, Chefe da Divisão de Fronteiras; o Sr. Comissário **FAUSTINO SANCHES**, Comandante da Secção da Polícia Marítima da Praia; e se solicita a autorização da Vossa Exia. para o respetivo efeito.

O Aspirante SAMUEL PLÁCIDO DELGADO DO ROSÁRIO 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, 25 de janeiro de 2023.

*Samuel do Rosário*

SAMUEL PLÁCIDO DELGADO DO ROSÁRIO

*Aspirante a Oficial de Polícia*

20502  
27 07 23

**APÊNDICE V**

**Guião de Entrevista para Oficiais da PNCV**

## **Guião de Entrevista**

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

Pretende-se realizar uma entrevista com o propósito de suportar todo o trabalho de investigação realizado, de modo a compreender a evolução da segurança portuária e o contributo da Polícia Nacional de Cabo Verde no domínio da mesma.

O Aspirante a Oficial de Polícia SAMUEL PLÁCIDO DELGADO DO ROSÁRIO compromete-se a preservar a confidencialidade dos dados obtidos dentro do âmbito da elaboração e discussão da dissertação.

Muito obrigada pela sua importante colaboração!

## **Perfil do entrevistado**

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

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

## **Entrevista**

1. Como a PNCV faz o controlo das fronteiras e a fiscalização aduaneira nos portos. Qual é o papel da PNCV no domínio da segurança portuária?
2. Quais os principais riscos e ameaças que impendem sobre os portos de Cabo Verde?
3. Que medidas considera importantes para mitigar essas ameaças?
4. Outras instituições nacionais e internacionais cooperam com a PNCV no contexto da segurança portuária. Como analisa esta cooperação?

5. Como avalia o desempenho da segurança privada no contexto da segurança portuária?
6. Quais as perspetivas futuras para a PNCV relativamente à segurança portuária?

Lisboa e ISCPPI, janeiro de 2023

**APÊNDICE VI**

**Entrevista ao Superintendente da PNCV**

**APÊNDICE VII**

**Entrevista ao Comissário da PNCV**

**APÊNDICE VIII**

**Entrevista ao Comissário da PNCV**

**APÊNDICE IX**

**Guião de Entrevista ao Presidente do Conselho Diretivo do IMP**

## **Guião de Entrevista**

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

Pretende-se realizar uma entrevista com o propósito de suportar todo o trabalho de investigação realizado, de modo a compreender a evolução da segurança portuária e o contributo da Polícia Nacional de Cabo Verde no domínio da mesma.

O Aspirante a Oficial de Polícia SAMUEL PLÁCIDO DELGADO DO ROSÁRIO compromete-se a preservar a confidencialidade dos dados obtidos dentro do âmbito da elaboração e discussão da dissertação.

Muito obrigada pela sua importante colaboração!

### **Perfil do entrevistado**

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

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

### **Entrevista**

1. Qual é o papel da IMP para garantir a segurança nos portos de Cabo Verde?
2. Quais os principais riscos e ameaças que impendem sobre os portos de Cabo Verde?
3. Que medidas considera importantes para mitigar essas ameaças?
4. Que Instituições colaboram com o IMP no domínio da segurança portuária?
5. Como avalia a cooperação existente entre o IMP e a PNCV no âmbito da segurança portuária?

6. Como avalia o trabalho desenvolvido pelo IMP?
7. Quais as perspetivas futuras para a IMP relativamente à segurança portuária?

Lisboa e ISCP/PSI, janeiro de 2023

**APÊNDICE X**

**Entrevista ao Presidente do Conselho Diretivo do IMP**

**APÊNDICE XI**

**Guião de Entrevista ao Chefe de Segurança do Porto da Praia**

## **Guião de Entrevista**

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

Pretende-se realizar uma entrevista com o propósito de suportar todo o trabalho de investigação realizado, de modo a compreender a evolução da segurança portuária e o contributo da Polícia Nacional de Cabo Verde no domínio da mesma.

O Aspirante a Oficial de Polícia SAMUEL PLÁCIDO DELGADO DO ROSÁRIO compromete-se a preservar a confidencialidade dos dados obtidos dentro do âmbito da elaboração e discussão da dissertação.

Muito obrigada pela sua importante colaboração!

## **Perfil do entrevistado**

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

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

## **Entrevista**

1. Qual é o papel da ENAPOR para garantir a segurança nos portos de Cabo Verde?
2. Quais os principais riscos e ameaças que impendem sobre os portos de Cabo Verde?
3. Que medidas considera relevantes para mitigar essas ameaças?
4. Como avalia o desempenho da segurança privada no contexto da segurança portuária?
5. Como avalia a cooperação existente entre a ENAPOR e a PNCV no âmbito da segurança portuária?

6. Como avalia a desempenho Comissão Nacional para a Segurança Marítima.
7. Quais as perspetivas futuras para a ENAPOR relativamente à segurança portuária?

Lisboa e ISCPPI, janeiro de 2023

**APÊNDICE XII**

**Entrevista ao Chefe de Segurança do Porto da Praia**