



ACADEMIA MILITAR

O modelo de policiamento da Unidade de Controlo Costeiro e de Fronteiras no âmbito da prevenção, deteção e repressão ao tráfico internacional de estupefacientes

Aspirante de Cavalaria da GNR José Pedro Monteiro Azevedo

Trabalho de Investigação Aplicada

Mestrado Integrado de Ciências Militares na Especialidade de Segurança

Orientador: Professor Doutor José Fontes

Coorientador: Major de Cavalaria da GNR Nuno João Costa Ferreira Marinho

Júri

Presidente: Professora Elisabete Menezes

Arguente: Professor Diogo Feio

Orientador: Professor Doutor José Fontes

Diretor de Curso: Tenente-Coronel de Cavalaria da GNR Lucília Silva

Junho de 2025



ACADEMIA MILITAR

O modelo de policiamento da Unidade de Controlo Costeiro e de Fronteiras no âmbito da prevenção, deteção e repressão ao tráfico internacional de estupefacientes

Aspirante de Cavalaria da GNR José Pedro Monteiro Azevedo

Trabalho de Investigação Aplicada

Mestrado Integrado de Ciências Militares na Especialidade de Segurança

Orientador: Professor Doutor José Fontes

Coorientador: Major de Cavalaria da GNR Nuno João Costa Ferreira Marinho

Júri

Presidente: Professora Elisabete Menezes

Arguente: Professor Diogo Feio

Orientador: Professor Doutor José Fontes

Diretor de Curso: Tenente-Coronel de Cavalaria da GNR Lucília Silva

Junho de 2025

EPÍGRAFE

“A injustiça em qualquer lugar é uma ameaça à justiça por toda a parte”

(Martin Luther King)

DEDICATÓRIA

À minha namorada, aos meus pais e irmãos, à restante família e amigos. Obrigado por todo o vosso apoio.

AGRADECIMENTOS

As palavras de gratidão que agora se seguem, têm como alcance todos aqueles que contribuíram para a conclusão desta etapa que se reveste de enorme importância para mim, quer pelas inúmeras dificuldades sentidas, quer pelas alegrias vividas ao longo deste período de formação na Academia Militar.

Gostaria de agradecer ao meu orientador, o Sr. Professor José Fernandes Fontes Castelo Branco, por ter aceitado este projeto e pela sua dedicação e disponibilidade ao longo da realização deste Trabalho de Investigação Aplicada.

Ao meu coorientador, o Sr. Major Nuno João da Costa Ferreira Marinho, o meu sincero agradecimento por ter contribuído de forma incansável para o sucesso desta investigação, ajudando a estabelecer contactos relevantes que enriqueceram o produto final e pela transmissão de conhecimentos no âmbito das matérias abordadas, que sem dúvida foram muito importantes para idealizar e construir o caminho a seguir para este trabalho.

A todos os entrevistados que, através do seu conhecimento e experiência no âmbito operacional, engrandeceram o meu conhecimento sobre o fenómeno do tráfico internacional de estupefacientes e sobre a Unidade de Controlo Costeiro e de Fronteiras.

Aos meus camaradas da Academia Militar, agradeço por estes cinco anos de partilha de experiências e emoções, que certamente ficarão para sempre gravadas na minha memória.

À minha família e amigos, agradeço por me acompanharem e apoiarem ao longo deste percurso que tenho vindo a trilhar desde o ano de 2015.

À minha namorada, o meu mais profundo agradecimento por todo amor, apoio e paciência constante em todas as fases da minha vida, e que muito contribuiu e continua a contribuir para o meu desenvolvimento pessoal e profissional, muito obrigado.

A todos o todos vós o meu muito obrigado.

RESUMO

O presente Trabalho de Investigação Aplicada, tem como principal objetivo conhecer e analisar os modelos de policiamento implementados pela Unidade de Controlo Costeira e de Fronteiras no que respeita à prevenção, deteção e repressão do tráfico internacional de estupefacientes, com especial enfoque na via marítima.

Inicialmente, efetuou-se um enquadramento teórico sobre a matéria de estudo recorrendo à literatura existente, iniciando com uma caracterização geral sobre o fenómeno do tráfico de estupefacientes e, em particular, a situação da faixa costeira nacional, expondo as principais rotas utilizadas pelas redes criminosas. Ainda nesta fase, será analisado o regime jurídico atual existente de combate e prevenção da criminalidade associada ao tráfico de drogas.

Considerando a importância das áreas de atuação da Unidade de Controlo Costeira e de Fronteiras, será ainda realizada uma breve descrição acerca da natureza, organização e missão desta Unidade, as funções atribuídas para a prevenção e repressão do tráfico de estupefacientes e a cooperação com organizações nacionais e internacionais. Será também explanada a importância do Sistema Integrado de Vigilância, Comando e Controlo e a sua relevância no combate e prevenção do tráfico de estupefacientes.

Para dar resposta à presente investigação, no que respeita à abordagem qualitativa, foram realizadas entrevistas a oficiais com função de comando ou chefia a desempenhar funções atualmente na mencionada Unidade e que, pelo nível de experiência que possuem, contribuíram significativamente para as conclusões deste trabalho e a melhor entender os modelos de policiamento levados a cabo pela Unidade de Controlo Costeira e de Fronteiras no âmbito do combate e prevenção do tráfico de estupefacientes.

Os resultados obtidos da investigação permitiram concluir que os modelos de policiamento utilizados são bastante eficientes no combate ao tráfico de estupefacientes, pese embora se possa depreender que a sua atuação se poderá encontrar limitada pela escassez de recursos humanos e/ou tecnológicos. Estas limitações da Unidade de Controlo Costeira e de Fronteiras poderão estar relacionadas com uma “luta injusta”, já que as redes criminosas têm acesso a elevados recursos financeiros e tecnológicos, consequência dos elevados proveitos ilícitos que estas auferem.

Palavras-chave: Criminalidade transfronteiriça, Guarda Nacional Republicana, Unidade de Controlo Costeiro e Fronteiras, Portugal, tráfico de estupefacientes, via marítima, orla costeira.

ABSTRACT

The main goal of this Applied Research Work is to understand and analyse the policing models implemented by Unidade de Controlo Costeira e de Fronteiras regarding the prevention, detection and repression of international drug trafficking, with a special focus on the maritime route. Initially, a theoretical framework was provided on the study subject using the existing literature, starting with a general characterisation of the phenomenon of drug trafficking, and particularly the situation of the national coastal strip, exposing the main routes used by criminal networks. Also at this stage, the current legal framework for combating and preventing crime associated with drug trafficking will be analysed.

Considering the importance of the activity the Unidade de Controlo Costeira e de Fronteiras for this report, a brief description will also be made of the nature, organisation and mission of this Unit, the functions assigned to prevent and repress drug trafficking and the cooperation with national and international organisations. The importance of the Sistema Integrado de Vigilância, Comando e Controlo and its relevance in combating and preventing drug trafficking will also be explained.

In order to respond to this research, regarding the qualitative approach, interviews were conducted with officers currently working in the mentioned Unit whom, due to their level of experience, contributed significantly to the conclusions of this work and to better understanding the policing models carried out by the Unidade de Controlo Costeira e de Fronteiras in the context of combating and preventing drug trafficking.

The results obtained from the research allowed us to conclude that the policing models used are quite efficient in combating drug trafficking, although it can be inferred that their performance may be limited by the lack of human and/or technological resources. These limitations may be related to an “unfair fight”, since criminal networks have access to large financial and technological resources, as a consequence of the large illicit profits they obtain.

Keywords: Cross-border crime, Guarda Nacional Republicana, Unidade de Controlo Costeiro e Fronteiras, Portugal, drug trafficking, maritime route, coastline.

ÍNDICE GERAL

EPÍGRAFE.....	I
DEDICATÓRIA	II
AGRADECIMENTOS	III
RESUMO.....	IV
ABSTRACT	V
ÍNDICE GERAL	VI
ÍNDICE DE FIGURAS	IX
ÍNDICE DE TABELAS.....	X
LISTA DE APÊNDICES E ANEXOS	XI
LISTA DE ABREVIATURAS, SIGLAS E ACRÓNIMOS	XII
INTRODUÇÃO	1
PARTE I – REVISÃO DE LITERATURA.....	5
CAPÍTULO I – O TRÁFICO INTERNACIONAL DE ESTUPEFACIENTES POR VIA MARÍTIMA.....	5
1.1. CARACTERIZAÇÃO GERAL DO FENÓMENO.....	5
1.2. AS ROTAS ATLÂNTICAS E MEDITERRÂNICAS DO TRÁFICO INTERNACIONAL DE ESTUPEFACIENTES.....	9
1.3. O TRÁFICO DE ESTUPEFACIENTES NA FAIXA COSTEIRA NACIONAL	11
1.4. REGIME JURÍDICO DE COMBATE AO TRÁFICO DE ESTUPEFACIENTES	14
CAPÍTULO II – A UNIDADE DE CONTROLO COSTEIRO E DE FRONTEIRAS NO ÂMBITO DA PREVENÇÃO E REPRESSÃO DO TRÁFICO DE ESTUPEFACIENTES POR VIA MARÍTIMA.....	19
2.1. A UNIDADE DE CONTROLO COSTEIRO E DE FRONTEIRAS NA ESTRUTURA DA GUARDA NACIONAL REPUBLICANA.....	19
2.2. A UNIDADE DE CONTROLO COSTEIRO E DE FRONTEIRAS.....	21
2.2.1. O CONCEITO OPERACIONAL DA UNIDADE DE CONTROLO COSTEIRO E DE FRONTEIRAS.....	23

2.2.2. A UNIDADE DE CONTROLO COSTEIRO E DE FRONTEIRAS NA PREVENÇÃO E REPRESSÃO DO TRÁFICO INTERNACIONAL DE ESTUPEFACIENTES POR VIA MARÍTIMA.....	25
2.2.3. OS RECURSOS UTILIZADOS PELA UNIDADE DE CONTROLO COSTEIRO E DE FRONTEIRAS NA PREVENÇÃO, DETECÇÃO E REPRESSÃO DO TRÁFICO INTERNACIONAL DE ESTUPEFACIENTES.....	27
2.3. A COOPERAÇÃO DA UNIDADE DE CONTROLO COSTEIRO E DE FRONTEIRAS COM ORGANIZAÇÕES NACIONAIS E INTERNACIONAIS NA PREVENÇÃO E REPRESSÃO DO TRÁFICO INTERNACIONAL DE ESTUPEFACIENTES.....	29
PARTE II – ENQUADRAMENTO METODOLÓGICO E TRABALHO DE CAMPO	33
CAPÍTULO III – METODOLOGIA, MÉTODOS E MATERIAIS.....	33
3.1. DEFINIÇÃO DOS OBJETIVOS DE INVESTIGAÇÃO	33
3.2. MÉTODO DE ABORDAGEM.....	35
3.3. TÉCNICA DE RECOLHA E TRATAMENTO DE INFORMAÇÃO	36
3.4. AMOSTRAGEM	37
CAPÍTULO IV – APRESENTAÇÃO, ANÁLISE E DISCUSSÃO DE RESULTADOS	38
4.1. ENQUADRAMENTO.....	38
4.2. ANÁLISE DOS INQUÉRITOS POR ENTREVISTA	39
4.3. DISCUSSÃO DOS RESULTADOS.....	46
CONCLUSÕES E RECOMENDAÇÕES	48
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS E OUTRAS FONTES	52
APÊNDICES	I
APÊNDICE A – CARTA DE APRESENTAÇÃO DO INQUÉRITO POR ENTREVISTA	II
APÊNDICE B – PROTOCOLO DE CONSENTIMENTO INFORMADO	IV
APÊNDICE C – GUIÃO DE ENTREVISTA.....	VI
APÊNDICE D – CARACTERIZAÇÃO DOS ENTREVISTADOS	VIII
APÊNDICE E – RELAÇÃO ENTRE A PERGUNTA DE PARTIDA E AS PERGUNTAS DERIVADAS COM AS QUESTÕES DAS ENTREVISTAS.....	IX

ANEXOS.....	X
ANEXO A - LIMITES QUANTITATIVOS MÁXIMOS PARA CADA DOSE MÉDIA INDIVIDUAL DIÁRIA DE ESTUPEFACIENTES	XI
ANEXO B - ESTRUTURA DA UNIDADE DE CONTROLO COSTEIRO E DE FRONTEIRAS.....	XII
ANEXO C - ESTRUTURA DO GGC	XIII
ANEXO D - ESTRUTURA DO GGF.....	XIV
ANEXO E - ESTRUTURA DO GVA	XV

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1 - Principais países de destino intermédio ou final de envios de cocaína, conforme descrito nas apreensões comunicadas, 2019-2022	12
Figura 2 - Principais fluxos de tráfico de cocaína de 2019–2022	10
Figura 3 - Rotas de tráfico transatlântico que envolve embarcações de recreio, mercantes e pescas, 2022.....	11
Figura 4 - Delimitações do mar territorial, zona contígua, zona económica exclusiva, plataforma continental, de acordo com a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar.....	17
Figura 5 - Estrutura orgânica da GNR.....	20
Figura 6 - Limites quantitativos máximos para cada dose média individual diária de estupefacientes.....	XI
Figura 7 - Estrutura da Unidade de Controlo Costeiro e de Fronteiras	XII
Figura 8 - Estrutura do GGC	XIII
Figura 9 - Estrutura do GGF.....	XIV
Figura 10 - Estrutura do GVA	XV

ÍNDICE DE TABELAS

Tabela 1 - Quantidade de estupefacientes apreendida por tipo de transporte	2
Tabela 2 - Relação entre Objetivos e Questões	34
Tabela 3 - Caracterização dos entrevistados.....	VIII
Tabela 4 - Relação entre a pergunta de partida e as perguntas derivadas com as questões das entrevistas	IX

LISTA DE APÊNDICES E ANEXOS

APÊNDICES

Apêndice A	Carta de apresentação do inquérito por entrevista
Apêndice B	Protocolo de consentimento informado
Apêndice C	Guião de entrevista
Apêndice D	Caracterização dos entrevistados
Apêndice E	Relação entre a pergunta de partida e as perguntas derivadas com as questões das entrevistas

ANEXOS

Anexo A	Limites quantitativos máximos para cada dose média individual diária de estupefacientes
Anexo B	Estrutura da Unidade de Controlo Costeiro e de Fronteiras
Anexo C	Estrutura do GGC
Anexo D	Estrutura do GGF
Anexo E	Estrutura do GVA

LISTA DE ABREVIATURAS, SIGLAS E ACRÓNIMOS

A

AM		Academia Militar
AR		<i>Assembleia da República</i>
AT		Autoridade Tributária e Aduaneira

C

CCCO		Centro de Comando e Controlo Operacional
CDT		Centro de Desenvolvimento Tecnológico
Cfr.		Conforme
CG		Comando Geral
CNUDM		Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar
CONOPS		Conceito Operacional
CRP		Constituição da República Portuguesa

D

DCC		Destacamentos de Controlo Costeiro
DGRSP		Direção Geral de Reinserção e Serviços Prisionais

E

EAV		Embarcações de Alta Velocidade
EMCDDA		<i>European Monitoring Centre for Drugs and Drug Addiction</i>
<i>EUROPOL</i>		Agência da União Europeia para a Cooperação Policial
<i>EUROSUR</i>		<i>European Border Surveillance System</i>

F

<i>FRONTEX</i>		<i>European Border and Coast Guard Agency</i>
----------------	--	---

FSS		Forças e Serviços de Segurança
G		
GAR		Gabinete de Análise de Risco
GGC		Grupo de Guarda Costeira
GGF		Grupo de Guarda de Fronteiras
GSGSSI		Gabinete do Secretário-Geral do Sistema de Segurança Interna
GNR		Guarda Nacional Republicana
GVA		Grupo de Vigilância e Apoio
L		
LOGNR		Lei Orgânica da Guarda Nacional Republicana
M		
MAI		Ministério da Administração Interna
MJ		Ministério da Justiça
O		
OE		Objetivo Específico
OG		Objetivo Geral
OMS		Organização Mundial da Saúde
ONU		Organização das Nações Unidas
OPC		Órgão de Polícia Criminal
P		
PD		Pergunta Derivada
PJ		Polícia Judiciária
PM		Polícia Marítima
PO		Postos de Observação
PP		Pergunta de Partida

PSP		Polícia de Segurança Pública
R		
RASI		Relatório Anual de Segurança Interna
S		
SEF		Serviço de Estrangeiros e Fronteiras
SIVICC		Sistema Integrado de Vigilância, Comando e Controlo
SubDCC		Subdestacamento de Controlo Costeiro
T		
TIA		Trabalho de Investigação Aplicada
U		
UAS		<i>Unmanned Aerial System</i>
UCCF		Unidade de Controlo Costeiro e de Fronteiras
UCIC		Unidades de Coordenação e Intervenção Conjunta
UE		União Europeia
UNCTE		Unidade Nacional de Combate ao Tráfico de Estupefacientes
UNODC		<i>United Nations Office on Drugs and Crime</i>

INTRODUÇÃO

O presente Trabalho de Investigação Aplicada (TIA), intitulado “O Modelo de Policiamento da Unidade de Controlo Costeiro e de Fronteiras no Âmbito da Prevenção, Detecção e Repressão ao Tráfico Internacional de Estupefacientes”, insere-se no âmbito do Mestrado Integrado em Ciências Militares, na especialidade de Segurança da Guarda Nacional Republicana (GNR), ministrado pela Academia Militar (AM).

O tráfico internacional de estupefacientes é, segundo o Relatório Anual de Segurança Interna (RA SI), um dos maiores desafios da atualidade para a segurança global e, apesar dos esforços desenvolvidos pelas autoridades no sentido da prevenção e repressão, este continua a ser uma das principais áreas de atuação do crime organizado (Gabinete do Secretário-Geral do Sistema de Segurança Interna [GSGSSI], 2024). O principal motivo impulsionador deste fenómeno, de acordo com o GSGSSI (2024, p. 60), “continua a ser o facto de gerar elevadíssimos proventos económicos, constituindo o tráfico de drogas o maior mercado criminal no seio da União Europeia”.

De acordo com o relatório da Agência da União Europeia para a Cooperação Policial (EUROPOL) com a denominação de “*The changing DNA of serious and organised crime*”, evidencia que os elevados proveitos económicos, anteriormente referidos, decorrem da atividade do tráfico ilegal de estupefacientes e envolvem crimes de corrupção, branqueamento de capitais e violência. Esta quantia elevada obtida pelas redes de tráfico dá-lhes acesso às melhores e mais recentes tecnologias e ferramentas *on-line*, permitindo uma constante alteração do seu *modus operandi* e tornando os seus métodos de produção de substâncias ilícitas cada vez mais sofisticados. Estes fatores continuaram a impulsionar esta atividade ilícita para o interior da União Europeia (EU), sendo esta uma ameaça para a segurança interna de qualquer país provocando a destabilização das sociedades, da economia e, por conseguinte, a confiança nas instituições, aumentando o sentimento de insegurança e o medo junto dos cidadãos (EUROPOL, 2025a).

Portugal, à semelhança de outros países, enfrenta o desafio crescente da entrada de estupefacientes através de diversos meios de transporte, sendo o seu posicionamento geoestratégico já que possui uma extensa costa atlântica, um fator de atratividade para as redes do narcotráfico. O transporte marítimo assume particular relevância na introdução de grandes quantidades de cocaína e cânabis em território nacional conforme os dados da

Unidade Nacional de Combate ao Tráfico de Estupefacientes (UNCTE). Estes dados evidenciam a predominância da via marítima na apreensão de estupefacientes, conforme se apresenta na Tabela 1, onde as quantidades apreendidas, de canábis e cocaína, por via marítima superam significativamente as restantes formas de transporte.

Tabela 1 - Quantidade de estupefacientes apreendida por tipo de transporte

Meio de transporte por tipo de estupefacientes				
Tipo de Transporte	Tipo de estupefacientes			
	Por quilograma:			Por unidades:
	Cocaína	Canábis	Heroína	Ecstasy
Aéreo	1 340,66	91,50	20,11	0
Marítimo	20 070,73	5 028,73	0,001	45
Terrestre	503,60	1 487,59	56,95	77 736
Postal	1,240	30,979	0,079	182
Desconhecido	1 095,667	705,119	17,112	20 947
Total	23.011,890	7.343,911	94,246	216.950

Fonte: Elaboração própria – Adaptado do UNCTE, 2024

Face à relevância da criminalidade em análise e ao facto da via marítima se constituir como o principal meio de transporte para a consumação deste fenómeno, foi seleccionada a GNR como objeto de estudo, com especial enfoque na Unidade de Controlo Costeiro e de Fronteiras (UCCF), dada a sua competência específica no controlo costeiro e nas fronteiras nacionais.

De acordo com a Lei Orgânica da Guarda Nacional Republicana (LOGNR), esta tem como atribuições: “Prevenir e detetar situações de tráfico e consumo de estupefacientes ou outras substâncias proibidas, através da vigilância e do patrulhamento das zonas referenciadas como locais de tráfico ou de consumo”¹ (Ministério da Administração Interna [MAI], 1993).

No que diz respeito à UCCF, esta é uma unidade especializada da GNR responsável pelo “cumprimento da missão da Guarda relativamente às fronteiras marítimas e terrestres, nomeadamente, a vigilância, patrulhamento e interceção terrestre ou marítima em toda a costa e mar territorial, bem como nas fronteiras marítimas do continente e das regiões

¹ Cfr. art. 3º, n.º 1, al. m), da LOGNR - Lei n.º 63/2007, de 06 de novembro.

autónomas”² e ainda, a “gestão e operação do Sistema Integrado de Vigilância, Comando e Controlo, distribuído ao longo da orla marítima”³ (MAI, 1993).

Diante deste cenário e sabendo que o “objetivo de um estudo indica o porquê da investigação” (Fortin, 2009, p. 100) o presente TIA tem como Objetivo Geral (OG) “Analisar o modelo de policiamento da Unidade de Controlo Costeiro e de Fronteiras (UCCF) no âmbito da prevenção, deteção e repressão ao tráfico internacional de estupefacientes por via marítima”.

Este estudo reveste-se de especial importância tanto a nível académico como no contexto operacional, uma vez que será aprofundado o conhecimento sobre uma ameaça real à segurança nacional e europeia e será também possível perceber de que forma se poderá mitigar este tipo de criminalidade.

Com o propósito de enquadrar e aprofundar o OG da presente investigação, torna-se necessário identificar um conjunto de Objetivos Específicos (OE) que delimitem com precisão os contornos fundamentais do problema em estudo, orientando os métodos de pesquisa e simplificando a investigação (Menezes, Duarte, Carvalho & Souza, 2019)

Assim, foram definidos os seguintes OE:

OE1: Analisar o fenómeno do tráfico internacional de estupefacientes por via marítima na faixa costeira nacional;

OE2: Analisar os meios e tecnologias utilizados pela UCCF no âmbito prevenção, deteção e repressão do tráfico internacional de estupefacientes por via marítima;

OE3: Identificar as áreas específicas da faixa costeira nacional com maior incidência de ocorrências relacionadas com tráfico de estupefacientes de modo a compreender quais os padrões geográficos desta atividade; e

OE4: Verificar de que modo se efetua a cooperação e partilha de informação a nível nacional e internacional no contexto do tráfico internacional de estupefacientes por via marítima.

O trabalho encontra-se organizado em quatro capítulos. No primeiro capítulo será realizada uma revisão da literatura, que irá caracterizar o tráfico de estupefacientes por via marítima, com ênfase no contexto português e nas principais rotas de entrada de estupefacientes. Serão também analisados os regimes jurídicos nacionais e internacionais aplicáveis.

² Cfr. art. 40º, n.º 1, al. a), da LOGNR - Lei n.º 63/2007, de 06 de novembro.

³ Cfr. art. 40º, n.º 1, al. b), da LOGNR - Lei n.º 63/2007, de 06 de novembro.

Seguidamente, no segundo capítulo, será analisado o trabalho levado a cabo pela UCCF no que respeita à prevenção e combate do tráfico de estupefacientes em Portugal por via marítima, enquadrando esta unidade na GNR, expondo a sua natureza e funções, organização e missão, destacando as suas principais áreas de atuação e sistemas/meios utilizados. Adicionalmente, será ainda analisada a cooperação da UCCF com organizações nacionais e internacionais no âmbito de prevenção e repressão do tráfico de estupefacientes.

O terceiro capítulo respeita à componente metodológica utilizada para atingir os objetivos de investigação, o desenho da pesquisa, as técnicas utilizadas para recolha e análise de dados, a amostra e as entrevistas efetuadas.

O quarto e último capítulo, tem com intuito apresentar as conclusões e resultados da investigação obtidos através das entrevistas realizadas e discutir os mesmos, expondo possíveis recomendações e oportunidades de melhoria, com exposição de limitações encontradas durante o processo de investigação.

O presente trabalho, encontra-se em conformidade com as orientações da *American Psychological Association*, designadamente a 7ª edição e segue as diretrizes estabelecidas na Norma de Execução Permanente n.º 522/2.ª da Academia Militar de 2024.

PARTE I – REVISÃO DE LITERATURA

CAPÍTULO I – O TRÁFICO INTERNACIONAL DE ESTUPEFACIENTES POR VIA MARÍTIMA

1.1. Caracterização geral do fenómeno.

O tráfico internacional de estupefacientes tem-se consolidado como uma preocupação de âmbito mundial e uma das mais sérias ameaças à segurança pública e ao equilíbrio socioeconómico global da atualidade. A utilização de drogas, para além de se tratar de um fenómeno com muitos anos de existência apresenta ainda, segundo Fonte (2006), “raízes civilizacionais profundas que fazem parte integrante da cultura dos povos” (p. 3). A Organização Mundial da Saúde (OMS) (1969) definiu droga como “qualquer substância que, quando introduzida no organismo vivo, pode modificar uma ou mais funções” (p. 6), e é pelo facto de existir uma constante procura pelo aumento da modificação destas funções no sistema humano que as drogas se encontra em contínua mudança.

A forma como a droga é traficada é alvo de avanços incessantes, devido à crescente complexidade técnica e organizacional que se tem verificado por parte das redes de tráfico nos últimos anos. Pelo aumento contínuo verificado ao longo dos últimos anos, perspetiva-se que assim continue, tanto para fazer face à elevada procura por vários tipos de estupefacientes, como para fazer aumentar também os lucros ilícitos que as redes criminosas podem obter (EUROPOL, 2025a).

Andreas e Wallman (2009) argumentam ainda que o comércio ilícito de estupefacientes é o mais violento dos mercados ilegais, sendo também apontado com uma das fontes de rendimentos mais lucrativa para grupos criminosos. Como indica a EUROPOL (2025b), o grau de organização deste tipo de atividade criminosa continua a crescer de tal forma que as redes se tornaram estruturas cada vez mais especializadas e organizadas.

O crime de tráfico de droga está associado a uma variedade de outros tipos de crime organizado, incluindo tráfico de armas, lavagem de dinheiro, tráfico de pessoas e, em alguns lugares, terrorismo e corrupção (EUROPOL, 2025b). Estes grupos têm aumentado a sua “disseminação por vários pontos estratégicos” e tornaram-se uma “ameaça à saúde pública e aos problemas associados” (Azevedo, 2016, p. 42).

Desta forma, o tráfico de estupefacientes caracteriza-se como criminalidade altamente

organizada⁴, onde os grupos envolvidos estão a tornar-se cada vez mais especializados e interconectados. Porém, não tem existido uma grande variabilidade na lucratividade do comércio de drogas, que se tem mantido elevado ao longo dos anos, com os cidadãos da UE a gastarem dezenas de milhares de milhões de euros em drogas ilícitas anualmente (*EUROPOL*, 2025b).

Segundo Cruz, M. (2013), o processo de globalização foi transformador na intensificação de ligações criminais e reforçou o carácter transnacional das organizações criminosas. Nos manuais jurídicos e criminológicos, ainda segundo o mesmo autor, para além da mencionada dimensão transnacional, o crime organizado distingue-se de outras atividades criminosas, por existir um plano de ação e uma estrutura de liderança organizada.

O tráfico de estupefacientes assenta numa estrutura hierárquica com uma organização que possibilita a difusão geográfica das áreas de venda ao consumidor, o fornecimento a redes locais e regionais, tráfico internacional e transcontinental de estupefacientes (Costa & Leal, 2004 *apud* Beça, 2014, p. 4).

O objetivo das estruturas criminais organizadas é o benefício ilegal em termos económicos, políticos e sociais. Rob Wainwright, diretor da *EUROPOL* no ano de 2013 destacou que o tráfico de estupefacientes continua a ser a principal fonte de rendimento para a maioria dos grupos do crime organizado, referiu ainda que estávamos perante uma crescente complexidade das táticas destes grupos para enganar as autoridades, prosseguindo a sua prática criminosa com recurso a contentores, aviões, serviços de correio e da *internet* na comercialização e venda de estupefacientes, a prova que a forma como as drogas são usadas e traficadas está em constante mudança, crescendo em complexidade técnica e organizacional (Comissão Europeia, 2013).

No contexto europeu, que assume especial relevância para a análise da realidade portuguesa, há uma notável e vasta disponibilidade de estupefacientes com elevados níveis de pureza, frequentemente apresentadas em novas formas ou combinações e, conforme referido pela *EUROPOL*, espera-se que o tráfico de estupefacientes continue a ser uma das ameaças mais graves à segurança interna da UE. A sua situação geoestratégica torna-a um ponto de convergência para a importação, produção, transformação, tráfico e exportação de estupefacientes (*EUROPOL*, 2025a).

A UE assume assim uma tripla função enquanto ponto de origem, trânsito e destino de diversas substâncias ilegais já que tem uma produção em larga escala de canábis e

⁴Cfr. Art.º 1.º, al. m) do Decreto-Lei n.º 78/87, de 17 de fevereiro – Código de Processo Penal.

estupefacientes sintéticos, destinados tanto para consumo interno como para exportação. No caso da cocaína, a principal importação é proveniente da América do Sul, com produtos a serem redistribuídos dentro da UE ou reexportados para outros mercados pois "embora a Europa não seja um continente produtor de cocaína, continua a ser o principal mercado de destino" para o produto (EUROPOL, 2025a).

De acordo com o *European Monitoring Centre for Drugs and Drug Addiction* (EMCDDA), no relatório europeu sobre as drogas de 2023, revelou que a canábis foi a droga mais consumida, seguida dos opióides, cocaína e de anfetaminas. Estimou-se também nesse ano que cerca de 83 milhões de europeus já consumiram drogas ilícitas pelo menos uma vez ao longo da vida, tendo a canábis sido a mais experimentada (78,5 milhões) (EMCDDA, 2023).

Já no ano de 2024, a tendência alterou-se, a cocaína passou a ser como a segunda substância ilícita mais consumida na Europa, enquanto a canábis manteve a sua posição de liderança (EMCDDA, 2024a).

Os dados mais recentes divulgados pela *United Nations Office on Drugs and Crime* (UNODC), mostram que no ano de 2022, de acordo com o relatório mundial sobre estupefacientes, a cocaína atingiu um nível recorde de 2.757 toneladas, o que corresponde a um aumento de 20% em comparação com o ano anterior. A principal origem destes estupefacientes é a região da América andina⁵, sendo que os principais países consumidores estão localizados na América do Norte, bem como na Europa Central e Ocidental (UNODC, 2024).

Ainda de acordo com o UNODC (2024, p. 20), na “Europa Ocidental e Central, os portos do mar do Norte estão a consolidar a sua posição como o principal ponto de entrada para o grande mercado de cocaína na sub-região”, da mesma forma, os grupos de crime organizado têm também aumentado os “níveis de criminalidade, incluindo a corrupção, a intimidação e a violência, particularmente em países com grandes portos”, esta violência e intimidação neste pontos demonstra que “a concorrência no mercado da cocaína pode ter-se tornado um importante fator de violência entre grupos criminosos”. O EMCDDA (2024a) alerta-nos para outra grande preocupação nos países europeus como a Bélgica, Espanha e Países Baixos, onde já existem atualmente laboratórios de processamento de cocaína em grande escala, atuando como incentivo para uma crescente colaboração entre redes

⁵ Região cordilheira dos Andes na América do Sul composta pela Bolívia, Chile, Colômbia, Equador, Peru e Venezuela.

criminosas transcontinentais de ambos os lados do Atlântico, que regularmente criam vetores de ataque para introduzir cocaína na Europa.

No caso particular da canábis, o *EUROPOL* (2025a) revela que a canábis continuará a ser o estupefaciente mais usado na UE uma vez que as redes criminosas envolvidas no tráfico desta droga diversificam continuamente as rotas de tráfico utilizadas, e os estudos demonstram ainda que existe uma tendência para o crescente uso de pontos de entrada mediterrâneos para trazer resina de canábis do Norte da África.

No que respeita ao *modus operandi* utilizados com mais frequência pelas redes de tráfico de estupefacientes, o EMCDDA (2024a) revela que passa pela infiltração nas cadeias de abastecimento logístico, contentores intermodais, corrupção e intimidação de funcionários e operadores de navios, utilização de portos marítimos menores, cargas marcadas por sinal *GPS* flutuante, recolha por parte de embarcações de pequenas dimensões como lanchas rápidas e embarcações de recreio, semissubmersíveis e submarinos, em grandes navios, recurso à aviação para utilização de pequenos aeródromos, ocultação química e até mesmo ocultação em encomendas enviadas.

Embora a venda de droga através de plataformas digitais esteja também a aumentar significativamente, o transporte por via marítima continua a ser o meio mais privilegiado pelos traficantes (especialmente para a canábis e cocaína), seja pela possibilidade de transportar grandes quantidades, seja pelas zonas de origem da produção ou até mesmo, pelo tipo de rotas utilizadas (*Internacional Narcotics Control Strategy Report, 2022 apud GNR, 2022*).

Relativamente ainda ao tráfico por via marítima, outro fator que também contribui para o aumento da oferta de droga na Europa são os *hotspots*⁶ de transbordo na África Ocidental e do Norte, nas Ilhas Canárias e nos Açores (GNR, 2022).

Face ao cenário mencionado, a EMCDDA (2024b) defende que o desmantelamento das redes de tráfico constitui um desafio complexo devido à elevada capacidade de adaptação, pois tratam-se de redes globais e estas coordenam frequentemente as suas operações a partir de países fora da UE, o que evidencia a necessidade urgente de uma cooperação internacional eficaz no combate a estas estruturas criminosas e detenção de indivíduos-chave, por isso, é também fundamental o reforço das autoridades policiais e judiciais com recursos e competências com o objetivo de identificar estas complexas redes criminosas, em cooperação com parceiros internacionais.

⁶ Hotspots – São áreas onde é frequente a concentração de ocorrências de crime (Morgado, 2020).

Simultaneamente, a abordagem ao tráfico de estupefacientes deve ser encarada como um todo, incluindo medidas de prevenção ao consumo, tratamento da toxicod dependência e redução dos danos associados, de forma a mitigar os impactos do problema dos estupefacientes na saúde pública e no bem-estar social (EMCDDA, 2024a).

1.2. As rotas atlânticas e mediterrânicas do tráfico internacional de estupefacientes

Os dados mais recentes do *World Drug Report 2024* (UNODC, 2024), indicam que o transporte marítimo continua a ser a principal rota para o fluxo de grandes quantidades de substâncias ilícitas, predominantemente cocaína, e outros narcóticos, como a canábis e outros estupefacientes sintéticos.

Em 2021, cerca de 89% da cocaína apreendida globalmente estava associada ao tráfico marítimo (UNODC, 2022), o que reflete o papel estratégico da via aquática no tráfico transnacional.

Quanto ao principal comprador de cocaína da América do Sul, continua a ser a Europa. Hoje, os principais portos de destino estão localizados na Bélgica e nos Países Baixos e são considerados atualmente como uns dos principais pontos de chegada de estupefacientes à Europa. Este desvio está relacionado com o fortalecimento da rota do *Cone Sul*⁷ que poderá ter sido fundamental para o aumento da disponibilidade de cocaína na Europa, passando pelo Atlântico Sul com destino nos portos do Mar do Norte (EMCDDA, 2024).

Considerando a presente declaração realizada pela UNODC em 2024, as rotas marítimas são cada vez mais sofisticadas, e as capacidades logísticas e técnicas dos grupos criminosos organizados têm sido cada vez mais avançadas. Os traficantes utilizam vários tipos de embarcações para entregar estupefacientes, incluindo barcos de alta velocidade, iates, *drones* aquáticos e até semissubmersíveis, o que complica a situação (UNODC, 2024).

O método de ocultação dos estupefacientes também se modernizou com o tempo. O uso de navios porta-contentores tornou-se ainda mais estratégico e sofisticado. A cocaína é frequentemente escondida em cargas aparentemente legítimas, como açúcar ou grãos, sendo transportada em contentores adulterados, ou até mesmo embutida na estrutura dos próprios contentores. O método mais frequente consiste em infiltrar os estupefacientes em cargas sem o conhecimento do exportador. Estas operações exigem uma rede coordenada de

⁷ O Cone Sul é o nome dado ao triângulo geográfico formado por Chile, Argentina, Uruguai e o Sul do Brasil, regiões que têm características geopolíticas semelhantes.

colaboradores, incluindo trabalhadores portuários, motoristas, operadores logísticos e, em alguns casos, funcionários públicos (UNODC, 2023).

A UNODC salienta ainda que o contrabando marítimo tem sido bastante impulsionado pelos avanços tecnológicos uma vez que os grupos traficantes têm acesso a uma grande variedade de embarcações. O relatório de 2023 aponta que estas navegações, cada vez mais sofisticadas, têm permitido aos traficantes criarem rotas marítimas mais eficientes de transporte de cocaína e outras drogas sendo que, muitas vezes, estes descarregam o produto antes de chegarem a terra como forma de evitar fiscalizações em portos marítimos, passando assim despercebidas aos olhos da lei (UNODC, 2023).

Assim, relativamente às rotas da cocaína, o EMCDDA de 2010 aponta as três principais rotas para a Europa, sendo elas a rota do Norte, desde o mar das Caraíbas, passando pelos Açores para Portugal e Espanha, a rota Central, desde a América do Sul, passando por Cabo Verde, Madeira ou as Ilhas Canárias em direção à Europa e a rota africana, desde a América do Sul para a África Ocidental e daí para Espanha e Portugal (EUROPOL, 2010 *apud* Barreiros et al., 2022).

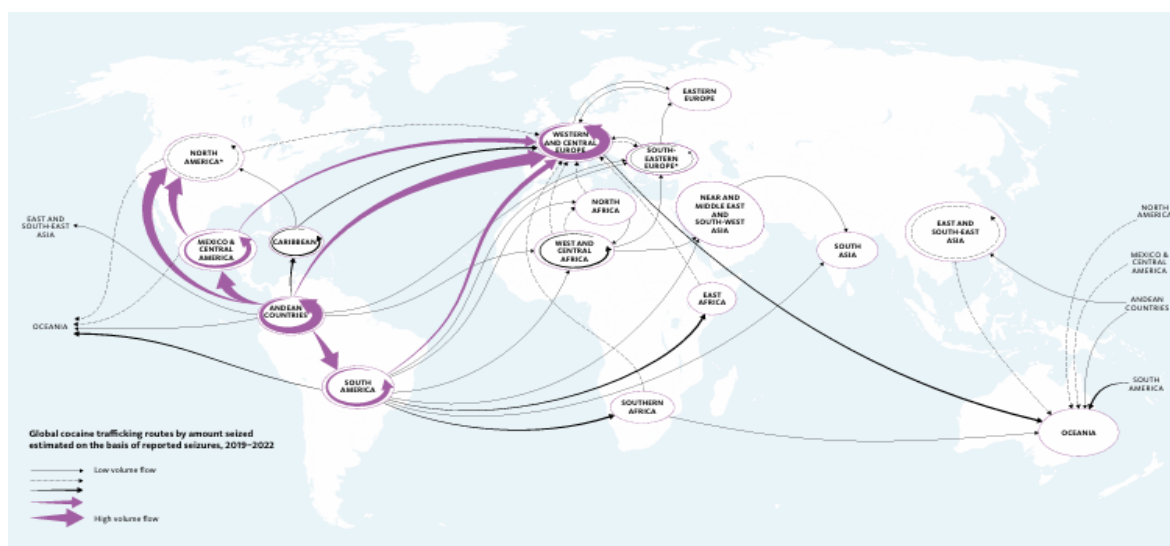


Figura 1 - Principais fluxos de tráfico de cocaína de 2019–2022

Fonte: UNODC, 2024

Além da cocaína, outros estupefacientes também têm utilizado rotas marítimas e mistas para chegarem à Europa. A canábis, embora geralmente cultivada localmente na Europa, ainda é traficada em grandes volumes desde o norte de África, em especial

Marrocos, sendo transportada principalmente por via marítima para Espanha e, em menor grau, Itália. A rota do Mediterrâneo Ocidental continua relevante para esse fim (EMCDDA, 2024).

Em suma, os dados mais recentes indicam não apenas um aumento na produção e oferta de estupefacientes ilícitos, mas também uma maior consolidação do transporte marítimo como o principal vetor logístico do tráfico internacional de estupefacientes. A diversificação de substâncias, incluindo cocaína e canábis, e a interligação entre redes criminosas de diferentes continentes exigem respostas coordenadas e baseadas em *intelligence* multilateral.

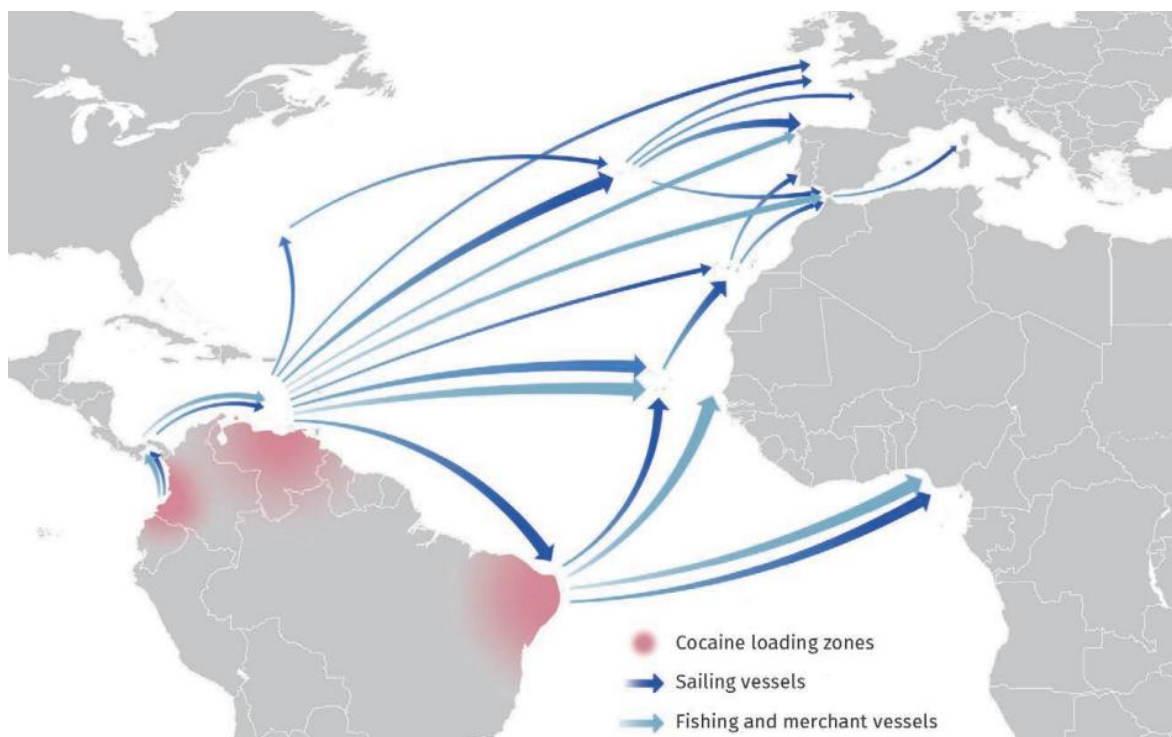


Figura 2 - Rotas de tráfico transatlântico que envolve embarcações de recreio, mercantes e pescas, 2022

Fonte: UNODC, 2024

1.3. O tráfico de estupefacientes na faixa costeira nacional

A mobilidade transnacional de rendimentos ilícitos e de agentes dos crimes, tem sido largamente intensificada pela consagração das quatro liberdades do *Acordo Schengen* e da sua convenção de aplicação, as pessoas, bens, capitais e atividades económicas, conjugada

com as poucas medidas de compensação e uma multiplicidade fragmentada de sistemas de informação, tendo agravado a dificuldade de controlar a criminalidade transfronteiriça (GNR, 2022).

Conforme dados revelados no *Global Report on Cocaine 2023*, divulgado pela UNODC, a Península Ibérica continua a ser uma das mais importantes portas de entrada para a cocaína com destino aos mercados da Europa Ocidental e Central, assim, a localização de Portugal e a costa atlântica constituem um ponto de chegada ou de transporte de estupefacientes apontando a região do Algarve, ilhas do Atlântico da Madeira e os Açores com os principais pontos de chegada, onde a cocaína chega principalmente através de pequenos barcos e barcos de recreio (UNODC, 2023).

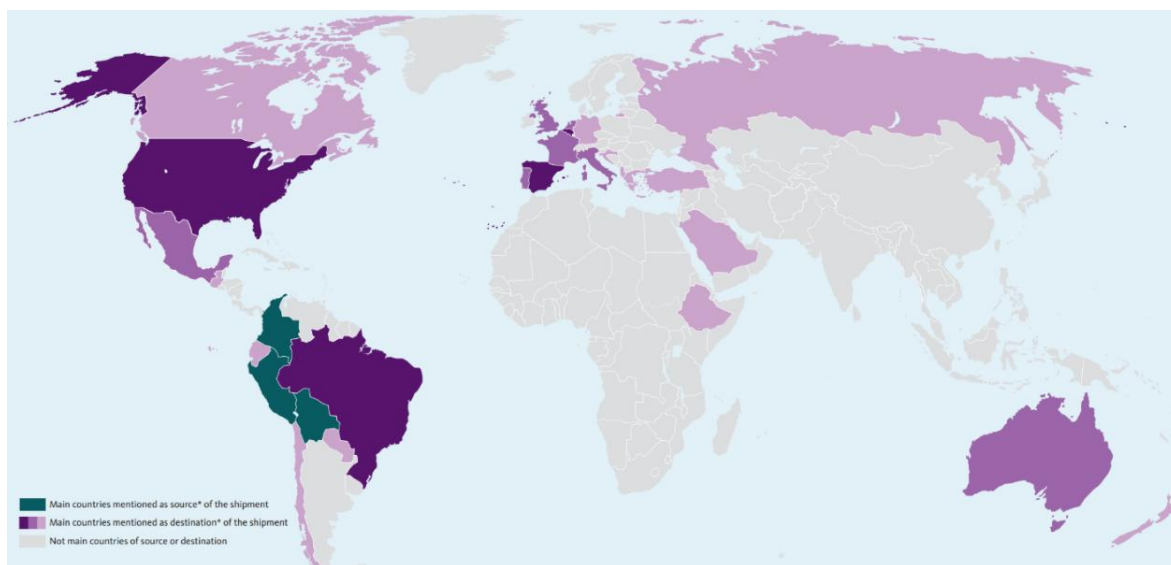


Figura 3 - Principais países de destino intermédio ou final de envios de cocaína, conforme descrito nas apreensões comunicadas, 2019-2022

Fonte: UNODC, 2024

A localização geoestratégica de Portugal, conjugada com a vasta extensão da sua costa marítima, desempenha um papel determinante na atratividade do ponto de entrada de estupefacientes no país e, por consequência, no espaço europeu.

Adicionalmente, também as relações históricas, culturais e linguísticas com os países da América Latina tornam Portugal uma plataforma privilegiada para o trânsito de grandes quantidades de estupefacientes com destino a outras nações europeias. Estas substâncias têm

como origem países como Marrocos, Colômbia, Peru e Bolívia de acordo com o RASI de 2024 (GSGSSI, 2024).

No caso particular de Portugal, as ameaças mais relevantes colocadas pelo tráfico de estupefacientes envolvem o tráfico de cocaína, realizado por via marítima e aérea, e o tráfico de canábis, especificamente direcionado à costa algarvia e costa vicentina. Nesse sentido, os portos e aeroportos nacionais são um ponto de "entrada" crucial e constituem uma grande ameaça atual, em especial no tráfico de cocaína, já que as entidades criminosas, à semelhança do que tem acontecido noutros países, têm vindo a infiltrar-se nestas infraestruturas com o objetivo de conseguirem apoio dentro destas entidades para a entrada de substâncias ilícitas em território nacional e, consequentemente, em espaço europeu (GSGSSI, 2024).

Durante o ano de 2024, múltiplas organizações criminosas de narcotráfico por via marítima foram identificadas em Portugal e, visto todo o território nacional ser alvo desse perigo, diversas organizações estão a utilizá-lo para construir, armazenar e lançar Embarcações de Alta Velocidade (EAV) que têm sido utilizadas frequentemente para introduzir cocaína e canábis na Península Ibérica, já que a sua utilização em alto mar é cada vez mais frequente pois possuem uma elevada manobrabilidade e atingem elevadas velocidades, tendo permitido a introdução de grandes quantidades de cocaína e canábis na Península Ibérica por estas organizações criminosas, tornando a deteção destas redes cada vez mais difícil (GSGSSI, 2024).

O Relatório Anual de 2024 da Polícia Judiciária (PJ), sobre o combate ao tráfico de estupefacientes em Portugal divulga os resultados da atividade desenvolvida ao nível da fiscalização, prevenção e investigação criminal do tráfico ilícito de estupefacientes pelos Órgãos de Polícia Criminal (OPC) e Serviços Aduaneiros e de Segurança que integram as Unidades de Coordenação e Intervenção Conjunta (UCIC) a que se refere o art.º 6º do Decreto-Lei n.º81/95, de 22 de abril, isto é, a PJ, a GNR, a Polícia de Segurança Pública (PSP), a Autoridade Tributária e Aduaneira (AT) e ainda por outras entidades e organismos do Estado, como é o caso da Polícia Marítima (PM) e da Direção Geral de Reinserção e Serviços Prisionais (DGRSP). Este relatório da UNCTE, contribui para a análise de atividade global de combate ao tráfico ilícito de estupefacientes que decorreu no ano de 2024, estabelecendo uma comparação com anos anteriores, concentrando essa análise nas quatro drogas mais apreendidas em Portugal, ou seja, a cocaína, a canábis, a heroína e o *ecstasy*. O mesmo revela ainda que, à semelhança de 2023, a canábis corresponde ao estupefaciente com mais apreensões (4.448 apreensões), no entanto, a cocaína registou a maior quantidade apreendida nesse ano, com cerca de 23 toneladas (1.645 apreensões), assinalando a maior

quantidade de cocaína apreendida desde 2006 (UNCTE, 2024).

Ainda conforme os dados do relatório da autoria de PJ anteriormente mencionado, o transporte de grandes quantidades de cocaína que é mais utilizado é a via marítima, correspondendo a 87,2% do total das quantidades apreendidas, ou seja, aproximadamente 20 toneladas (UNCTE, 2024).

Os principais fluxos marítimos e rotas do tráfico de cocaína identificados pela PJ no Relatório Anual de 2024, colocam cinco países sul americanos como principais pontos de origem da cocaína apreendida em território nacional, designadamente, a Colômbia, Costa Rica, Paraguai, Brasil e Equador. Cerca de 19,5% de toda a cocaína apreendida nesse ano era proveniente da Colômbia, representando aproximadamente quatro toneladas de cocaína. Já no que toca ao destino das drogas, aponta-se que Portugal é, em 65,4% das apreensões (15.042,78 kg), o objetivo final dos narcotraficantes (UNCTE, 2024).

No caso particular da canábis, cujo total de apreensões e quantidades apreendidas representa a droga mais traficada logo a seguir à cocaína, o transporte preferencial das organizações criminosas, é também a via marítima, conforme os dados revelados pelo Relatório Anual do Combate ao Tráfico de Estupefacientes em Portugal, representando 68,5% do total da quantidade de canábis apreendida. Embora a origem e destino destas apreensões não seja conhecida na sua totalidade, destacam-se como principais pontos de origem Espanha e Marrocos (UNCTE, 2024).

Da análise do referido relatório, conclui-se assim que o transporte marítimo é o mais expressivo no que respeita às quantidades apreendidas de cocaína e de canábis.

Segundo os dados do RASI, no ano de 2024, foram efetuadas em Portugal 262.738 ações no espaço marítimo pela GNR e pela PM, onde através do SIVICC, foi possível monitorizar 41.947 embarcações e 148 interações com o dispositivo operacional que permitiram assim a realização de 41 ações sobre embarcações suspeitas de transporte de estupefacientes (GSGSSI, 2024).

A análise ao RASI 2024 permitiu ainda concluir que Portugal tem sido ponto para o abastecimento de vários circuitos ilícitos internos de distribuição pelos consumidores, sendo importante destacar que o tráfico de estupefacientes representa uma ameaça significativa à segurança pública, favorecendo o aumento da criminalidade violenta e colocando em causa a estabilidade social (GSGSSI, 2024).

1.4. Regime jurídico de combate ao tráfico de estupefacientes

O tráfico marítimo de estupefacientes é uma ameaça séria à segurança internacional que só pode ser enfrentada através da colaboração nacional e internacional. A posição geográfica estratégica de Portugal como ponto de cruzamento de rotas atlânticas e mediterrâneas torna-nos como um dos principais países na luta contra o tráfico ilícito.

Com o aumento do consumo de drogas nos anos 60, acentuou-se a preocupação internacional em torno do tráfico de estupefacientes, tendo-se realizado três convenções da Organização das Nações Unidas (ONU), espaçadas no tempo, sendo elas a Convenção Única Sobre Narcóticos de 1961, a Convenção Sobre Substâncias Psicotrópicas de 1971 e a Convenção das Nações Unidas Contra o Tráfico Ilícito de Estupefacientes e Substâncias Psicotrópicas de 1988.

Em Portugal, no decorrer do ano de 1993, a legislação de combate à droga, foi revista e republicada resultando no Decreto-Lei n.º 15/93. A Convenção das Nações Unidas contra o Tráfico Ilícito de Estupefacientes e Substâncias Psicotrópicas de 1988, foi a principal impulsionadora desta alteração legislativa, uma vez que a comunidade internacional se mostrava preocupada com o fenómeno do tráfico identificando-o como uma “grave ameaça para a saúde e bem-estar dos indivíduos, provocando efeitos nocivos nas bases económicas, culturais e políticas da sociedade, reconhecendo-se que esta atividade, quando organizada, ameaça a estabilidade, a segurança e a soberania dos Estados” (Coelho, 2023, p. 247).

Através do preâmbulo do Decreto-Lei n.º 15/93, de 22 de janeiro, é possível perceber que esta legislação de combate à droga teve como objetivo impedir que as pessoas envolvidas no tráfico de drogas possam beneficiar economicamente dessa atividade, retirando assim o principal incentivo que sustenta este tipo de crime. Ao mesmo tempo, procura-se evitar que as grandes somas de dinheiro obtidas de forma ilegal sejam utilizadas por organizações criminosas para influenciar e corromper o Estado, a economia legal e a sociedade em geral. Para isso, torna-se igualmente essencial aplicar medidas eficazes de controlo e fiscalização sobre os produtos químicos, solventes e outras substâncias que podem ser usados na produção de drogas, uma vez que a sua fácil obtenção no mercado tem contribuído para o aumento da produção ilegal de estupefacientes e substâncias psicotrópicas (Assembleia da República [AR], 1993).

Para se estabelecer se o estupefaciente na posse de um indivíduo se trata de crime ou de contraordenação, deve-se ter em conta a tabela prevista pela Portaria n.º 94/96, de 26 de março⁸, que fixa os limites quantitativos máximos para cada dose média individual diária

⁸ Cfr. anexo A.

das plantas, substâncias ou preparações constantes das tabelas I a IV anexas ao Decreto-Lei n.º 15/93, de 22 de janeiro (Ministério da Justiça [MJ], 1996). Todos os indivíduos que se encontrem na sua posse com uma quantidade superior à que está estipulada por esta Portaria, poderão incorrer na prática de um dos crimes previstos no art.º 21 e seguintes do Decreto-Lei n.º 15/93 de 22 de janeiro. Assim, esta Portaria, foi um fundamental auxílio ao julgador para a eventual aplicação de algum dos crimes (Coelho, 2023).

Quanto ao tráfico de estupefacientes por via marítima, a Convenção das Nações Unidas contra o Tráfico Ilícito de Estupefacientes e Substâncias Psicotrópicas de 1988, delineou ainda as medidas a serem tomadas contra esta prática criminosa, no seu art.º 17.º, incentivando a comunidade internacional a cooperar para prevenir e erradicar o tráfico de estupefacientes por via marítima (UNODC, 2013).

Ainda no âmbito da legislação nacional, o Decreto-Lei n.º 43/2002, de 2 de março, definiu a organização e atribuição do sistema da autoridade marítima, no sentido de fazer face aos novos desafios da segurança marítima, visando alcançar um aperfeiçoamento e desenvolvimento dos conhecimentos e competências técnicas dirigidas, prioritariamente, ao combate à criminalidade por via marítima e ao tráfico de estupefacientes.

O sistema de autoridade marítima é composto por várias entidades, de entre as quais, a GNR⁹. As entidades que pertencem a este sistema, exercem o poder de autoridade marítima¹⁰, ou seja, o poder público de exercer nos espaços marítimos sob soberania ou jurisdição nacional, traduzido na execução dos atos do Estado, de procedimentos administrativos e de registo marítimo, que contribuam para a segurança da navegação, bem como para o exercício de fiscalização e de polícia, tendentes ao cumprimento das leis e regulamentos aplicáveis nos espaços marítimos sob jurisdição nacional¹¹ (AR, 2002).

O Sistema de Autoridade Marítima tem por fim garantir o cumprimento da lei nos espaços marítimos sob jurisdição nacional no âmbito dos parâmetros de atuação permitidos pelo direito internacional e demais legislação em vigor¹², sendo ainda das suas atribuições a prevenção e repressão da criminalidade, nomeadamente no que concerne ao combate ao

⁹ Cfr. art. 7º, n.º 1, al. c), do Decreto-Lei n.º 43/2002, de 2 de março.

¹⁰ Cfr. art. 2º, do Decreto-Lei n.º 43/2002, de 2 de março.

¹¹ Cfr. art. 3º, do Decreto-Lei n.º 43/2002, de 2 de março.

¹² Cfr. art. 6º, n.º 1, do Decreto-Lei n.º 43/2002, de 2 de março.

narcotráfico, ao terrorismo e à pirataria¹³ (AR, 2002).

Os espaços marítimos sob soberania nacional são as águas interiores, o mar territorial e a plataforma continental¹⁴, sendo ainda a Zona Económica Exclusiva também considerada espaço marítimo sob jurisdição nacional, onde se exercem os poderes do Estado no quadro da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM)¹⁵ (AR, 2002).

Já a zona contígua tem os poderes fixados na CNUDM, em conformidade com a legislação aplicável àquele espaço marítimo sob jurisdição nacional¹⁶. Segundo a CNUDM, na zona contígua o estado costeiro pode tomar as medidas de fiscalização para evitar as infrações às leis e regulamentos aduaneiros, fiscais, de imigração ou sanitários no seu território ou no seu mar territorial e reprimir as infrações às leis e regulamentos no seu território ou no seu mar territorial (AR, 1997).

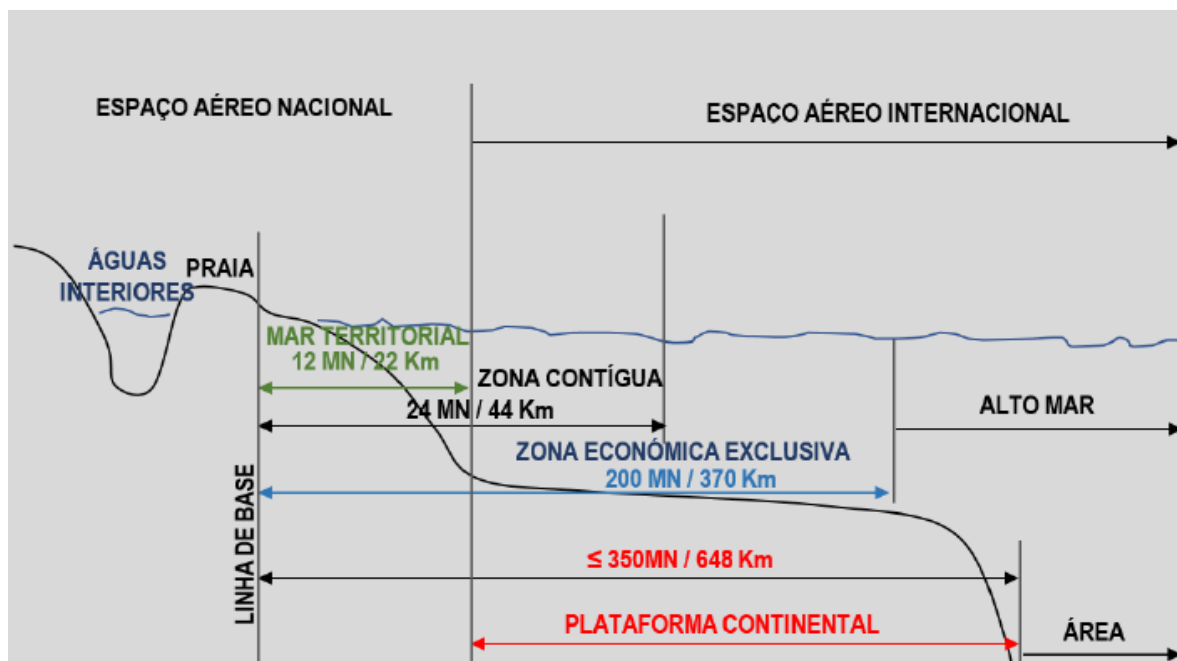


Figura 4 - Delimitações do mar territorial, zona contígua, zona económica exclusiva, plataforma continental, de acordo com a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar

Fonte: Santos (2020, p. 10)

¹³ Cfr. art. 6º, n.º 2, al. k), do Decreto-Lei n.º 43/2002, de 2 de março.

¹⁴ Cfr. art. 4º, n.º 1, do Decreto-Lei n.º 43/2002, de 2 de março.

¹⁵ Cfr. art. 4º, n.º 2, do Decreto-Lei n.º 43/2002, de 2 de março.

¹⁶ Cfr. art. 5º, do Decreto-Lei n.º 43/2002, de 2 de março.

Até ao ano de 2016, Portugal não possuía um plano que incluísse o modelo europeu de gestão de fronteiras, o país não detinha apenas uma autoridade para todas as atribuições envolvendo assim várias entidades públicas sob diferentes tutelas. A administração interna assumia as principais competências nas fronteiras e assumia também a coordenação da gestão integrada de fronteiras, no entanto, as competências e funções principais estavam ainda distribuídas por outras quatro áreas governativas: defesa nacional, finanças, mar e justiça.

Estes fatores levaram que, em julho de 2016, a Ministra da Administração Interna estabelecesse um grupo de trabalho interministerial para formular o plano de gestão integrada de fronteiras de Portugal. Deste grupo surgiu a estratégia nacional de gestão integrada de fronteiras que visava o seguinte:

A segurança interna em prol da salvaguarda do Espaço de Liberdade, Segurança e Justiça da UE; Consolidar a gestão das fronteiras externas de Portugal e da UE, facilitando e controlando os fluxos de fronteira de acordo com os padrões e procedimentos da UE/Schengen; Reforçar a coordenação e a cooperação entre todas as entidades envolvidas no controlo e na vigilância de fronteiras; e Reforçar a capacidade de resposta das autoridades aos desafios (Presidência do Conselho de Ministros, 2017).

Com base nestes objetivos, a estratégia enquadra a política e as medidas nacionais no âmbito do controlo e da vigilância de fronteiras, estabelece o quadro para a harmonização e a sincronização de todos os setores envolvidos na gestão de fronteiras, define as competências e responsabilidades de todas as autoridades e entidades envolvidas e estabelece as linhas gerais de cooperação e coordenação entre as entidades nacionais envolvidas e de Portugal com as agências europeias (Presidência do Conselho de Ministros, 2017).

CAPÍTULO II – A UNIDADE DE CONTROLO COSTEIRO E DE FRONTEIRAS NO ÂMBITO DA PREVENÇÃO E REPRESSÃO DO TRÁFICO DE ESTUPEFACIENTES POR VIA MARÍTIMA

2.1. A Unidade de Controlo Costeiro e de Fronteiras na estrutura da Guarda Nacional Republicana

A GNR é uma “força de segurança de natureza militar, constituída por militares organizados num corpo especial de tropas e dotada de autonomia administrativa”¹⁷ e “tem como missão, no âmbito dos sistemas nacionais de segurança e proteção, assegurar a legalidade democrática, garantir a segurança interna e os direitos dos cidadãos, bem como colaborar na execução da política de defesa nacional, nos termos da Constituição e da lei”¹⁸.

A GNR tem na atualidade a “responsabilidade territorial sobre 94% do Território Nacional (86.600 Km²), na qual residem cerca de 52% da população (5.395.028 habitantes)” (GNR, 2022, p. 41). A sua organização interna assenta numa estrutura de Comando composta por diversas Unidades e um Estabelecimento de Ensino. Na Estrutura de Comando, destacam-se o Comando da Guarda, que integra o Comandante-Geral, o Segundo Comandante-Geral, a Inspeção da Guarda, os Órgãos de Conselho, a Secretaria-Geral e os Órgãos Superiores de Comando e Direção, designadamente o Comando Operacional, o Comando da Administração de Recursos Internos e o Comando da Doutrina e Formação. Quantos às unidades, a GNR é constituída por 20 comandos territoriais, quatro unidades especializadas, uma unidade de intervenção e reserva, uma unidade de representação e ainda pelo estabelecimento de ensino (GNR, 2022).

¹⁷ Cfr. art. 1º, n.º 1, da LOGNR - Lei n.º 63/2007, de 06 de novembro.

¹⁸ Cfr. art. 1º, n.º 2, da LOGNR - Lei n.º 63/2007, de 06 de novembro.

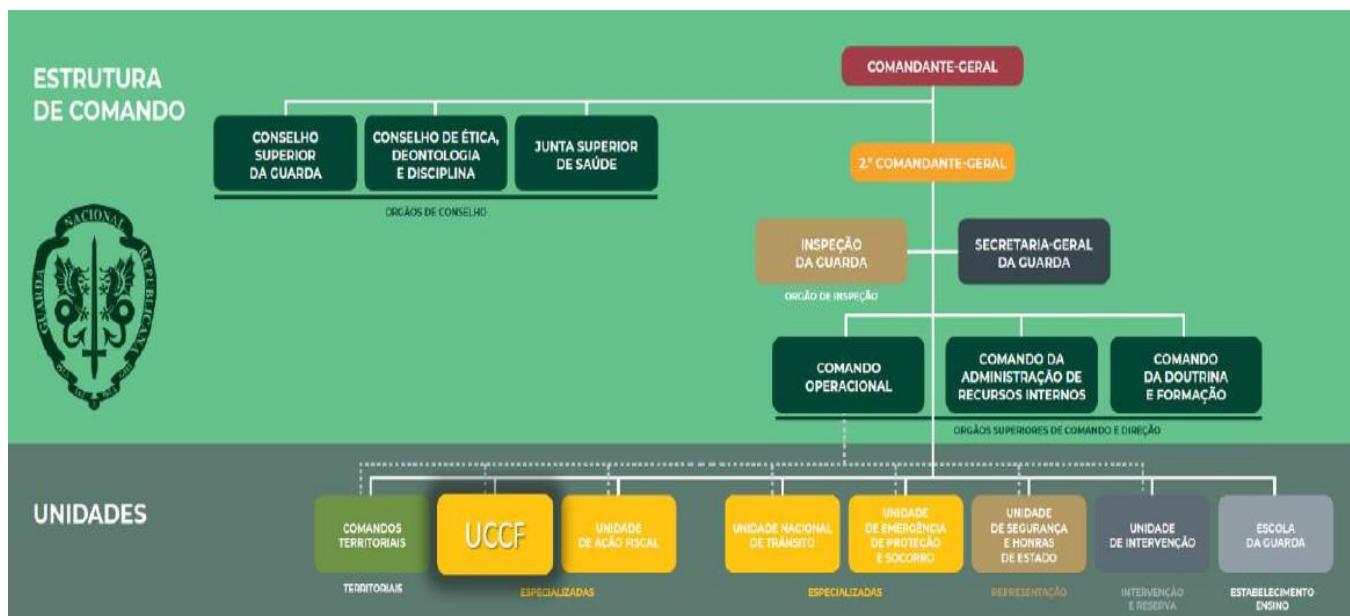


Figura 5 - Estrutura orgânica da GNR

Fonte: GNR (2022)

De todas as valências apresentadas e que constituem a estrutura da GNR, a unidade que será objeto de estudo neste trabalho será a UCCF, tratando-se de uma das unidades especializadas. Esta contribui em grande medida para o plano da vigilância, interceção e patrulhamento terrestre e marítimo, no qual a GNR detém uma vasta responsabilidade que se estende a toda a orla costeira e mar territorial do Continente e Regiões Autónomas de Portugal. No plano operacional tem também um importante contributo, onde a GNR mantém uma atenção prioritária nas funções de vigilância e controlo das fronteiras terrestres, marítimas e fluviais, com vista à prevenção e repressão da criminalidade transfronteiriça (GNR, 2022).

A UCCF passou a designar-se desta forma desde o final do ano de 2021, momento em que entrou em vigor a Lei n.º 73/2021, de 12 de novembro e que em simultâneo acontecia a extinção do Serviço de Estrangeiros e Fronteiras (SEF), reestruturando assim o sistema português de controlo de fronteiras e reafetando as competências e recursos que estavam adjudicadas ao SEF a outros Órgãos de Polícia Criminal (OPC), passando a Unidade de Controlo Costeiro a designar-se doravante por UCCF e assumindo desta forma com novas missões atribuídas. Foi também alterada a organização interna da unidade, e redefinidas as suas subunidades, através da Portaria n.º 362/2023, de 15 de novembro (CG, 2024).

2.2. A Unidade de Controlo Costeiro e de Fronteiras

A UCCF é uma unidade especializada da GNR cuja competência está estabelecida na LOGNR¹⁹. É ainda, segundo o Despacho n.º 102/24-OG, “responsável pelo cumprimento da missão relativamente às fronteiras marítimas e terrestres, designadamente na vigilância, patrulhamento e interceção terrestre ou marítima em toda a costa e zonas marítimas sob soberania ou jurisdição nacional, até ao limite das 24 milhas náuticas” (CG, 2024).

Através deste despacho, foi ainda possível perceber que, para além da competência para a gestão e operação do SIVICC, a UCCF tem também competência para a gestão do Centro Nacional de Coordenação do *European Border Surveillance System (EUROSUR)* (CG, 2024).

Após uma análise das atribuições da GNR presentes no art.º 3.º, n.º 1 e 2 da LOGNR, podemos ainda associar à UCCF, para além das competências específicas que lhe estão adjudicadas, as seguintes missões:

- h) Participar no controlo da entrada e saída de pessoas e bens no território nacional; (...)
- m) Prevenir e detetar situações de tráfico e consumo de estupefacientes ou outras substâncias proibidas, através da vigilância e do patrulhamento das zonas referenciadas como locais de tráfico ou de consumo; (...)
- q) Vigiar, fiscalizar e controlar as fronteiras marítimas e terrestres, assim como a circulação de pessoas nos postos de fronteira autorizados;
- r) Atribuir vistos na fronteira, nos termos da lei, nas áreas da sua jurisdição;
- s) A execução do cumprimento das decisões prévias da entidade competente de afastamento coercivo e das decisões judiciais de expulsão de cidadãos estrangeiros nas suas áreas de jurisdição;
- t) Assegurar a execução de processos de readmissão, nas áreas da sua jurisdição;
- u) Assegurar a realização de controlos móveis e de operações conjuntas com serviços ou forças de segurança congéneres, nacionais ou estrangeiros, nas suas áreas de jurisdição²⁰ (AR, 2007).
- c) Assegurar, no âmbito da sua missão própria, a vigilância, patrulhamento e interceção terrestre e marítima, em toda a costa e mar territorial do continente e das

¹⁹ Cfr. art. 40º, da Lei n.º 63/2007, de 06 de novembro.

²⁰ Cfr. art. 3º, n.º 1, da Lei n.º 63/2007, de 06 de novembro.

Regiões Autónomas;

d) Prevenir e investigar as infrações tributárias, fiscais e aduaneiras, bem como fiscalizar e controlar a circulação de mercadorias sujeitas à ação tributária, fiscal ou aduaneira;

e) Controlar e fiscalizar as embarcações, seus passageiros e carga, para os efeitos previstos na alínea anterior e, supletivamente, para o cumprimento de outras obrigações legais;

f) Participar na fiscalização das atividades de captura, desembarque, cultura e comercialização das espécies marinhas, em articulação com a Autoridade Marítima Nacional e no âmbito da legislação aplicável ao exercício da pesca marítima e cultura das espécies marinhas²¹ (AR, 2007).

A estrutura orgânica da UCCF, anteriormente determinada pela Portaria n.º 1450/2008, de 16 de dezembro, sofreu alterações devido à reafetação de competências do SEF, tendo sido alterada pela Portaria N.º 362/2023, de 15 de novembro (MAI, 2023a).

Esta atualização significou alterações estruturais na UCCF que passou a ser composta por destacamentos que se ramificam em subdestacamentos ou postos. Estes são atualmente integrados em três subunidades operacionais – o Grupo de Guarda Costeira (GGC), o Grupo de Guarda de Fronteiras (GGF) e o Grupo de Vigilância e Apoio (GVA). Para além destas estruturas, a UCCF integra também o Centro de Comando e Controlo Operacional (CCCO), o Centro Nacional de Coordenação do *EUROSUR* e o Centro de Desenvolvimento Tecnológico (CDT)²² (MAI, 2023a).

Estas subunidades e o CCCO estão integrados na estrutura da UCCF que está implementada a nível nacional e tem o seu comando e Estado Maior localizados em Lisboa. Esta estrutura de comando é composta por um Comandante, um 2º Comandante, um Adjunto do Comando, o Núcleo de Apoio e Gestão do Conhecimento, a Secção de Justiça e um Chefe do Estado-Maior que tem sobre a sua alçada a Secção de Operações e Relações-Públicas, Secção de Formação e Treino, Secção de Recursos Humanos, a Secção de Recursos Logísticos e Financeiros, a Secção de Informações e Investigação Criminal e a Secção de Proteção da Natureza e do Ambiente²³ (CG, 2024).

O GGC compreende um Destacamento de Patrulhamento Marítimo onde integram

²¹ Cfr. art. 3º, n.º 2, da Lei n.º 63/2007, de 06 de novembro.

²² Cfr. art. 5º da Portaria N.º 362/2023, de 15 de novembro.

²³ Cfr. Anexo B.

uma *Coastal Patrol Vessel* e um Núcleo de Operações Subaquáticas. Este compreende cinco Destacamentos de Controlo Costeiro (DCC) constituído por 12 subdestacamentos de Controlo Costeiro (SubDCC) e quatro Postos de Controlo Costeiro, e compreende também um Pelotão de Manutenção Naval com uma quatro Secções de Manutenção Naval²⁴. O GGF é composto por cinco Destacamentos de Guarda de Fronteiras e por 20 Postos de Guarda de Fronteiras, sendo que 15 estão localizados na orla costeira e cinco na fronteira terrestre com Espanha²⁵. Já o GVA compreende um Destacamento de Vigilância Aérea com três Secções de Vigilância Aérea, e um Destacamento de Vigilância Móvel²⁶ (CG, 2024).

A estrutura da UCCF, segundo o Despacho n.º 102/24-OG, foi alvo de profundas alterações com propósito de “garantir uma resposta eficaz aos novos e complexos desafios inerentes ao cumprimento da missão” (CG, 2024). Essas alterações foram realizadas com o propósito de garantir o alargamento do SIVICC à Região Autónoma da Madeira e dos Açores para integrar e empregar o *Unmanned Aerial System* (UAS).

Adicionalmente, as alterações mencionadas visam desenvolver uma abordagem preventiva da vigilância de fronteiras e otimização de recursos, integrar a UCCF na estrutura de investigação criminal e da proteção da natureza e do ambiente da GNR e ajustar a especialização de vigilância e controlo de fronteiras, de modo a fazer face não só ao novo quadro de competências atribuídas, como também rentabilizar os recursos disponíveis.

2.2.1. O conceito operacional da Unidade de Controlo Costeiro e de Fronteiras

Com a reestruturação do sistema português de controlo de fronteiras, promulgada pelo Governo, em 12 de novembro, pela Lei n.º 73/2021 e consubstanciada na Portaria n.º 362/2023, de 15 de novembro, já analisadas anteriormente, a UCCF necessitou de se adaptar a estas mudanças e reformular o seu Conceito Operacional (CONOPS) já que se considerava que se encontrava desalinhado com a nova missão que lhe tinha sido atribuída e com a nova orgânica estrutural.

Com esse pressuposto e fruto das alterações estruturais mencionadas, foi desenvolvido o CONOPS da UCCF, um manual onde é possível identificar com clareza quais as principais ameaças que a UCCF enfrenta atualmente na sua atuação, sendo elas o tráfico internacional de estupefacientes, a imigração ilegal, o tráfico de seres humanos, o

²⁴ Cfr. Anexo C.

²⁵ Cfr. Anexo D.

²⁶ Cfr. Anexo E.

contrabando e a criminalidade transfronteiriça, o terrorismo, pirataria e tráfico de armas, a pesca ilegal não declarada e não regulamentada e o crime ambiental marítimo (UCCF, 2023).

Pela análise do CONOPS é possível identificar duas grandes dimensões, nomeadamente, a Guarda Costeira e a Guarda de Fronteiras.

No âmbito da dimensão da Guarda Costeira, esta tem competências próprias e partilhadas através do quadro legal nacional e europeu nos espaços marítimos sob jurisdição e soberania nacional. No caso particular da UCCF, a sua atuação está estabelecida até às 24 milhas náuticas e, dada esta extensão, realiza a esmagadora maioria das funções de guarda costeira reconhecidas pela European Border and Coast Guard Agency (FRONTEX). A presença e atuação nas águas da sua responsabilidade, são orientadas pelas normas de direito nacional e internacional, reguladas pela CNUDM. As funções de Guarda Costeira constam no Coast Guard Functions Handbook²⁷ e dividem-se em matéria de security e safety. Relativamente ao security, a Guarda Costeira fiscaliza e controla a imigração, efetua controlo fiscal e aduaneiro, assegura a proteção ambiental marítima, a vigilância e monitorização marítima, a segurança marítima e portuária, regula a fiscalização das pescas e atua na prevenção criminal. Relativamente à vertente do safety, esta atua na busca e salvamento marítimo, na segurança marítima, na resposta a acidentes e desastres marítimos e na assistência marítima e apoio sanitário (UCCF, 2023).

Já no que toca à dimensão da Guarda de Fronteiras, esta é responsável pelo controlo da entrada e saída de cidadãos estrangeiros em território através das fronteiras marítima e terrestre, assim como pela fiscalização em permanência na área de jurisdição territorial da GNR, tendo como áreas de responsabilidade o controlo de fronteiras, vigilância de fronteiras, readmissões, recolha e partilha de informação, combate à criminalidade transfronteiriça e fiscalização territorial da imigração (UCCF, 2023).

O CONOPS da UCCF assenta sobre uma estrutura composta por quatro componentes interligadas – a componente terrestre, marítima, aérea e a transversal.

A componente terrestre aborda diretamente as ameaças, setorialmente dimensionadas pelo GGC e GGF, especializadas na vigilância, fiscalização e controlo territorial.

A componente marítima é responsável pela vigilância e fiscalização do mar territorial e zona contígua, adaptando-se às ameaças transnacionais que se colocam na segurança da fronteira externa marítima da EU.

²⁷ vide - https://oceans-and-fisheries.ec.europa.eu/publications/handbook-european-cooperation-coast-guard-functions_en.

A componente aérea utiliza UAS, cuja capacidade de realizar voos de longa duração e a integração com o SIVICC garantem o conhecimento situacional em tempo real.

A componente transversal que é composta pelo SIVICC, enquanto sistema nacional de vigilância da fronteira externa marítima, interligando a capacidade de deteção e identificação de ameaças com as informações, a investigação criminal e a atividade de proteção da natureza e do ambiente (GNR, 2024a, p. 44).

2.2.2. A Unidade De Controlo Costeiro e de Fronteiras na prevenção e repressão do tráfico internacional de estupefacientes por via marítima.

A melhor estratégia para a prevenção e repressão do tráfico de estupefacientes é identificar as principais ameaças, caracterizar o *modus operandi* das redes de tráfico e compreender as suas estratégias criminais para que seja possível estabelecer processos estruturados de combate e obter o êxito desejado na atuação.

Neste sentido, a UCCF publicou em 2022 o manual ameaças e estratégias de combate com a intenção de sistematizar as ameaças atualmente reconhecidas como relevantes, por forma a permitir encontrar as melhores estratégias policiais para prevenir e reprimir essas ameaças (UCCF, 2022).

Assim, a UCCF, para fazer face a uma das ameaças que enfrenta na sua atuação, nomeadamente a que é objeto de análise deste TIA, o tráfico de estupefacientes por via marítima, o manual ameaças e estratégias de combate apresenta-nos 13 estratégias de combate preventivas e seis estratégias repressivas.

No que respeita às estratégias preventivas, a primeira medida a ser mencionada é a análise de risco, que consiste em efetuar uma análise preemptiva da costa litoral, com o objetivo de antecipar o risco relativo às zonas mais vulneráveis ao desembarque de estupefacientes, permitindo assim um planeamento orientado dos meios de vigilância terrestres para esses locais. Em seguida, surge a atualização do risco das ameaças, que implica a elaboração de um documento que identifique o nível de risco associado às principais ameaças diárias a serem acompanhadas pelo dispositivo operacional da Unidade (UCCF, 2022).

A terceira estratégia é a monitorização das ameaças, assegurada através do sistema SIVICC, que permite detetar situações anómalas no tráfego marítimo. De seguida, temos a vigilância costeira que é apontada como uma medida fundamental, uma vez que através de uma vigilância eficaz de segunda linha em apoio ao SIVICC permite a cobertura das zonas

mais vulneráveis da costa identificadas na análise de risco semanal (UCCF, 2022).

A quinta estratégia prende-se com o controlo e/ou fiscalização do *Vessel Of Interest*, que visa monitorizar os comportamentos das embarcações e fiscalizar situações em que a análise de risco circunstancial se mostre favorável. A vigilância aérea surge como a medida seguinte, recorrendo ao patrulhamento aéreo descontínuo nas zonas de interesse, conferindo ao sistema de vigilância costeira uma terceira dimensão da área de operações (UCCF, 2022).

A integração do *EUROSUR Services* representa mais uma medida, permitindo à UCCF aceder a produtos e serviços disponibilizados pela *FRONTEX* aos Estados-membros, garantindo o acesso a conhecimento e informação estratégica. Outra medida fundamental é o conhecimento situacional, o qual se baseia na elaboração de estudos de situações de informações e fichas de áreas especiais de policiamento de forma a melhorar o conhecimento situacional da área de atuação da Unidade (UCCF, 2022).

Ainda no âmbito da prevenção, destaca-se a realização de ações marítimas encobertas, cujo objetivo é recolher informação sobre as embarcações que navegam em áreas de interesse, proporcionando um melhor conhecimento do quadro de situação nacional. A medida seguinte refere-se à constituição de uma *Intelligence Network*, sustentada por uma rede de contactos assente nos militares da GNR colocados em organismos internacionais e com acesso a informação privilegiada (UCCF, 2022).

Segue-se a cooperação internacional interagência, que procura desenvolver uma ligação mais formal, eficaz e contínua com outras forças de segurança e agências, promovendo sinergias e uma melhor articulação. Seguidamente temos a fiscalização de fronteira orientada que visa o controlo da entrada em território nacional de viaturas, transportes coletivos e outros meios que se enquadrem nos perfis de risco identificados. Por fim, o patrulhamento dissuasor que assegura uma presença visível nos espaços marítimos de soberania e jurisdição nacional, funcionando como fator de dissuasão perante as ameaças identificadas (UCCF, 2022).

No que diz respeito às estratégias repressivas, a primeira medida mencionada é a destruição das estruturas logísticas de suporte, visando desarticular a capacidade instalada das organizações criminosas em território nacional e, dessa forma, enfraquecer o seu funcionamento. Em segundo lugar, surge o reforço do quadro legislativo, promovendo o agravamento da legislação de combate à droga, com propostas que penalizem tanto o tráfico como as atividades que o sustentam (UCCF, 2022).

A terceira medida corresponde à realização de presenças marítimas prolongadas, garantindo uma capacidade de vigilância e interceção naval destacada até às 24 milhas

náuticas, reduzindo o tempo de resposta e otimizando os recursos disponíveis. A resposta tática helitransportada é a estratégia seguinte, proporcionando uma resposta tática, célere e eficaz a situações inopinadas envolvendo EAV (UCCF, 2022).

Complementarmente, os planos de alerta e resposta visam desenvolver planos e treinos operacionais para dar resposta a situações inopinadas, de forma a reduzir os tempos de ativação e criar sinergias de apoio. Como última medida repressiva, temos a cooperação policial transfronteiriça, com o objetivo de reforçar a cooperação com a *Guardia Civil* de Espanha, e com a *Gendarmerie Real* de Marrocos, em termos de *intelligence* e dos procedimentos operacionais em operações combinadas (UCCF, 2022).

2.2.3. Os recursos utilizados pela Unidade De Controlo Costeiro e de Fronteiras na prevenção, deteção e repressão do tráfico internacional de estupefacientes

Os recursos ao dispor da UCCF são variados, desde os meios terrestres, passando pelos meios marítimos, meios aéreos e ainda os recursos que compõem a componente especializada.

Relativamente aos meios marítimos, segundo o plano de atividades de 2024 da GNR, a UCCF conta com uma lancha de patrulhamento costeiro, 12 lanchas de patrulhamento e interceção, 24 lanchas de patrulhamento de águas interiores, 22 semirrígidos de Patrulhamento e Interceção e 17 semirrígidos (GNR, 2024b).

Quanto aos meios aéreos, a UCCF está neste momento equipada com UAS de asa fixa com capacidade de descolagem e aterragem verticais e voos de longa duração, destinados à vigilância rotineira da costa. Conta ainda com uma estrutura complementar, com UAS multirrotor (UCCF, 2023). O UAS de asa fixa tem uma capacidade de trabalho superior a oito horas e ainda todos estes meios aéreos não tripulados contam com capacidade de atuação em ambiente diurno e noturno. As capacidades de emprego operacional destes UAS vieram “revolucionar profundamente a atividade de policiamento costeiro, permitindo, não só, uma cobertura de rastreamento, vigilância e deteção de ameaças (...) como também a disponibilização de produtos operacionais de reconhecido mérito” (UCCF, 2023, p. 48), melhorando assim o conhecimento situacional e a perceção do quadro de situação operacional conjunta.

No seguimento dos recursos utilizados pela UCCF, resta agora mencionar aqueles que compõem a componente transversal, ou seja, o SIVICC. Este constitui o principal instrumento nacional de vigilância da fronteira marítima externa nacional e foi

implementado a 2 de dezembro de 2013, substituindo o *Long Arm Operational System*, um sistema herdado da década de 1990 que se encontrava tecnologicamente obsoleto. Este sistema é composto por cinco subsistemas integrados de deteção e identificação, comando e controlo, comunicações, gestão aplicacional e localização. Em conjunto, estas componentes permitem uma vigilância contínua e em tempo real de embarcações potencialmente envolvidas em atividades suspeitas, garantindo uma resposta célere e eficaz através da disponibilização imediata de informação aos centros de comando e controlo (UCCF, 2023).

De forma a reforçar as capacidades de resposta preventiva e reativa para dar resposta às ameaças que afetam o espaço marítimo nacional e europeu, O SIVICC opera em cooperação com o Centro Nacional de Coordenação do *EUROSUR* e com o Gabinete de Análise de Risco (GAR) que funcionam como um ecossistema de vigilância e controlo da fronteira externa (UCCF, 2023).

Conforme referido anteriormente, nos termos do art.º 40º da LOGNR, a UCCF é responsável por gerir e operar o SIVICC - “plataforma tecnológica de vigilância composta por vários postos de observação (PO), instalados ao longo da linha de costa de Portugal Continental, que podem ser fixos ou móveis” (Bessa, 2014, p. 53).

O SIVICC, em articulação com responsabilidades europeias em matéria de segurança e controlo de fronteiras, assegura um elevado grau de eficiência na deteção, resposta a ameaças e monitorização. É uma infraestrutura tecnológica estratégica no que respeita à proteção da fronteira marítima nacional, caracterizando-se pela existência de torres metálicas equipadas com sistemas eletro-óticos com câmaras *HD*, infravermelhas e térmicas e radares ao longo da orla costeira nacional. De modo a complementar as infraestruturas fixas, unidades veiculares asseguram a cobertura de zonas não alcançadas por estas (UCCF, 2023).

A inteligência artificial também já é uma inovação utilizada pelo SIVICC aos dias de hoje, dando suporte a ferramentas de análise de risco. Adicionalmente, este sistema recorre a três tecnologias de comunicação distintas, isto é, a fibra ótica, micro-ondas e rede de dados móvel, de modo a garantir a estabilidade na transmissão e comunicação de dados (UCCF, 2023).

O mencionado sistema já comprovou a sua eficiência tanto a nível interno como a nível internacional e, por isso, o governo decidiu alargar a área de atuação do SIVICC às regiões autónomas da Madeira e dos Açores e, em setembro de 2018 esta expansão materializou-se na Madeira através do SIVICC *Plus* e SIVICC *Ultra* que se encontra atualmente em fase de implementação nos Açores. Para a implementação de PO do SIVICC, foi necessário o cumprimento de alguns critérios fundamentais para o bom funcionamento

do sistema, nomeadamente, a existência de uma cobertura eficiente das rotas marítimas para portos e marinas, condições topográficas favoráveis, terrenos com gestão pública e regional, elevada acessibilidade a redes energéticas e telecomunicações, fácil acesso para viaturas pesadas e a reduzida necessidade de manutenção (UCCF, 2023).

Adicionalmente, a expansão deste sistema para as ilhas requereu uma reestruturação do modelo de funcionamento, tendo sido implementado um novo modelo de comando e controlo centralizado gerido pela UCCF, embora garantindo a autonomia dos PO que são da responsabilidade dos Comandos Regionais das Regiões Autónomas (UCCF, 2023).

Em suma, este sistema permite “uma vantagem competitiva sobre o adversário que é persuadido a mudar os seus comportamentos através da dissuasão que o sistema proporciona” (José, 2016, p. 7).

2.3. A cooperação da Unidade de Controlo Costeiro e de Fronteiras com organizações nacionais e internacionais na prevenção e repressão do tráfico internacional de estupefacientes

Em 2016, a UNODC criou um documento que se traduzia no resultado da sessão especial da assembleia geral da ONU de 2016 sobre o problema mundial das drogas e o seu compromisso para o enfrentar e combater. Essa publicação reveste-se de enorme importância no contexto da cooperação policial no combate ao tráfico internacional de estupefacientes e teve por base as três convenções internacionais mencionadas no subcapítulo do regime jurídico de combate ao tráfico de estupefacientes. Assim, foi possível retirar as seguintes medidas de cooperação relativamente ao combate do tráfico ilícito de drogas e substâncias psicotrópicas:

(...)Aumentar a cooperação em todos os níveis e reforçar as medidas para prevenir e reduzir significativamente e mensuravelmente ou eliminar o cultivo ilícito (...); Monitorizar tendências atuais e rotas de tráfico de drogas e partilhar experiências, melhores práticas e lições aprendidas, a fim de prevenir e combater o uso indevido do comércio internacional para atividades relacionadas com drogas ilícitas (...); Promover e reforçar a troca de informações e, conforme apropriado, inteligência criminal relacionada com drogas entre as agências de aplicação da lei e agências de controlo das fronteiras (...) e promover investigações conjuntas e coordenar operações, de acordo com a legislação nacional, e programas de formação em todos os níveis, a fim de identificar, desarticular e dismantelar grupos criminosos

organizados que operam transnacionalmente e que estão envolvidos em quaisquer atividades relacionadas com a produção ilícita e tráfico de drogas narcóticas e substâncias psicoativas (...); Reforçar a cooperação regional, sub-regional e internacional em matérias criminais, conforme apropriado, incluindo a cooperação judicial nas áreas de (...) extradição, assistência jurídica mútua e transferência de processos, de acordo com as convenções internacionais de controlo de drogas e outros instrumentos legais internacionais e legislação nacional (UNODC, 2016).

A área da cooperação é uma matéria que claramente preocupa a ONU e que estes consideram ser fundamental para a primeira linha de combate ao tráfico de estupefacientes.

Em Portugal, a cooperação é também uma prioridade, o plano de atividades de 2024 vem reforçar esse compromisso da GNR para com os seus parceiros, no sentido de se manter o esforço para a cooperação e compromissos internacionais, nas áreas de intervenção especializada, com um desenvolvimento qualitativo das capacidades afetas ao cumprimento de todo o espectro de atribuições, adotando as melhores práticas, em função da evolução científica e tecnológica, seja na defesa e proteção do ambiente, na proteção e socorro, na vigilância e controlo da costa e da fronteira marítima e terrestre, ou na prevenção da sinistralidade rodoviária (GNR, 2024b). Espelho deste compromisso é o facto de GNR ter estabelecido como quarta linha de orientação estratégica, a cooperação, colaboração e coordenação, referindo que estes três fatores são a pedra angular dos sistemas de segurança nacional, devendo as Forças e Serviços de Segurança (FSS) cooperarem entre si, nos termos da Lei de Segurança Interna e respetivas Leis Orgânicas, sendo prioridade estratégica da GNR o “incremento das relações de cooperação, colaboração e parcerias com entidades nacionais, policiais, militares e civis, assim como com instituições e organismos internacionais, bilateralmente e nos termos de acordos, tratados e convenções a que Portugal pertença ou venha a integrar” (GNR, 2024b, p. 74).

Na UCCF, tal como vimos no subcapítulo da UCCF na prevenção, deteção e repressão do tráfico internacional de estupefacientes por via marítima, uma das medidas de repressão definida pela unidade era cooperação com a *Guardia Civil* de Espanha, e com a *Gendarmerie Real* de Marrocos, em termos de *intelligence* e dos procedimentos operacionais em operações combinadas. Esses compromissos estão também discriminados no plano de atividades de 2024, destacando-se a estreita relação entre a GNR e a *Guardia Civil*, parceria de longa data que tem sido referida como um modelo de referência por várias instituições internacionais. Esta colaboração é particularmente relevante para a segurança nas zonas

fronteiriças, não só no espaço ibérico, mas também no contexto da vigilância e controlo da fronteira externa da UE. A interoperabilidade entre estas duas forças é assegurada através da partilha de informação, de capacidades operacionais e da participação conjunta em projetos europeus com impacto significativo.

Ainda no plano bilateral, a GNR desenvolve regularmente operações de patrulhamento conjunto com forças congéneres como a *Guardia Civil*, a *Gendarmerie Nationale* e a *Arma dei Carabinieri*. Estas operações decorrem em territórios nacionais e estrangeiros, especialmente em zonas com maior concentração de cidadãos, com o objetivo de reforçar a perceção de segurança pública. Está ainda previsto um acordo com a *Gendarmerie Real Marroquina* para consolidar e alargar a cooperação bilateral com o intuito de estabelecer mecanismos formais de colaboração nas áreas da prevenção e investigação criminal, combate ao tráfico ilícito, segurança rodoviária e proteção ambiental e patrimonial (GNR, 2024b).

É também importante referir a participação da GNR no programa de assistência contra a criminalidade transnacional organizada para o reforço da parceria entre a UE e os países da América Latina, participação também no *European Coast Guard Functions Forum*, orientado para o desenvolvimento conjunto de formas de cooperação e coordenação interagências, bem como para o desempenho multifuncional que permita abordar os desafios futuros nos domínios da segurança da fronteira marítima, da segurança no mar, busca e salvamento, proteção do ambiente marítimo, e outros assuntos marítimos. A GNR Participa ainda nas missões da *FRONTEX* onde tem vindo a consolidar a sua atuação no quadro das respetivas operações, cujo a atuação assenta nos objetivos de vigilância das fronteiras, com a deteção de embarcações suspeitas, prevenção da criminalidade transfronteiriça e apoio às autoridades locais no combate e deteção de ilícitos criminais, na cooperação operacional entre Estados-membros e na partilha e recolha de Informações entre as forças envolvidas (GNR, 2024b). Tem ainda competência para a coordenação, com o restante dispositivo da GNR, autoridades nacionais e a *FRONTEX*, das tarefas resultantes da gestão, operação e manutenção do Centro Nacional de Coordenação do *EUROSUR*, enquanto quadro integrado para o intercâmbio de informações e para a cooperação internacional no âmbito da Guarda Europeia de Fronteiras e Costeira (CG, 2024; GNR, 2024b).

O *EUROSUR*, aliado ao SIVICC, são uma peça chave para a implementação de ferramentas de tratamento, análise e disseminação de informação, de forma a implementar processos de análise de risco automático e de partilha de informação, procurando assegurar os meios necessários para que, em tempo real, os atores envolvidos na gestão integrada de

fronteiras possam cooperar e trocar informação entre si, permitindo a criação de uma *Common Operational Picture*. O *EUROSUR* foi criado com o fim de promover o intercâmbio de informações e para a cooperação internacional no âmbito da Guarda Europeia de Fronteiras e Costeira, destinado a melhorar o conhecimento da situação e a aumentar a capacidade de reação para fins de gestão das fronteiras, incluindo a deteção, a prevenção e o combate à imigração ilegal, à criminalidade transfronteiriça e garantir a proteção e a salvaguarda da vida dos migrantes (GNR, 2024b).

O *EUROSUR* é utilizado também para o controlo fronteiriço em pontos de passagem nas fronteiras autorizadas e para a vigilância das fronteiras externas terrestres, marítimas e aéreas, sendo constituído pelo Centro Nacional de Coordenação, pelos quadros de situação nacionais, pelo quadro de situação Europeu, quadros de situação específicos, serviços de fusão do *EUROSUR* (*EUROSUR fusion services*) e pelo planeamento integrado (GNR, 2024b).

O Centro Nacional de Coordenação tem como atribuição fornecer informações provenientes dos seus quadros de situação nacionais e, se aplicável, de quadros de situação específicos necessários para elaborar e alimentar o quadro de situação europeu. Uma vez implementado o Centro Nacional de Coordenação português na GNR/UCCF, a atribuição permanece adstrita a esta Unidade especializada que, nesta fase, integra já operadores certificados pela FRONTEX (GNR, 2024b).

É ainda mantida a ligação com o Centro de Operações Marítimas que permite a partilha de informação através de videoconferência entre os dois Centros responsáveis pela Vigilância das Fronteiras e pela Busca e Salvamento (GNR, 2024b).

Na continuação da cooperação nacional, esta está materializada pelo Decreto-Lei n.º 81/95, de 22 de abril, que prevê a criação de Brigadas Anticrime e unidades mistas de coordenação. Neste diploma, podemos constatar no n.º 1 do art.º 5, a criação de brigadas anticrime, que “são unidades especiais com competência específica em matéria de prevenção e investigação do tráfico de substâncias estupefacientes ou psicotrópicas”. Podemos ainda constatar no art.º 6.º que foram também criadas as UCIC, com a missão de “disciplinar e praticar a partilha de informações oriundas de cada força ou serviço integrante e a coordenação das ações que devam ser executadas em comum” (MAI, 1995).

PARTE II – ENQUADRAMENTO METODOLÓGICO E TRABALHO DE CAMPO

CAPÍTULO III – METODOLOGIA, MÉTODOS E MATERIAIS

O presente capítulo tem como função caracterizar a metodologia utilizada na investigação deste TIA, nomeadamente a definição dos objetivos de investigação (gerais e específicos) e a sua relação com as questões principal e derivadas, os métodos de abordagens aplicados, técnicas aplicadas de recolha e tratamento de informação e, por fim, amostragem. De realçar que a escolha de determinada metodologia deve ser realizada tendo por base o problema da investigação e não as competências do investigador (Neves & Guerra, 2015).

Para a realização da investigação explanada neste relatório, este divide-se em três fases distintas – exploratória, analítica e conclusiva. Inicialmente, na fase exploratória, efetuou-se um enquadramento conceptual e respetiva revisão de literatura acerca do tema abordado neste trabalho com o intuito de melhor entender os dados existentes sobre a matéria em análise. Na fase analítica, realizou-se o trabalho de campo que consistiu na recolha de dados através da realização de entrevistas e pesquisa documental. Finalmente, na fase conclusiva, será efetuada a interpretação dos resultados obtidos recorrendo a uma síntese da informação recolhida.

3.1. Definição dos objetivos de investigação

Com o objetivo de dar resposta ao tema proposto, foi criada a Pergunta de Partida (PP) – “Qual o modelo de policiamento da UCCF no âmbito da prevenção, deteção e repressão ao tráfico internacional de estupefacientes por via marítima?” – que corresponde ao fio condutor para evidenciar o foco de interesse à investigação do trabalho, tornando-se algo que se procura e se enuncia de forma clara, sem negligenciar as hesitações, desvios e incertezas que se encontram ao longo desse caminho (Quivy & Campenhoudt, 2017).

O OG e PP originam em OE e Perguntas Derivadas (PD), note-se que os OE apresentam uma visão mais concreta, tendo estes uma “função intermediária e instrumental, permitindo, de um lado, atingir o objetivo geral e, de outro, aplicar este a situações particulares” (Prodanov & Freitas, 2013, p. 124).

Assim, o OG deste relatório corresponde à seguinte afirmação: “Analisar o modelo de policiamento da UCCF no âmbito da prevenção, deteção e repressão ao tráfico

internacional de estupefacientes por via marítima.” com origem na PP anteriormente mencionada.

De modo a delimitar o objeto de estudo, foram ainda identificadas PD que são “questões de cariz mais limitado, dispostas em setores de análise que estão circunscritos no domínio da área da pergunta de partida e que atendem, consequentemente, aos objetivos específicos da investigação” (Rosado, 2017, p. 122).

Ver o quadro abaixo com o detalhe do OG e PP, e OE e PD correspondentes, apresentando-se assim a relação entre os OE e as PD:

Tabela 2 - Relação entre Objetivos e Questões

Objetivo Geral		Compreender o modelo de policiamento da UCCF no âmbito da prevenção, deteção e repressão ao tráfico internacional de estupefacientes por via marítima.	
Pergunta de Partida		Qual o modelo de policiamento da UCCF no âmbito da prevenção, deteção e repressão ao tráfico internacional de estupefacientes por via marítima?	
Objetivos Específicos		Perguntas Derivadas	
OE1	Analisar o fenómeno do tráfico internacional de estupefacientes por via marítima na faixa costeira nacional;	PD1	Quais os fatores que previnem ou potenciam a aproximação de embarcações de tráfico internacional de estupefacientes à zona costeira portuguesa?
OE2	Analisar os meios e tecnologias utilizados pela UCCF no âmbito prevenção, deteção e repressão do tráfico internacional de estupefacientes por via marítima;	PD2	Que meios e recursos tecnológicos estão ao alcance da UCCF no que diz respeito à prevenção, deteção e repressão do tráfico internacional de estupefacientes por via marítima?
OE3	Identificar as áreas específicas da faixa costeira nacional com maior incidência de ocorrências relacionadas com tráfico de estupefacientes de modo a compreender	PD3	Quais as áreas específicas da faixa costeira nacional com maior incidência de ocorrências relacionadas com tráfico internacional de estupefacientes por via marítima?

	quais os padrões geográficos desta atividade;		
OE4	Verificar de que modo se efetua a cooperação e partilha de informação a nível nacional e internacional no contexto do tráfico internacional de estupefacientes por via marítima.	PD4	De que forma se realizada a cooperação e partilha de informação a nível nacional e internacional no contexto da deteção, prevenção e repressão do tráfico internacional de estupefacientes por via marítima?

3.2. Método de abordagem

A metodologia de investigação é, segundo Fortin (1999, p.372), o "conjunto dos métodos e das técnicas que guiam a elaboração do processo de investigação científica", adicionalmente, o método de análise utilizado é considerado um elemento crucial que condiciona a metodologia que é adotada pelo investigador, permitindo articular o trabalho exploratório, no âmbito concetual e teórico, com o trabalho empírico de recolha e tratamento de dados (Santos, et al., 2019).

A estratégia de investigação irá consistir num estudo de caso em que o intuito será “recolher informação detalhada sobre uma única unidade de estudo, podendo essa unidade ser o indivíduo, a comunidade ou até mesmo a nação” (Santos, et al., 2019, p. 36), adotando uma abordagem qualitativa dada a natureza dos dados a recolher.

Quanto aos métodos de investigação, conforme enunciado por Rosado (2015), existem três métodos distintos: o método hipotético-dedutivo, o método dedutivo e o método indutivo. No presente relatório, será utilizado o método dedutivo que se caracteriza pela adoção de um raciocínio que parte do geral para o particular – o método dedutivo “a partir de princípios, leis ou teorias consideradas verdadeiras e indiscutíveis, prediz a ocorrência de casos particulares com base na lógica” (Prodanov & Freitas, 2013, p. 27).

Numa investigação deve-se adotar uma estratégia de investigação e definir um desenho de pesquisa (Santos, et al., 2019), assim, recorreu-se a uma estratégia qualitativa e o estudo de caso, respetivamente. A abordagem qualitativa permite ao investigador uma “compreensão absoluta e ampla do fenómeno em estudo (...) observa, descreve, interpreta e aprecia o meio e o fenómeno tal como se apresentam, sem procurar controlá-los” (Fortin, 1999, p. 22), uma vez que o conhecimento é construído a partir da experiência, sendo o papel

do investigador obter e interpretar as experiências descritas pelos participantes da investigação (Renda, Ribeiro, & Baleiro, 2017), por exemplo através da realização de entrevistas. Na abordagem qualitativa o estudo de caso “procura recolher informação detalhada sobre uma única unidade de estudo, podendo essa unidade ser o indivíduo, a comunidade ou até mesmo a nação” (Santos, et al., 2019, p. 36).

Inicialmente, foi realizado o levantamento de documentos institucionais da GNR de modo a sustentar a revisão de literatura e, seguidamente, realizaram-se entrevistas semiestruturadas, com o intuito de “estabelecer uma conversa com o entrevistado através de questões-guia, relativamente abertas, dando espaço para o entrevistado desenvolver abertamente as suas respostas. Aqui o investigador esforçar-se-á por encaminhar a entrevista para os objetivos da investigação quando o entrevistado se afaste dos mesmos” (Quivy & Campenhoudt, 1998, apud Lima, 2022). Estas entrevistas foram aplicadas a especialistas nos diferentes níveis de responsabilidade e experiência, de forma a reunir informações elucidativas sobre os vários componentes de estudo.

3.3. Técnica de recolha e tratamento de informação

O processo de recolha de informação subdividiu-se, a nível conceptual, em fontes de origem primária e secundária: as fontes primárias corresponderam ao levantamento de documentos institucionais variados como Leis Orgânicas, Diretivas, Regulamentos de modo a sustentar a revisão de literatura com o objetivo de enquadrar o leitor sobre o tema do tráfico de estupefacientes em Portugal por via marítima, as áreas de atuação da UCCF e o trabalho desenvolvido por esta unidade na prevenção e repressão do tráfico internacional de estupefacientes por via marítima.

No que respeita às fontes com origem secundária recorreu-se à utilização de livros, revistas e artigos científicos disponíveis em bases de dados, entre as quais RCAAP, EBSCO, *ReaserchGate* e *Google Académico*.

Relativamente à parte empírica da investigação qualitativa, a recolha de dados foi realizada através de inquéritos por entrevistas cujas questões estavam alinhadas com os OE da investigação, realizadas de forma a assegurar o cumprimento de critérios éticos, nomeadamente o consentimento informado, o anonimato e a confidencialidade dos dados.

A marcação das entrevistas foi planeada através do contacto dos entrevistados via correio eletrónico, com o anexo de uma Carta de Apresentação²⁸ e o respetivo Guião de

²⁸ Cfr. Apêndice A.

Entrevista²⁹, com o objetivo, numa primeira fase, de perceber a disponibilidade para a resposta ao inquérito por entrevista e, numa segunda fase, perceber junto dos entrevistados a melhor alternativa relativamente ao formato de resposta, isto é, entrevista presencial ou resposta por *email*.

O Guião de Entrevista foi devidamente aprovado e revisto pelo Major de Cavalaria da GNR Nuno Marinho, coorientador do presente TIA, com o objetivo de concluir sobre a pertinência das questões consideradas no inquérito e obter *feedback* adicional sobre outras questões a considerar.

3.4. Amostragem

Foram efetuadas um total de 11 entrevistas, sendo que os entrevistados foram selecionados de forma intencional em função de características específicas que são alvo da investigação (Guerra, 2006), tratando-se de uma amostra de tipo não probabilístico.

Recordando o tema de investigação deste trabalho, que consiste num estudo de caso, o universo de entrevistados corresponde, na sua totalidade, a militares que se encontram ativamente a desempenhar funções de relevância sobre a matéria de prevenção e repressão do tráfico de estupefacientes na UCCF. A amostragem considerada tem como principal intuito recolher informação diferenciada tendo em consideração que os entrevistados possuem diferentes funções e níveis de experiência distintos. No Apêndice D, pode consultar-se a caracterização dos entrevistados selecionados, nomeadamente as funções desempenhadas dentro da UCCF, o posto e a data. Já o Apêndice E é possível aferir acerca da relação entre a PP e as PD com as questões das entrevistas.

²⁹ Cfr. Apêndice C.

CAPÍTULO IV – APRESENTAÇÃO, ANÁLISE E DISCUSSÃO DE RESULTADOS

4.1. Enquadramento

No presente capítulo será efetuada a exposição, análise e discussão dos resultados obtidos através das entrevistas realizadas a diversos operacionais da UCCF da GNR. O objetivo foi compreender, na perspetiva dos militares da UCCF/GNR, o fenómeno do tráfico internacional de estupefacientes por via marítima, nomeadamente os principais fatores de vulnerabilidade da orla costeira portuguesa ao tráfico marítimo de estupefacientes, os locais e modos de ação preferenciais das redes criminosas, os recursos disponíveis e as necessidades de reforço operacional, caso aplicável, e de que forma o modelo de policiamento implementado pela UCCF dá resposta a este crime no âmbito da prevenção, deteção e repressão.

Pretende-se também analisar a cooperação da UCCF com outras entidades nacionais e internacionais e quais os recursos humanos, materiais e/ou tecnológicos que tem à sua disposição para fazer frente às exigências das suas missões.

No total, foram entrevistados 11 oficiais que se encontram atualmente a desempenhar funções na UCCF, desde o Chefe do Centro de Comando e Controlo Operacional da UCCF/GNR, o Comandante do Grupo de Vigilância e Apoio, o 2º Comandante do Grupo de Guarda Costeira, o Comandante do Destacamento de Guarda de Fronteiras de Matosinhos, Comandante do Destacamento de Vigilância Móvel, os Comandantes do Destacamento de Controlo Costeiro de Lisboa, Olhão e Sines, os Comandantes do Subdestacamento de Olhão e de Vila Real de Santo António e, por fim, o Comandante do Bojador.

As entrevistas consistiram em oito questões³⁰, agrupadas em quatro grupos distintos – em primeiro, a vulnerabilidade da costa marítima portuguesa, procedendo-se a uma avaliação dos fatores geográficos, orográficos, demográficos e históricos que tornam a orla costeira um alvo preferencial para desembarques de droga, incluindo a extensão do litoral, zonas de baixa densidade populacional e rios navegáveis, seguidamente, identificação de zonas críticas e *modus operandi*, isto é, regiões particularmente atrativas para as redes de tráfico e descrição dos principais modelos operacionais, em terceiro lugar, reconhecimento dos recursos e capacidades da UCCF, desde os meios humanos, navais, aéreos e tecnológicos

³⁰ Cfr. Apêndice C.

ao dispor da Unidade, confrontados com o aumento da sofisticação das redes criminosas, finalmente, a análise da cooperação interinstitucional e estratégias de policiamento como especial atenção às perspectivas sobre a articulação com entidades nacionais e internacionais.

4.2. Análise dos inquéritos por entrevista

A análise e interpretação dos resultados obtidos das entrevistas efetuadas é uma “técnica” que permite o “confronto entre um quadro de referência do investigador e o material empírico recolhido” (Guerra, 2006, p. 62).

Com o objetivo de responder ao OG e PP deste TIA, as questões enunciadas no Guião de Entrevista foram devidamente direcionadas de forma a permitir uma clara interpretação para uma eficaz categorização dos dados apresentados. Assim, efetuou-se uma cuidadosa leitura da transcrição das respostas obtidas ao inquérito em questão para seguidamente ser efetuada uma sinopse das principais conclusões que, de acordo com (Guerra, 2006), são sínteses das respostas dos entrevistados que exprimem as ideias-chave da entrevista e são fiéis ao que os entrevistados transmitiram.

De forma a obter conclusões, as respostas foram analisadas e confrontadas com a pesquisa documental, procedendo-se à sua categorização e direcionadas para as problemáticas da investigação.

- **Questão 1 - Quais os principais fatores que tornam a faixa costeira nacional vulnerável para desembarques por parte das redes de tráfico internacional de estupefacientes por via marítima?**

A análise das respostas dos entrevistados à questão número um permitiu concluir acerca dos principais fatores para a vulnerabilidade da faixa costeira nacional no que respeita ao desembarque de estupefacientes. Os principais fatores identificados foram os seguintes: extensão da linha costeira de Portugal, posição geográfica, diversidade da orografia litoral, existência de múltiplos pontos de acessos sem vigilância permanente, boas condições meteorológicas e a existência de rios navegáveis. Embora, não tendo sido consensual entre todos as respostas, outros entrevistados apontaram também como fatores a livre circulação entre os Estados-Membros da UE, a localização dos Açores no meio do Atlântico que confere aos traficantes pontos de paragem para abastecimento de combustíveis de embarcações de recreio e o desinvestimento nas Forças e Serviços de Segurança (FSS) no que respeita às competências de vigilância e patrulhamento marítimo.

A vulnerabilidade da faixa costeira nacional é apontada como estrutural, tendo a

maioria dos entrevistados realçado a extensão da costa portuguesa como um importante fator para a atratividade do desembarque de estupefacientes. A posição geográfica é definida como “estratégica” por muitos dos entrevistados, já que se considera como uma "porta" de entrada na Europa e coloca o país como ponto estratégico para o tráfico internacional dada a proximidade geográfica com rotas de tráfico transatlântico, nomeadamente a proximidade com o Norte de África (Marrocos) e América do Sul (país mais ocidental do continente europeu), dois locais apontados como principais origens de estupefacientes como a cocaína, heroína e canábis.

A diversidade da orografia litoral é outro importante fator – Portugal é um país com extensas praias que possibilitam desembarques de droga tendo em consideração as excelentes condições para a navegabilidade marítima e condições meteorológicas. Existem em Portugal locais da costa completamente encobertos por arribas, zonas montanhosas com pouca população, bem como zonas industriais que facilitam uma rápida dissimulação para o tráfico. Assim, a sua morfologia portuguesa e a ausência de uma cobertura tecnológica uniforme, torna difícil a vigilância contínua, sendo que muitos locais impossibilitam uma vigilância eficaz em alguns pontos pois, pese embora o SIVICC tenha uma boa cobertura, existem zonas de difícil acesso às patrulhas ou até mesmo locais desguarnecidos de sensores do SIVICC.

Finalmente, os entrevistados referem ainda a existência de rios navegáveis e com margens de baixa declividade como o Rio Guadiana, Mira, Sado e Tejo.

- **Questão 2 - Existem zonas ou locais da faixa costeira nacional que potenciam o tráfico internacional de estupefacientes por via marítima? Se sim, quais considera serem essas zonas ou locais e que características os tornam mais atrativos para as redes de tráfico?**

No que respeita às zonas ou locais da faixa costeira nacional que potenciam o tráfico de estupefacientes, as análises das respostas às entrevistas efetuadas permitiram concluir que existem zonas preferenciais em Portugal para as redes criminosas, e são elas: o Algarve, costa alentejana/vicentina, zonas estuarinas, portos comerciais movimentados (Lisboa, Sines, Setúbal, Leixões), rios navegáveis – Rio Sado, Tejo, Guadiana e até a Ria Formosa.

Os locais apontados como predominantes para a chegada de estupefacientes por via marítima a território nacional caracterizam-se por se tratar de zonas com baixa densidade populacional, fraca vigilância, proximidade a infraestruturas portuárias ou linhas de fronteiras e ainda zonas com uma forte ligação logística com o Norte de Espanha e a Europa.

As zonas pouco populacionais, mais isoladas e com pouca visibilidade (locais montanhosos) e de difícil acesso e aquelas com limitações de vigilância, são naturalmente as prediletas dos traficantes pelas razões óbvias. Relativamente à proximidade a zonas portuárias, o elevado movimento e tráfego de cargas permite uma melhor e mais eficaz dissimulação e ocultação, já que torna dificultado o processo de fiscalização pelas FSS.

A ligação com Espanha e Europa foi também sublinhada como um facilitador logístico, por um lado, o uso estratégico do Rio Guadiana devido ao seu estatuto de rio internacional e à possibilidade de rápida fuga para outros países do continente europeu, e por outro, as linhas de fronteira nas quais a atuação das forças de segurança possa ser limitada em função das respetivas áreas de jurisdição.

A localização do Algarve foi mencionada pela maioria dos entrevistados, dada a proximidade com o Norte de África, mais especificamente, Marrocos, local de origem de grande parte dos estupefacientes que chegam ao território nacional.

Finalmente, os Açores foram novamente referidos, como sendo um ponto logístico, especialmente no que concerne ao tráfico de cocaína da América Latina. Esta localização funciona como um ponto de abastecimento de embarcações em trânsito sem necessidade de entrada em porto.

- **Questão 3 - Considerando a sua resposta à última questão, e tendo em conta a sua experiência operacional na UCCF, foi possível identificar até à data algum *modus operandi* por partes de redes de tráfico ou estas encontram-se em constante readaptação?**

O *modus operandi* das redes de tráfico está em constante alteração, opinião consensual entre os entrevistados. As redes criminosas ajustam rapidamente as suas táticas em função da resposta das autoridades e do reforço dos meios de vigilância costeira, explorando vulnerabilidades/oportunidades que possam surgir.

De acordo com a grande maioria dos entrevistados, estas redes são estruturas altamente organizadas, com uma capacidade financeira e operacional elevada e que, por isso, planeiam as suas ações ao detalhe com recurso a tecnologias muito avançadas, concorrendo de uma forma muito desigual com as FSS.

Relativamente aos padrões mais comuns utilizados pelas redes de tráfico de estupefacientes, foram essencialmente destacados os seguintes: EAV, especialmente semirrígidas e lanchas de alta velocidade, recurso a embarcações de pesca e recreio, readaptação constante das rotas utilizadas de modo a dificultarem a antecipação pelas forças

de segurança, adoção de tecnologia avançada e elevada mobilidade e sofisticação – cargas sinalizadas com localização *GPS* no fundo do mar, uso de *drones* com capacidade de transporte em água, submersíveis com autonomia transoceânica.

- **Questão 4 - Que recursos (humanos, materiais e/ou tecnológicos) estão atualmente ao dispor da UCCF? Considera os recursos disponíveis suficientes para dar resposta às exigências operacionais que o tráfico internacional de estupefacientes por via marítima exige na atualidade?**

A UCCF tem atualmente vários recursos ao seu dispor, conforme foi possível verificar pela análise de respostas aos entrevistados.

Quanto aos recursos humanos, a Unidade conta com militares especializados na vigilância costeira, análise operacional e resposta a ameaças transnacionais.

No que concerne aos meios materiais e/ou tecnológicos, os entrevistados identificaram na sua totalidade o SIVICC como o principal e mais eficiente recurso tecnológico, adicionalmente, foram também reconhecidos os radares costeiros, sensores eletro-óticos, câmaras de vigilância portáteis, EAV e embarcações costeiras, *drones*, viaturas, motos de água, visores noturnos e bons sistemas de comunicação.

A esmagadora maioria dos oficiais entrevistados identificou limitações significativas nos recursos humanos, destacando a necessidade de reforço do efetivo para fazer face à missão complexa de combater o tráfico de estupefacientes, uma vez que estes se têm mostrado insuficientes em comparação com a crescente sofisticação do crime organizado, na realidade, todos os entrevistados afirmaram que, dada a evolução deste crime, todos os recursos humanos nunca serão os suficientes já que se trata de uma “luta desigual”.

Já os recursos tecnológicos foram considerados insuficientes para o volume e sofisticação do tráfico atual, considerados por uma maioria significativa como “obsoletos”, considerando a modernização das embarcações de interceção como essencial.

Assim, conclui-se que há uma clara necessidade de reforço de efetivos e de modernização tecnológica (embarcações, sensores e inteligência artificial).

- **Questão 5 – Como descreve a articulação e cooperação da UCCF com outras entidades nacionais e internacionais relativamente à prevenção, deteção e repressão do tráfico internacional de estupefacientes por via marítima? Considera que os canais de comunicação são suficientes e adequados?**

A UCCF coopera com várias entidades nacionais e internacionais no âmbito da

prevenção, detecção e repressão do tráfico internacional de estupefacientes por via marítima e, segundo as respostas obtidas, identificaram os principais, nomeadamente: a Força Aérea Portuguesa, a Marinha Portuguesa, a Polícia Marítima, Polícia Judiciária e a Autoridade Tributária e Aduaneira, a nível nacional e, a nível internacional, o *FRONTEX* e Guarda Civil Espanhola.

Todos os entrevistados consideram que existe uma articulação estruturada com as entidades mencionadas, fundamental para a prevenção e repressão do tráfico. A cooperação com entidades nacionais e internacionais foi considerada funcional e “razoável”, mas carece de maior estrutura, cooperação ativa a nível operacional, melhores canais de comunicação e interoperabilidade tecnológica. A articulação com Espanha é particularmente relevante e funciona bem nas operações em zonas de fronteira, mas a ausência de partilha vertical (nível superior) foi mencionada por mais do que um entrevistado.

- **Questão 6 – Quais as principais estratégias preventivas ou repressivas que são utilizadas para definir o modelo de policiamento da UCCF na detecção e repressão do transporte ou desembarque de estupefaciente por via marítima?**

Os entrevistados nomearam as principais estratégias preventivas e/ou repressivas que definem atualmente o modelo de policiamento da UCCF no âmbito da detecção e repressão do transporte ou desembarque em território nacional de estupefacientes por via marítima.

Os entrevistados, na sua maioria, mencionaram que é essencial identificar as principais ameaças, caracterizar o *modus operandi* das redes criminosas e compreender as estratégias criminais. Adicionalmente, foi possível concluir que o modelo operacional segue medidas preventivas e repressivas que assentam na doutrina da UCCF, existindo um documento com a denominação “Ameaças e Estratégias de Combate 2022” cuja função é enunciar as principais ameaças e estratégias de prevenção e repressão do crime de tráfico de estupefacientes. Ainda assim, os entrevistados mencionaram as principais estratégias consideradas no modelo de policiamento: análise e atualização do risco, a vigilância costeira (através do SIVICC), aérea e marítima, a monitorização de embarcações suspeitas, ações encobertas e a fiscalização. Uma das práticas adotadas é o mapeamento de zonas sensíveis, considerando ocorrências anteriores, padrões de navegação e condições meteorológicas, o que permite antecipar comportamentos e posicionar os meios de forma mais eficaz.

Como medidas preventivas, identificaram-se a análise de risco, o patrulhamento e vigilância intensivos em zonas mais vulneráveis, utilização de tecnologia avançada de vigilância, ações de pesquisa e investigação criminal em conjunto com outras entidades

nacionais e internacionais.

No que respeita às estratégias repressivas realizou-se o patrulhamento (funciona tanto como medida preventiva como repressiva), treino adequado dos recursos humanos, alterações legislativas, como a proibição de EAV, cooperação policial transfronteiriça, destruição de estruturas logísticas suporte de redes criminosas, presenças marítimas prolongadas e resposta tática helitransportada.

De acordo com os entrevistados, a combinação de estratégias preventivas e repressivas permite um modelo operacional mais flexível e adaptativo, no entanto, o policiamento é maioritariamente reativo, com base em alertas ou avistamentos. A atuação preventiva é dificultada pela natureza oculta do tráfico em pequena escala pese embora exista um esforço consciente em otimizar os meios disponíveis conforme as características das zonas costeiras.

- **Questão 7 – Quais considera ser os principais pontos fortes do modelo de policiamento atual da UCCF? E que limitações ou fragilidades destaca no mesmo?**

Os entrevistados identificaram como principais pontos fortes a integração de sistemas, boa coordenação com outras entidades, uso de tecnologia avançada, serviços de *intelligence*, comprometimento com o modelo que é bem estruturado e organizado, recolha de informação constante que é assegurada por equipas que diariamente estão no terreno, patrulhamento e controlo de fronteiras, boa capacidade de análise, conhecimento profundo do território nacional (pontos críticos/vulneráveis), interoperabilidade, ou seja, a capacidade de cruzar dados e atuar de forma coordenada entre as vertentes terrestre, marítima e aérea, resposta rápida e eficiente, militares com elevado sentido de missão que se adaptam rapidamente a novas circunstâncias e ameaças.

Outro importante ponto forte apontado pelos entrevistados é a capacidade de vigilância permanente, ou seja, 24 horas por dia, sete dias por semana, assegurada pelo Centro de Vigilância Comando e Controlo (SIVICC), que permite à UCCF uma pronta resposta à ocorrência.

Por outro lado, no que se refere às limitações e pontos fracos do modelo de policiamento, todos os entrevistados identificaram a necessidade de mais recursos humanos – existe uma grande permuta no efetivo, nomeadamente a passagem à reserva de operacionais muito qualificados e conhecedores da atuação e contexto de redes criminosas e, por outra via, o desgaste psicológico dos militares que trabalham muitas horas com

horários irregulares e que, por isso, descansam poucas horas e são indevidamente compensados resultando, muitas vezes, no abandono das FSS.

A escassez de recursos materiais foi também bastante mencionada como um dos pontos fracos na atuação da UCCF: existem fragilidades logísticas como a falta de operadores, embarcações paradas por falta de manutenção, viaturas antigas e com muitos quilómetros já percorridos, recursos tecnológicos obsoletos e falta de meios navais que garantam uma presença marítima prolongada.

Adicionalmente, alguns entrevistados mencionaram alguns desafios na articulação e cooperação entre as várias entidades, considerando-se que há uma fraca cooperação, comunicação e partilha de informação.

Por fim, mas não menos importante, foi salientado por alguns entrevistados a necessidade de implementar novos PO no SIVICC com o objetivo de mitigar zonas com pouca vigilância, potenciando o patrulhamento de locais vulneráveis da costa continental e em toda a região autónoma.

- **Questão 8 – Que medidas, estratégias ou inovações considera essenciais para reforçar a eficácia da UCCF no combate ao tráfico internacional de estupefacientes por via marítima?**

No papel da UCCF no combate ao tráfico internacional de estupefacientes por via marítima, foram explanadas algumas medidas e estratégias de melhoria possíveis pelos entrevistados.

As recomendações convergem para a necessidade de um investimento estratégico e integrado: urgente reforço de efetivo e rejuvenescimento do capital humano, modernização de meios materiais, principalmente os sistemas de vigilância através da incorporação de inteligência artificial, isto é, maior incorporação de tecnologia emergente e aposta na vigilância através de intelligence e atualização de embarcações de modo melhorar a capacidade operacional. A visão preventiva e tecnológica é o caminho apontado para reforçar a eficácia da UCCF.

Algumas estratégias apontadas também pelos entrevistados passam ainda pela melhoria da interoperabilidade dos sistemas de vigilância, como o SIVICC, a adoção de tecnologias como sistemas remotamente tripulados, aprimoramento da cooperação interinstitucional, vigilância em zonas remotas, revisão da legislação, manter o investimento em novas tecnologias, formação dos militares e, por fim, a manutenção da cooperação internacional.

4.3. Discussão dos resultados

Os resultados obtidos das entrevistas realizadas permitiram concluir fatores relevantes no que respeita aos modelos de policiamento da UCCF no âmbito da prevenção, deteção e repressão do tráfico internacional de estupefacientes por via marítima.

Primeiramente, percebeu-se que vários fatores tornam a orla costeira nacional vulnerável para o desembarque de drogas por redes criminais, nomeadamente a sua posição geográfica estratégica – elevada proximidade com o Norte de África, América do Sul e Espanha (principais locais de origem de estupefacientes) permitindo a distribuição pelo restante continente europeu facilitada pela livre circulação de pessoas e bens. Outros fatores demográficos e orográficos, contribuem também para esta vulnerabilidade da faixa costeira portuguesa, como por exemplo, a existência de zonas de baixa densidade populacional com proximidade ao mar, zonas montanhosas onde a vigilância é escassa e existência de rios internacionais navegáveis como o Rio Guadiana, Sado e Tejo.

Foi possível ainda concluir acerca das zonas mais críticas e atrativas em Portugal para o tráfico de estupefacientes: zonas portuárias movimentadas, zonas estuarinas, linhas fronteiras entre Portugal e Espanha, mas principalmente zonas que a dissimulação do tráfico é mais facilitada.

A vulnerabilidade da costa portuguesa é estrutural, e o tráfico marítimo de estupefacientes representa uma ameaça persistente, potenciada por rotas de alta mobilidade, redes com grande capacidade adaptativa e uma articulação internacional bem estabelecida.

O *modus operandi* das redes criminosas caracteriza-se pela constante atualização e adaptação do seu modo de atuação, estas estruturas são por norma muito bem organizadas e geridas, sendo que possuem elevados recursos financeiros e tecnológicos que as permite estarem em posições muito vantajosas quando comparadas com as FSS.

A UCCF conta com variados recursos tecnológicos/materiais e humanos, em particular o SIVICC, sistema de vigilância costeira que permite uma eficaz monitorização e fiscalização da atividade ilícita. Para além deste, a UCCF possui ainda recursos humanos especializados no combate ao crime de tráfico de estupefacientes, várias embarcações e viaturas, motos de água, aparelhos de visão noturna e bons sistemas de comunicação.

Quanto aos modelos de policiamento, a doutrina da UCCF prevê várias medidas preventivas e repressivas, como a análise de risco e ameaças existentes, a vigilância aérea e marítima constante da orla costeira, a monitorização de embarcações suspeitas, ações encobertas e a fiscalização, o mapeamento de zonas sensíveis que permite antecipar

comportamentos e posicionar os meios de forma mais eficaz e utilização de tecnologia avançada.

Decorrente da análise de resultados, a cooperação com outras entidades nacionais (PJ, Força Aérea Portuguesa, Marinha, AT, entre outras) e internacionais (*Guardia Civil* e *FRONTEX*) é considerado um fator estratégico, no entanto, foi também possível concluir que é em simultâneo um fator que apresenta algumas limitações e, conseqüentemente, apontado como um fator que necessita melhoria, pois necessita de uma maior estrutura, cooperação ativa a nível operacional, melhores canais de comunicação e interoperabilidade tecnológica.

Os resultados deste estudo qualitativo apontam para um dispositivo da UCCF tecnicamente competente e com boa capacidade de resposta, mas um pouco limitado pelos recursos materiais e humanos disponíveis face ao elevado grau de sofisticação do crime organizado transnacional.

Apesar dos constrangimentos, existe uma forte cultura de cooperação operacional e consciência das necessidades estratégicas futuras. A UCCF demonstra resiliência, mas a falta de interoperabilidade, escassez de meios e ausência de ferramentas preditivas limitam o impacto de ações preventivas.

Em suma, os resultados obtidos são muito consistentes com literatura existente sobre o tema do tráfico de estupefacientes por via marítima em Portugal o que valida a informação obtida.

CONCLUSÕES E RECOMENDAÇÕES

O presente trabalho permitiu analisar o modelo de policiamento adotado pela Unidade de Controlo Costeiro e de Fronteiras (UCCF) da GNR no âmbito da prevenção, deteção e repressão do tráfico internacional de estupefacientes por via marítima em Portugal.

Inicialmente, foi efetuado um enquadramento teórico para contextualizar e caracterizar o fenómeno de tráfico internacional de estupefacientes por via marítima e em particular o caso da faixa nacional costeira. Ainda neste enquadramento teórico desta investigação, foi analisada a missão da UCCF, as suas áreas de atuação e os modelos de policiamento utilizados para fazer face ao crime do tráfico de drogas.

Seguidamente, através da recolha de dados realizada, nomeadamente das respostas às entrevistas efetuadas a militares com conhecimento e experiência na UCCF, foi possível compreender os principais fatores de vulnerabilidade da costa portuguesa, os métodos operacionais das redes criminosas, os meios disponíveis da UCCF e os desafios enfrentados no combate a este tipo de crime.

O trabalho efetuado permitiu obter as conclusões às perguntas derivadas e principal da presente investigação, com o intuito de atingir os objetivos da mesma.

Relativamente à primeira questão derivada: **PD1: “Quais os fatores que previnem ou potenciam a aproximação de embarcações de tráfico internacional de estupefacientes à zona costeira portuguesa?”**, concluiu-se que os modelos de policiamento levados a cabo pela UCCF preveem medidas preventivas e repressivas, estas estratégias de policiamento são cruciais para mitigarem a aproximação de embarcações de tráfico internacional, nomeadamente a vigilância permanente da faixa costeira através do SIVICC, o patrulhamento de zonas críticas, uso de *drones* e tecnologia mais avançada e um conhecimento profundo do território nacional.

Os fatores que potenciam a aproximação destas embarcações, estão diretamente relacionados com a extensa faixa costeira portuguesa e a sua posição geográfica estratégica, dada a proximidade que se encontra com o Norte de África, América do Sul e Espanha. Portugal continua a ser considerado uma “porta de entrada” de estupefacientes para todo o continente europeu. Adicionalmente, o nosso país apresenta boas condições meteorológicas permitindo uma elevada navegabilidade marítima inclusive, em rios que desaguam em Espanha. É também inegável que as zonas com menos densidade populacional e com pouca vigilância são pontos atrativos para as redes criminosas.

No que concerne à segunda questão, **PD2: “Que meios e recursos tecnológicos estão ao alcance da UCCF no que diz respeito à prevenção, deteção e repressão do tráfico internacional de estupefacientes por via marítima?”**, a UCCF tem ao seu dispor um conjunto variado de recursos, no que respeita aos recursos humanos, os resultados permitiram concluir que, embora se possam considerar escassos face a adaptabilidade e velocidade de crescimento do negócio do crime do tráfico de estupefacientes, esta Unidade integra militares com elevada especialização no combate ao crime que serve de estudo a esta investigação, além disso, foi ainda possível concluir que estes militares têm um elevado nível de comprometimento com a missão e permitem um eficiente combate ao tráfico de drogas. Para que a missão da UCCF não fique comprometida, deverá ser feito um esforço no sentido de reforçar os recursos humanos, uma vez que são o recurso mais valioso e cada vez mais escasso e por mais meios que a Unidade tenha para operar, sem recursos humanos não consegue levar a cabo a sua missão.

Já no que respeita aos recursos tecnológicos/materiais, o principal recurso tecnológico identificado foi o SIVICC. Este sistema permite uma permanente vigilância da faixa costeira nacional e regiões autónomas e é considerado um elemento crucial na missão da UCCF, no entanto, para que continue a ser um sistema competitivo e eficiente, recomenda-se a constante atualização de modo a corresponder com os avanços tecnológicos da sociedade para que não se torne obsoleto no futuro e com possíveis repercussões nefastas para a missão da UCCF no combate ao crime da droga.

Relativamente à **PD3: “Quais as áreas específicas da faixa costeira nacional com maior incidência de ocorrências relacionadas com tráfico internacional de estupefacientes por via marítima?”**, conclui-se que existem zonas predominantes de chegada de estupefacientes, sendo estas o Algarve, Costa Vicentina, zonas portuárias muito movimentadas em Lisboa, Setúbal e Leixões, zonas estuárias de rios navegáveis como o Rio Guadiana, Sado e Tejo, zonas de baixa densidade populacional e com fraco sistema de vigilância. Conhecendo as principais áreas com maior incidência de ocorrências, conclui-se que a UCCF deverá priorizar o investimento num maior número de PO, principalmente em zonas onde ainda não existem e especialmente em zonas mais calmas, com menos população e cujo acesso é mais dificultado pelas características demográficas e orográficas.

Finalmente, no que respeita à **PD4: “De que forma se realizada a cooperação e partilha de informação a nível nacional e internacional no contexto da deteção, prevenção e repressão do tráfico internacional de estupefacientes por via marítima?”**, foi possível perceber através da revisão de literatura que a ferramenta mais utilizada para a

cooperação e partilha de informação em Portugal é o Centro Nacional de Coordenação do *EUROSUR*, uma vez que se trata de um quadro integrado para o intercâmbio de informações e para a cooperação internacional no âmbito da Guarda Europeia de Fronteiras e Costeira (CG, 2024; GNR, 2024b).

Os resultados das entrevistas permitiram ainda concluir que a cooperação interinstitucional, sobretudo com entidades espanholas e nacionais como a PJ, revelou-se funcional embora careçam de maior interoperabilidade tecnológica e articulação a níveis superiores.

Assim, depreendeu-se que a cooperação da UCCF com entidades nacionais e internacionais, sendo uma importante ferramenta para o combate ao tráfico de estupefacientes, necessita de melhoria já que foi apontada pelos entrevistados como uma das limitações, nomeadamente a comunicação entre as entidades.

Assim, as condições estão reunidas para responder à **PP: “Qual o modelo de policiamento da UCCF no âmbito da prevenção, deteção e repressão ao tráfico internacional de estupefacientes por via marítima?”** – o modelo de policiamento da UCCF assenta na identificação de ameaças, análise e atualização de risco e implementação de medidas preventivas e repressivas.

A identificação de ameaças permite compreender as estratégias criminais de modo a prever possíveis comportamentos futuros das redes de tráfico, pois desta forma, é possível estabelecer processos estruturados de combate em conjunto com estratégias de policiamento preventivo e repressivo.

As estratégias preventivas utilizadas no modelo de policiamento da UCCF correspondem à monitorização de ameaças conforme referido anteriormente, a vigilância costeira (aérea e marítima) para identificação de embarcações suspeitas, investigação criminal, ações marítimas encobertas, patrulhamento dissimulado e, não menos importante, a formação e treino adequado dos operacionais. No que toca às estratégias repressivas, consideram-se a destruição das estruturas logísticas de suporte, presenças marítimas prolongadas e a cooperação policial transfronteiriça.

Estas estratégias, combinadas com uma análise de intelligence e a coordenação interinstitucional, constituem a base do modelo de policiamento da UCCF nesta matéria, assegurando uma resposta ágil e eficaz.

Em suma, foi possível verificar que a vulnerabilidade da zona costeira portuguesa é estrutural, devido à sua extensão, morfologia e densidade populacional reduzida em determinadas zonas, o que favorece os desembarques ilícitos. O Algarve, a Costa Vicentina

e o Rio Guadiana, foram identificados como os principais pontos críticos. O uso de EAV e a constante adaptação tática das redes de narcotráfico revelam a sofisticação e mobilidade do crime organizado.

Apesar dos esforços operacionais da UCCF, o estudo evidenciou fragilidades significativas ao nível dos recursos humanos e materiais, nomeadamente a necessidade de rejuvenescimento do efetivo, modernização das embarcações e expansão tecnológica (incluindo o SIVICC e a integração de inteligência artificial). A atuação da Unidade tem sido eficaz, mas maioritariamente reativa, limitada por meios insuficientes para antecipar e neutralizar de forma preventiva as ações criminosas.

Conclui-se, assim, que apesar das limitações identificadas, a UCCF demonstra um elevado grau de competência técnica, resiliência operacional e consciência estratégica. No entanto, é urgente um investimento político e institucional robusto, sustentado em inovação tecnológica e valorização dos recursos humanos, para consolidar um modelo de policiamento costeiro capaz de responder eficazmente às exigências de um fenómeno transnacional em constante evolução.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS E OUTRAS FONTES

- Academia Militar. Academia Militar [AM] (2024). NEP n.º 522/2ª/24JUN24/AM: Normas para a redação de trabalhos de investigação. Lisboa: Academia Militar.
- Agência da União Europeia para a Cooperação Policial [EUROPOL]. (2025a). *European Union serious and organised crime threat assessment: The changing DNA of serious and organised crime*. European Union. <https://www.europol.europa.eu/publication-events/main-reports/changing-dna-of-serious-and-organised-crime#downloads>
- Agência da União Europeia para a Cooperação Policial [EUROPOL]. (2025b). *Crime Areas: Drug Trafficking*. <https://www.europol.europa.eu/crime-areas/drug-trafficking>
- Andreas, P. & Wallman, J. (2009). Illicit Markets and Violence: What Is the Relationship. *Crime Law and Social Change*, 52 (3), 225-229. https://www.researchgate.net/publication/225693901_Illicit_Markets_and_Violence_What_Is_the_Relationship
- Azevedo, D. J. G. D. (2016). *Tráfico de droga pela internet: tentativa de enquadramento jurídico* [Dissertação de Mestrado, Universidade do Minho]. Universidade do Minho, Braga.
- Barreiros, I., Pona, I., Bento, F., Fernandes, P., Ribeiro, P., Marinho, N., & Monteiro, H. (2022). *Narcotráfico pela via marítima na Península Ibérica* [Trabalho de Aplicação de Grupo]. Instituto Universitário Militar.
- Beça, S. S. (2014). *Consumo e tráfico de estupefacientes nas universidades* [Dissertação de mestrado, Universidade do Porto]. Repositório do Instituto de Ciências Biomédicas de Abel Salazar. https://sigarra.up.pt/icbas/pt/pub_geral.show_file?pi_doc_id=28619
- Bessa, F. (2014). A GNR e o Mar: Uma Ligação Centenária III. *Revista da Guarda, Pela Lei e Pela Grei*(103), pp. 50-59. Obtido de <https://www.gnr.pt/documentos/revista/Revista103.pdf>
- Comissão Europeia. (2013). *Illicit drugs: EU report unveils new worrying trends in smuggling and consumption*. https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip_13_73
- Coelho, F. (2023). O crime de tráfico de estupefacientes – um caminho inacabado. *JURISMAT*, (18), 243-269. <https://revistas.ulusofona.pt/index.php/jurismat/article/view/9358>

- Cruz, M. (2013). *Segurança e criminalidade organizada: O tráfico de estupefacientes* [Tese de mestrado, Universidade Nova de Lisboa]. Repositório da Universidade Nova de Lisboa. https://run.unl.pt/bitstream/10362/17239/1/Cruz_2013.pdf
- European Monitoring Centre for Drugs and Drug Addiction [EMCDDA]. (2023). *European Drug Report 2023: Trends and Developments*. European Union. https://www.emcdda.europa.eu/publications/european-drug-report/2023_en
- European Monitoring Centre for Drugs and Drug Addiction [EMCDDA]. (2024a). *European Drug Report 2024: Trends and Developments*. European Union. https://www.emcdda.europa.eu/publications/european-drug-report/2024_en
- European Monitoring Centre for Drugs and Drug Addiction [EMCDDA]. (2024b). *EU drug markets analysis: Key insights for policy and practice*. European Union. https://www.europol.europa.eu/cms/sites/default/files/documents/EU%20Drug%20Markets%20Analysis%202024.pdf?utm_source=chatgpt.com
- Fonte, C. (2006). Comportamentos Aditivos: Conceito de Droga, Classificações de Drogas e Tipos de Consumo. *Revista da Faculdade de Ciências da Saúde*. 3, 104-112.
- Fortin, M. (1999). *O Processo de Investigação: Da concepção à realização*. (N. Salgueiro, Trad.) Loures: Lusociência.
- Fortin, M. (2009). *O Processo de Investigação da concepção à realização* (5ª Edição). Lusociência.
- Gabinete do Secretário-Geral do Sistema de Segurança Interna [GSGSSI]. (2024). *Relatório Anual de Segurança Interna 2024*. Lisboa: Sistema de Segurança Interna. <https://www.portugal.gov.pt/pt/gc24/comunicacao/documento?i=relatorio-anual-de-seguranca-interna-rasi-2024>
- Guerra, I. C. (2006). *Pesquisa Qualitativa e Análise de Conteúdo – Sentidos e formas de uso*. Cascais: Príncipeia.
- Guarda Nacional Republicana [GNR]. (2022). *Relatório de Atividades 2022*. Lisboa: Guarda Nacional Republicana.
- Guarda Nacional Republicana [GNR]. (2024a). *Uma Guarda Costeira e de Fronteiras. Revista da Guarda n.º 141-2024*. <https://www.gnr.pt/mostrarPdf.ashx?a=2&i=60>
- Guarda Nacional Republicana [GNR]. (2024b). *Plano de Atividade 2024*. Lisboa: Guarda Nacional Republicana.
- José, P. A. (2016). *O SIVICC como um sistema dissuasor da ilicitude e de apoio à atividade* [Trabalho de Investigação Individual]. Instituto Universitário Militar - Departamento de Estudos Pós-Graduados.

- Lima, R. (2022). *A Unidade de Controlo Costeiro e a vigilância e controlo das fronteiras externas: A influência da União Europeia* [Trabalho de Investigação Aplicada, Academia Militar]. Repositório da Academia Militar. <https://comum.rcaap.pt/entities/publication/a5211565-b763-4e05-93c8-a1e814e04dfa>
- Menezes, A., Duarte, F., Carvalho, L., & Souza, T. (2019). *Metodologia científica: teoria e aplicação na educação a distância*. Universidade Federal do Vale do São Francisco, Petrolina-PE, 1-84.
- Morgado, H. (2020). *A aplicabilidade do Intelligence-Led Policing nas Zonas Urbanas Sensíveis* (Dissertação de Mestrado, Academia Militar). Repositório da Academia Militar. <http://hdl.handle.net/10400.26/34561>
- Neves, P., & Guerra, R. (2015). *Teses em Ciências Sociais - Dicas Muito Práticas*. Lisboa: Edições Sílabo.
- Organização das Nações Unidas [ONU]. (1988). Convenção contra o Tráfico Ilícito de Estupefacientes e Substâncias Psicotrópicas, 20 de dezembro de 1988. Resolução da Assembleia da República n.º 29/91, de 6 de setembro. Publicado no Diário da República n.º 205/1991, Série I-A de 1991-09-06, pp. 4710 – 4740.
- Organização Mundial de Saúde. (1969). *Who Expert Committee on drug dependence: Sixteenth report*. (Technical report series 407). Genebra. <https://apps.who.int/iris/handle/10665/40710>
- Prodanov, C. C., & Freitas, E. C. (2013). *Metodologia do Trabalho Científico: Métodos e Técnicas da Pesquisa e do Trabalho Académico* (2.ª ed.). Novo Hamburgo, Brasil: Universidade Feevale.
- Quivy, R., & Campenhoudt, L. V. (1998). *Manual de Investigação em Ciências Sociais* (2.ª ed.). (J. M. Marques, M. A. Mendes, & M. Carvalho, Trans.) Lisboa: Gradiva.
- Renda, A. I., Ribeiro, F. P., & Baleiro, R. (2017). *Manual de regras para trabalhos académicos em ciências sociais: organizar, escrever e formatar*. Lisboa: Edições Colibri.
- Rosado, D. P. (2015). *Sociologia da Gestão e das Organizações*. Lisboa: Gradiva
- Rosado, D. (2017). *Elementos Essenciais de Sociologia Geral*. Gradiva.
- Santos, J. (2013). *O papel da Unidade de Controlo Costeiro no combate ao narcotráfico* [Dissertação de Mestrado, Academia Militar]. Repositório da Academia Militar. <http://hdl.handle.net/10400.26/7686>
- Santos, J. (2020). *A Guarda Nacional Republicana como guarda costeira nacional*

- [Dissertação de mestrado, Universidade Nova de Lisboa]. Repositório da Universidade Nova de Lisboa.
https://run.unl.pt/bitstream/10362/111201/1/BritoSantos_2020.pdf
- Santos, L., Lima, J. M., Garcia, F. M., Monteiro, F. T., Silva, N. M., Silva, J. C., & Santos, R. J. (2019). Orientações metodológicas para a elaboração de trabalhos de investigação. Em I. U. Militar, *Cadernos do IUM* (2.^a ed., Vol. 8). Lisboa: Instituto Universitário Militar.
- Sousa, S. (2019). *Tráfico internacional de estupefacientes: Portugal e Espanha como portas de entrada na Europa - As «entregas controladas» como estratégia conjunta na investigação criminal* (Dissertação de Mestrado). Universidade Portucalense, Portugal. <https://repositorio.upt.pt/entities/publication/6b510598-bb3e-4dbb-b263-4fc0fb5a38a9/full>
- Unidade de Controlo Costeiro e de Fronteiras [UCCF]. (2022). *Ameaças e estratégias de combate*. Alcântara: UCCF.
- Unidade de Controlo Costeiro e de Fronteiras [UCCF]. (2023). *CONOPS UCCF – Conceito Operacional*. Alcântara: UCCF.
- Unidade Nacional de Combate ao Tráfico de Estupefacientes [UNCTE]. (2024). *Combate ao tráfico de estupefacientes em Portugal: Relatório anual 2024*. UNCTE/PJ. <https://www.policiajudiciaria.pt/wp-content/uploads/2025/03/Relatorio-Anual-2024-Estatistica-TCD.pdf>
- United Nations Office on Drugs and Crime [UNODC]. (2013, November). *The International Drug Control Conventions: Single Convention on Narcotic Drugs of 1961 as amended by the 1972 Protocol, Convention on Psychotropic Substances of 1971, United Nations Convention against Illicit Traffic in Narcotic Drugs and Psychotropic Substances of 1988*. United Nations. https://www.unodc.org/documents/commissions/CND/Int_Drug_Control_Conventions/Ebook/The_International_Drug_Control_Conventions_E.pdf
- United Nations Office on Drugs and Crime [UNODC]. (2016, April). *Outcome document of the 2016 United Nations General Assembly special session on the world drug problem: Our joint commitment to effectively addressing and countering the world drug problem*. United Nations. <https://www.unodc.org/documents/postungass2016/outcome/V1603301-E.pdf>
- United Nations Office on Drugs and Crime [UNODC]. (2023). *Global report on cocaine 2023: Local dynamics, global challenges*. United Nations.

https://www.unodc.org/documents/data-and-analysis/cocaine/Global_cocaine_report_2023.pdf

United Nations Office on Drugs and Crime [UNODC]. (2024). *World drug report 2024: Key findings and conclusions*. United Nations. https://www.unodc.org/documents/data-and-analysis/WDR_2024/WDR24_Key_findings_and_conclusions.pdf

Legislação nacional e internacional

Assembleia da República [AR]. (1993). Decreto-Lei n.º 15/93, de 22 de janeiro: Aprova a Lei de Combate à Droga. *Diário da República n.º 18/1993, Série I-A*.

Assembleia da República [AR]. (1997). Resolução da Assembleia da República n.º 60-B/97. Aprova, para ratificação, a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar e o Acordo Relativo à Aplicação da Parte XI da mesma Convenção. *Diário da República n.º 238/1997, Série I-A*, 3-192.

Assembleia da República [AR]. (2000). Lei n.º 30/2000, de 29 de novembro: Define o regime jurídico aplicável ao consumo de estupefacientes e substâncias psicotrópicas. *Diário da República, Série I-A, n.º 276*, 6829-6833.

Assembleia da República [AR]. (2002). Decreto-Lei n.º 43/2002, de 2 de março: Define a organização e atribuições do sistema da autoridade marítima e cria a autoridade marítima nacional. *Diário da República n.º 52/2002, Série I-A*.

Assembleia da República [AR]. (2007). Lei n.º 63/2007, de 6 de novembro: Aprova a orgânica da Guarda Nacional Republicana. *Diário da República n.º 213/2007, Série I de 2007-11-06*, 8043-8051.

Assembleia da República. (2021). Lei n.º 73/2021, de 12 de novembro: Aprova a reestruturação do sistema português de fronteiras. *Diário da República, n.º 220/2021, I.ª série*, 6-13.

Assembleia da República [AR]. (2022). Lei n.º 11/2022, de 6 de maio: Aprova Alteração ao prazo de produção de efeitos da Lei n.º 73/2021, de 12 de novembro, que aprova a reestruturação do sistema português de controlo de fronteiras. *Diário da República n.º 88/2022, Série I de 2022-05-06*, 2-3.

Comando Geral [CG]. (2024). Despacho n.º 102/2024 Ordem à Guarda: Unidade de Controlo Costeiro e de Fronteiras. Guarda Nacional Republicana.

Ministério da Administração Interna [MAI]. (1993). Decreto-lei 231/93, de 26 de junho: Lei Orgânica da Guarda Nacional Republicana. *Diário da República n.º 148/1993, Série*

I-A, 3493-3503.

Ministério da Administração Interna [MAI]. (1995). Decreto-Lei n.º 81/95, de 22 de abril: Prevê a criação de brigadas anticrime e de unidades mistas de coordenação integrando a Polícia Judiciária, a Guarda Nacional Republicana, a Polícia de Segurança Pública, o Serviço de Estrangeiros e Fronteiras e a Direcção-Geral das Alfândegas. *Diário da República n.º 95/1995, Série I-A*, 2314-2316.

Ministério da Administração Interna [MAI]. (2008). Portaria n.º 1450/2008, de 16 de dezembro: Estabelece a organização interna das unidades territoriais, especializadas, de representação e de intervenção e reserva da Guarda Nacional Republicana (Guarda) e define as respectivas subunidades, bem como os termos em que se processa o apoio administrativo pelos serviços do Comando da Administração dos Recursos Internos (CARI) e da Secretaria-Geral da Guarda (SGG) às unidades especializadas, de representação e de intervenção e reserva. *Diário da República n.º 242/2008, Série I*, 8845-8854.

Ministério da Administração Interna [MAI]. (2023a). Portaria n.º 362/2023, de 15 de novembro: Procede-se à terceira alteração da Portaria n.º 1450/2008, de 16 de dezembro, na sua redação atual, que estabelece a organização interna das unidades territoriais, especializadas, de representação e de intervenção e reserva da Guarda Nacional Republicana. *Diário da República n.º 221/2023, Série I*, 12-33.

Ministério da Administração Interna [MAI]. (2023b). Decreto Regulamentar n.º 4/2023, de 21 de novembro: Adapta a estrutura orgânica da Guarda Nacional Republicana às novas atribuições transferidas no âmbito do processo de reestruturação do sistema português de controlo de fronteiras. *Diário da República n.º 225/2023, Série I*, 2-4

Ministério da Justiça [MJ]. (1987). Decreto-Lei n.º 78/87, de 17 de fevereiro: Aprova o Código do Processo Penal. Revoga o Decreto-Lei n.º 16489, de 15 de Fevereiro de 1929. *Diário da República n.º 40/1987, Série I*, 617-699.

Ministério da Justiça [MJ]. (1996). Portaria n.º 94/96, de 26 de março: Aprova os procedimentos de diagnóstico e dos exames periciais necessários à caracterização do estado de toxicodependência. *Diário da República n.º 73/1996, Série I-B*, 611-613.

Parlamento Europeu e Conselho da União Europeia. (2013). Regulamento (UE) n.º 1052/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 22 de outubro de 2013, que cria o Sistema Europeu de Vigilância das Fronteiras (EUROSUR). *Jornal Oficial da União Europeia*(L 295/11), 11–26.

Presidência do Conselho de Ministros. (2017). Resolução do Conselho de Ministros n.º

104/2017, de 17 de julho: Aprova a Estratégia Nacional de Gestão Integrada de Fronteiras. *Diário da República n.º 136/2017, Série I, 3760-3789.*

APÊNDICES

Apêndice A – Carta de apresentação do inquérito por entrevista



**ACADEMIA MILITAR
DIRECÇÃO DE ENSINO**

Mestrado Integrado em Ciências Militares, na Especialidade de Segurança (GNR)

TRABALHO DE INVESTIGAÇÃO APLICADA

**O Modelo de Policiamento da Unidade de Controlo Costeiro e de
Fronteiras no Âmbito da Prevenção, Detecção e Repressão ao Tráfico
Internacional de Estupefacientes**

AUTOR: Aspirante GNR CAVALARIA José Azevedo

ORIENTADOR: Professor Doutor José Fontes

COORIENTADOR: Major GNR CAVALARIA Nuno Marinho

Lisboa, 01 de abril de 2025

Carta de Apresentação

A presente Entrevista faz parte integrante da realização do Trabalho de Investigação Aplicada (TIA) para a conclusão do mestrado Integrado em Ciências Militares, na especialidade Segurança. O TIA subordinado ao tema “*O Modelo de Policiamento da Unidade de Controlo Costeiro e de Fronteiras no Âmbito da Prevenção, Detecção e Repressão ao Tráfico Internacional de Estupefacientes*” tem como objetivo analisar o fenómeno do tráfico internacional de estupefacientes por via marítima e compreender de que forma o modelo de policiamento implementado pela Unidade de Controlo Costeiro e de Fronteiras (UCCF) dá resposta a este fenómeno criminal no âmbito da prevenção, deteção e repressão. Pretende-se ainda analisar de que forma a UCCF coopera com outras entidades (nacionais e internacionais) e quais são os recursos (humanos, materiais e/ou tecnológicos) que tem à sua disposição para fazer frente às exigências das suas missões. Ao longo dos últimos anos, o território português e as águas sob a sua jurisdição têm sido utilizados por diversas organizações criminosas como plataformas de trânsito de grandes quantidades de canábis proveniente de Marrocos, e de cocaína, proveniente da Colômbia, Peru e Bolívia (RASI, 2024).

A posição geográfica de Portugal e a sua extensa linha costeira levam a que a via marítima se continue a afirmar como o principal meio para o transporte destas substâncias ilícitas. Uma vez mais, durante o ano de 2024, o tráfico de canábis por via marítima registou um elevado número de ocorrências na costa algarvia, já o tráfico de cocaína, ganhou relevo através dos portos marítimos e de aeroportos que passaram a ser considerados como “vias verdes” para a entrada de grandes quantidades de estupefacientes em território nacional (RASI, 2024).

Em suma, com o propósito de obter informações relevantes e válidas relativamente às matérias supracitadas, solicito a Vossa Excelência que me conceda uma entrevista sobre o tema em apreço, tendo em conta que o seu contributo é fundamental para atingir os objetivos propostos para a presente investigação.

Grato desde já pela sua disponibilidade e atenção.

Atenciosamente,

José Pedro Monteiro Azevedo

Aspirante de Cavalaria da Guarda Nacional Republicana

Apêndice B – Protocolo de consentimento informado

O presente protocolo é estabelecido entre o José Pedro Monteiro Azevedo, aluno da AM a realizar a investigação com o tema: “*O Modelo de Policiamento da Unidade de Controlo Costeiro e de Fronteiras no Âmbito da Prevenção, Detecção e Repressão ao Tráfico Internacional de Estupefacientes*”, e o participante: _____

_____, através do método de entrevista.

O investigador e o orientador científico comprometem-se a:

- a) Conduzir a investigação de acordo com os parâmetros de qualidade preconizados pela comunidade científica da especialidade;
- b) Discutir e negociar outros aspetos específicos de cada caso relativos à confidencialidade da informação, se solicitado pelo participante;
- c) Impedir qualquer divulgação de informação referente aos participantes, exteriormente à equipa de investigação, sem o consentimento prévio de todos os envolvidos;
- d) Entregar uma síntese descritiva dos resultados aos participantes, através de correio eletrónico;
- e) Manter os participantes a par do trabalho que está a ser desenvolvido, nomeadamente no que concerne à análise dos dados, sempre que os mesmos o solicitem;
- f) Prestar aos participantes no processo todos os esclarecimentos solicitados no decorrer da investigação;
- g) Cumprir o Código Deontológico da *American Psychological Association* (APA 7ª Edição) na realização da investigação;
- h) Eliminar todas as gravações áudio após o decorrer da investigação e a defesa pública da tese.

Os participantes comprometem-se a:

- a) Prestar informações sobre a sua experiência no caso em estudo e sobre a sua experiência profissional;
- b) Ser entrevistado num momento acordado entre o investigador e o participante;
- c) Autorizar a gravação áudio da entrevista, a pedido do investigador;
- d) Decidir mencionar ou omitir a sua participação no projeto nos contextos profissionais em que considere conveniente fazê-lo;
- e) Permitir a publicação do resultado do estudo, com omissão da sua identidade, nomeadamente nas seguintes situações:
 - I. Tese de Mestrado a apresentar à Academia Militar;
 - II. Comunicações em congressos científicos-profissionais;
 - III. Publicações científicas em revistas e/ou em livros da especialidade.

Assinaturas:

(Participante)

(Investigador)

Local e Data:

Apêndice C – Guião de entrevista

IDENTIFICAÇÃO DO ENTREVISTADO

Nome:	Hora (Início/Fim):
U/E/O:	Data:
Função/Posto:	Local:

ENTREVISTA

As respostas de Sua Excelência são fundamentais para atingir os objetivos da investigação, pelo que se solicita que as mesmas sejam o mais completas possível. As suas respostas irão servir única e exclusivamente como objeto de estudo para a investigação, pelo que lhe é solicitada autorização para efetuar gravação e posterior análise e transcrição das respostas. Se for sua intenção, as mesmas ser-lhe-ão facultadas, juntamente com o trabalho final, assim que o mesmo seja aprovado.

Questão 1:

Quais os principais fatores que tornam a faixa costeira nacional vulnerável para desembarques por parte das redes de tráfico internacional de estupefacientes por via marítima?

Questão 2:

Existem zonas ou locais da faixa costeira nacional que potenciam o tráfico internacional de estupefacientes por via marítima? Se sim, quais considera serem essas zonas ou locais e que características os tornam mais atrativos para as redes de tráfico?

Questão 3:

Considerando a sua resposta à última questão, e tendo em conta a sua experiência operacional na UCCF, foi possível identificar até à data algum *modus operandi* por partes de redes de tráfico ou estas encontram-se em constante readaptação?

Questão 4:

Que recursos (humanos, materiais e/ou tecnológicos) estão atualmente ao dispor da UCCF? Considera os recursos disponíveis suficientes para dar resposta às exigências operacionais que o tráfico internacional de estupefacientes por via marítima exige na atualidade?

Questão 5:

Como descreve a articulação e cooperação da UCCF com outras entidades nacionais e internacionais relativamente à prevenção, deteção e repressão do tráfico internacional de estupefacientes por via marítima? Considera que os canais de comunicação são suficientes e adequados?

Questão 6:

Quais as principais estratégias preventivas ou repressivas que são utilizadas para definir o modelo de policiamento da UCCF na deteção e repressão do transporte ou desembarque de estupefaciente por via marítima?

Questão 7:

Quais considera ser os principais pontos fortes do modelo de policiamento atual da UCCF? E que limitações ou fragilidades destaca no mesmo?

Questão 8:

Que medidas, estratégias ou inovações considera essenciais para reforçar a eficácia da UCCF no combate ao tráfico internacional de estupefacientes por via marítima?

Apêndice D –Caracterização dos entrevistados

Tabela 3 - Caracterização dos entrevistados

Entrevistado	Cargo/Posto	Função	Data
E1	Coronel	Chefe do CCCO	11/05/2025
E2	Tenente-Coronel	Comandante do GVA	05/05/2025
E3	Major	2º Comandante do GGC	28/04/2025
E4	Major	Comandante do Destacamento de Guarda de Fronteiras de Matosinhos	24/05/2025
E5	Capitão	Comandante do Destacamento de Vigilância Móvel	30/04/2025
E6	Capitão	Comandante do Destacamento de Controlo Costeiro de Lisboa	03/05/2025
E7	Capitão	Comandante do Destacamento de Controlo Costeiro de Olhão	01/05/2025
E8	Capitão	Comandante do Destacamento de Controlo Costeiro de Sines	15/05/2025
E9	Capitão	Comandante do SubDestacamento de Controlo Costeiro de Olhão	28/04/2025
E10	Tenente	Comandante do SubDestacamento de Controlo Costeiro de Vila Real de Santo António	21/05/2025
E11	Capitão	Comandante da LCP Bojador	07/05/2025

Apêndice E – Relação entre a pergunta de partida e as perguntas derivadas com as questões das entrevistas

Tabela 4 - Relação entre a pergunta de partida e as perguntas derivadas com as questões das entrevistas

	Pergunta de Partida e Perguntas Derivadas	Questões da Entrevista
PP	Qual o modelo de policiamento da UCCF no âmbito da prevenção, deteção e repressão ao tráfico internacional de estupefacientes por via marítima?	Q6 - Quais as principais estratégias preventivas ou repressivas que são utilizadas para definir o modelo de policiamento da UCCF na deteção e repressão do transporte ou desembarque de estupefaciente por via marítima? Q7 - Quais considera ser os principais pontos fortes do modelo de policiamento atual da UCCF? E que limitações ou fragilidades destaca no mesmo?
PD1	Quais os fatores que previnem ou potenciam a aproximação de embarcações de tráfico internacional de estupefacientes à zona costeira portuguesa por parte?	Q1 - Quais os principais fatores que tornam a faixa costeira nacional vulnerável para desembarques por parte das redes de tráfico internacional de estupefacientes por via marítima?
PD2	Que meios e recursos tecnológicos estão ao alcance da UCCF no que diz respeito à prevenção, deteção e repressão do tráfico internacional de estupefacientes por via marítima?	Q4 - Que recursos (humanos, materiais e/ou tecnológicos) estão atualmente ao dispor da UCCF? Considera os recursos disponíveis suficientes para dar resposta às exigências operacionais que o tráfico internacional de estupefacientes por via marítima exige na atualidade?
PD3	Quais as áreas específicas da faixa costeira nacional com maior incidência de ocorrências relacionadas com tráfico internacional de estupefacientes por via marítima?	Q2 - Existem zonas ou locais da faixa costeira nacional que potenciam o tráfico internacional de estupefacientes por via marítima? Se sim, quais considera serem essas zonas ou locais e que características os tornam mais atrativos para as redes de tráfico?
PD4	De que forma se realizada a cooperação e partilha de informação a nível nacional e internacional no contexto da deteção, prevenção e repressão do tráfico internacional de estupefacientes por via marítima?	Q5 - Como descreve a articulação e cooperação da UCCF com outras entidades nacionais e internacionais relativamente à prevenção, deteção e repressão do tráfico internacional de estupefacientes por via marítima? Considera que os canais de comunicação são suficientes e adequados?

ANEXOS

Anexo A - Limites quantitativos máximos para cada dose média individual diária de estupefacientes

Plantas, substâncias ou preparações constantes das tabelas I a IV de consumo mais frequente	Tabela	Limite quantitativo máximo ⁽¹⁾
Heroína (diacetilmorfina)	I-A	⁽²⁾ 0,1
Metadona	I-A	⁽²⁾ 0,1
Morfina	I-A	0,2
Ópio (suco)	I-A	^(3-b) 1
Cocaína (cloridrato)	I-B	⁽²⁾ ⁽⁴⁾ 0,2
Cocaína (éster metílico de benzoilecgonina)	I-B	⁽²⁾ ⁽⁴⁾ 0,03
<i>Canabis</i> (folhas e sumidades floridas ou frutificadas)	I-C	^(3-c e d) 2,5
<i>Canabis</i> (resina)	I-C	^(3-c e e) 0,5
<i>Canabis</i> (óleo)	I-C	^(3-f) 0,25
Fenciclidina (PCP)	II-A	^(3-a) 0,01
Lisergida (LSD)	II-A	50 µg
MDMA	II-A	⁽²⁾ ^(3-g) 0,1
Anfetamina	II-B	0,1
Tetraidrocanabinol (Δ9THC)	II-B	0,05

⁽¹⁾ Os limites quantitativos máximos para cada dose média individual diária são expressos em gramas, excepto quando expressamente se indique unidade diferente.

⁽²⁾ Os limites referidos foram estabelecidos com base em dados epidemiológicos referentes ao uso habitual.

⁽³⁾ As quantidades indicadas referem-se:

- a) Às doses diárias mencionadas nas farmacopeias oficiais;
- b) Às doses equipotentes à da substância de abuso de referência;
- c) À dose média diária com base na variação do conteúdo médio do THC existente nos produtos da *Canabis*;
- d) A uma concentração média de 2 % de Δ9THC;
- e) A uma concentração média de 10 % de Δ9THC;
- f) A uma concentração média de 20 % de Δ9THC;
- g) Às doses médias habituais referidas na literatura, que variam entre 80 mg e 160 mg (ca. 2 mg/kg) da substância pura. No entanto, pode aparecer misturada com impurezas (por exemplo, MDA, cafeína) ou ainda em associação com heroína.

⁽⁴⁾ Para a cocaína são especificados limites quantitativos diferentes, respectivamente para o cloridrato e para o éster metílico de benzoilecgonina, uma vez que o potencial aditivo das duas formas químicas é muito diferente.

Figura 6 - Limites quantitativos máximos para cada dose média individual diária de estupefacientes

Fonte: MJ, 1996

Anexo B - Estrutura da Unidade de Controlo Costeiro e de Fronteiras

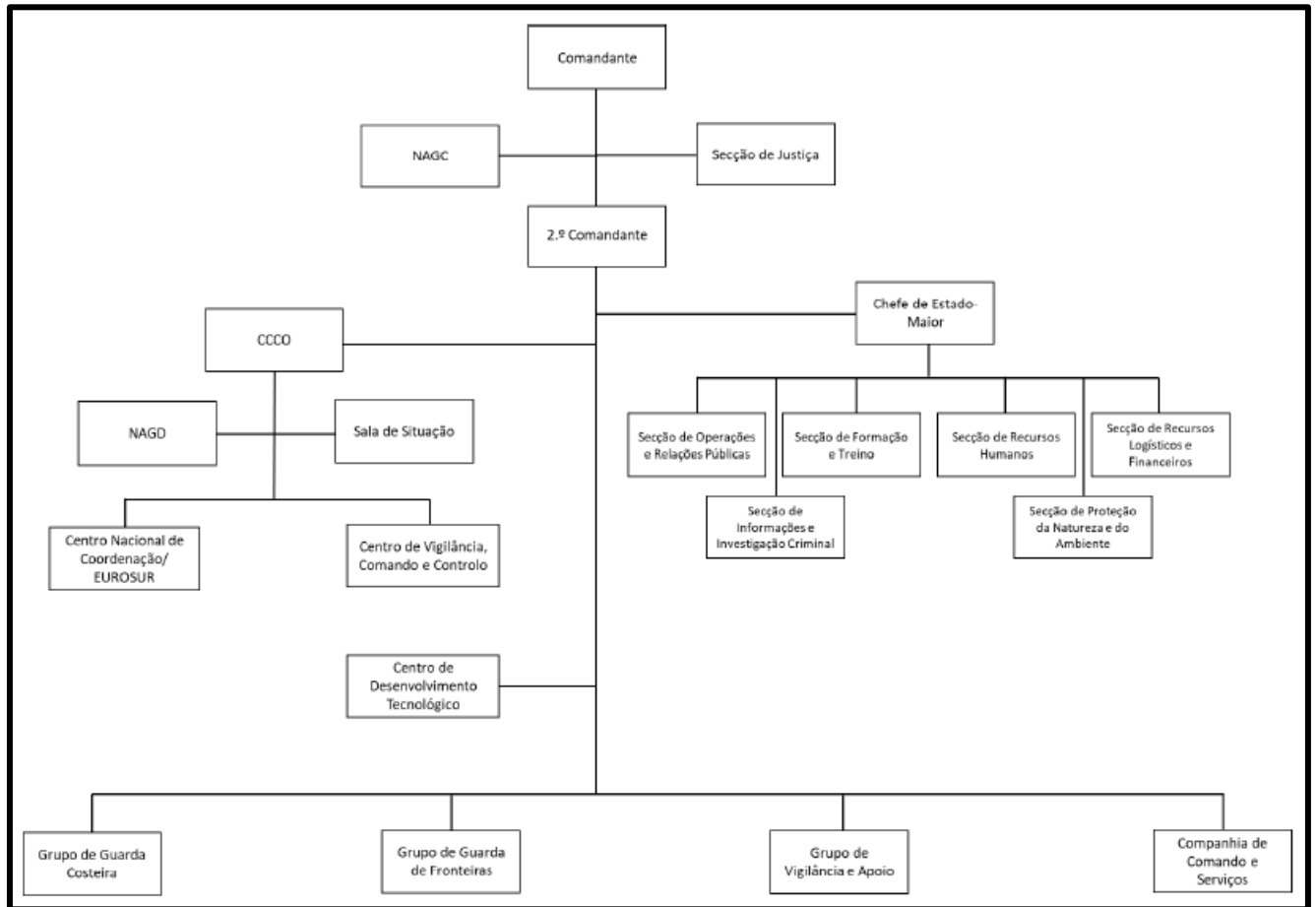


Figura 7 - Estrutura da Unidade de Controlo Costeiro e de Fronteiras

Fonte: CG, 2024

Anexo C - Estrutura do GGC

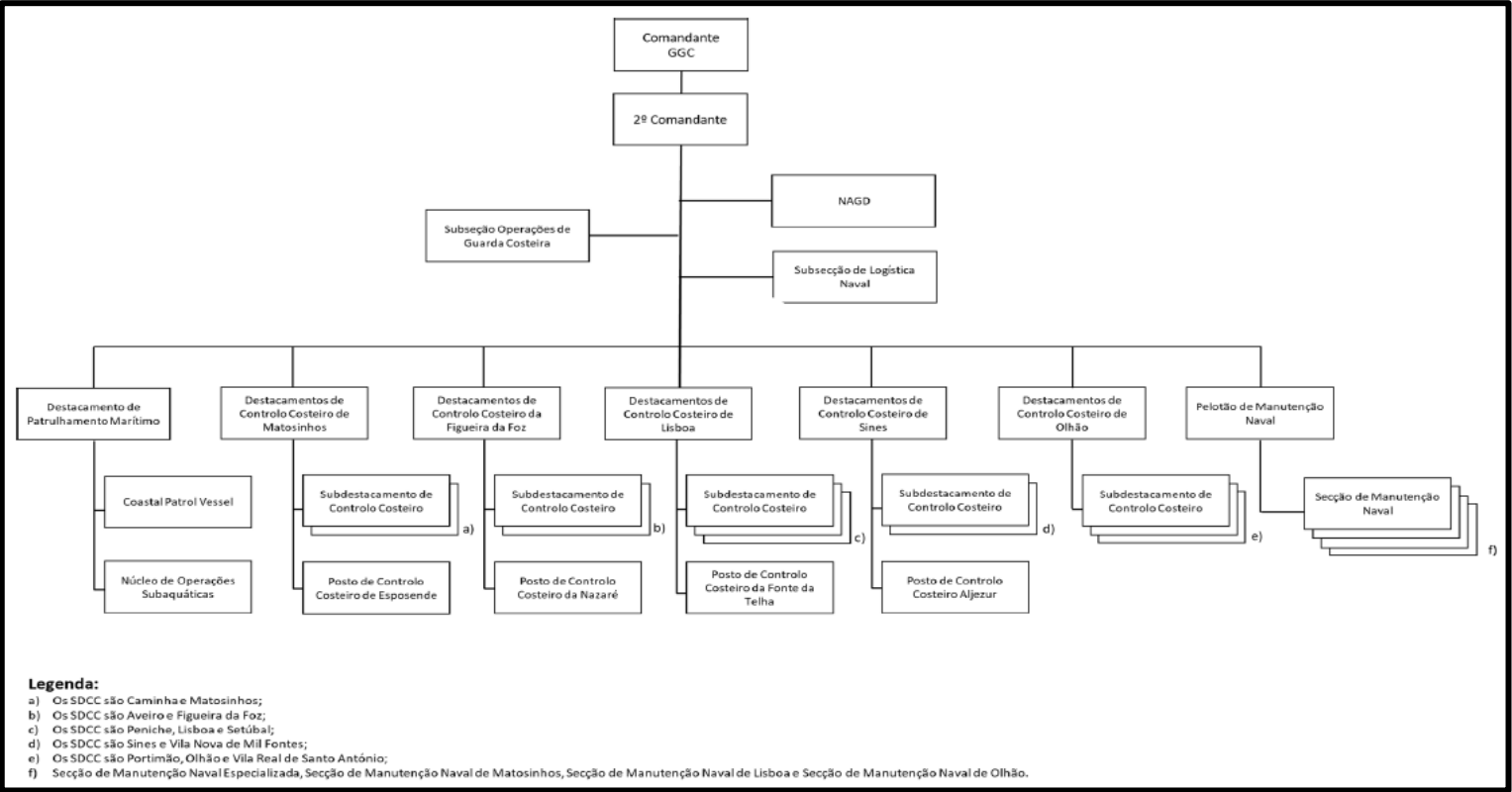


Figura 8 - Estrutura do GGC

Fonte: CG, 2024

Anexo D - Estrutura do GGF

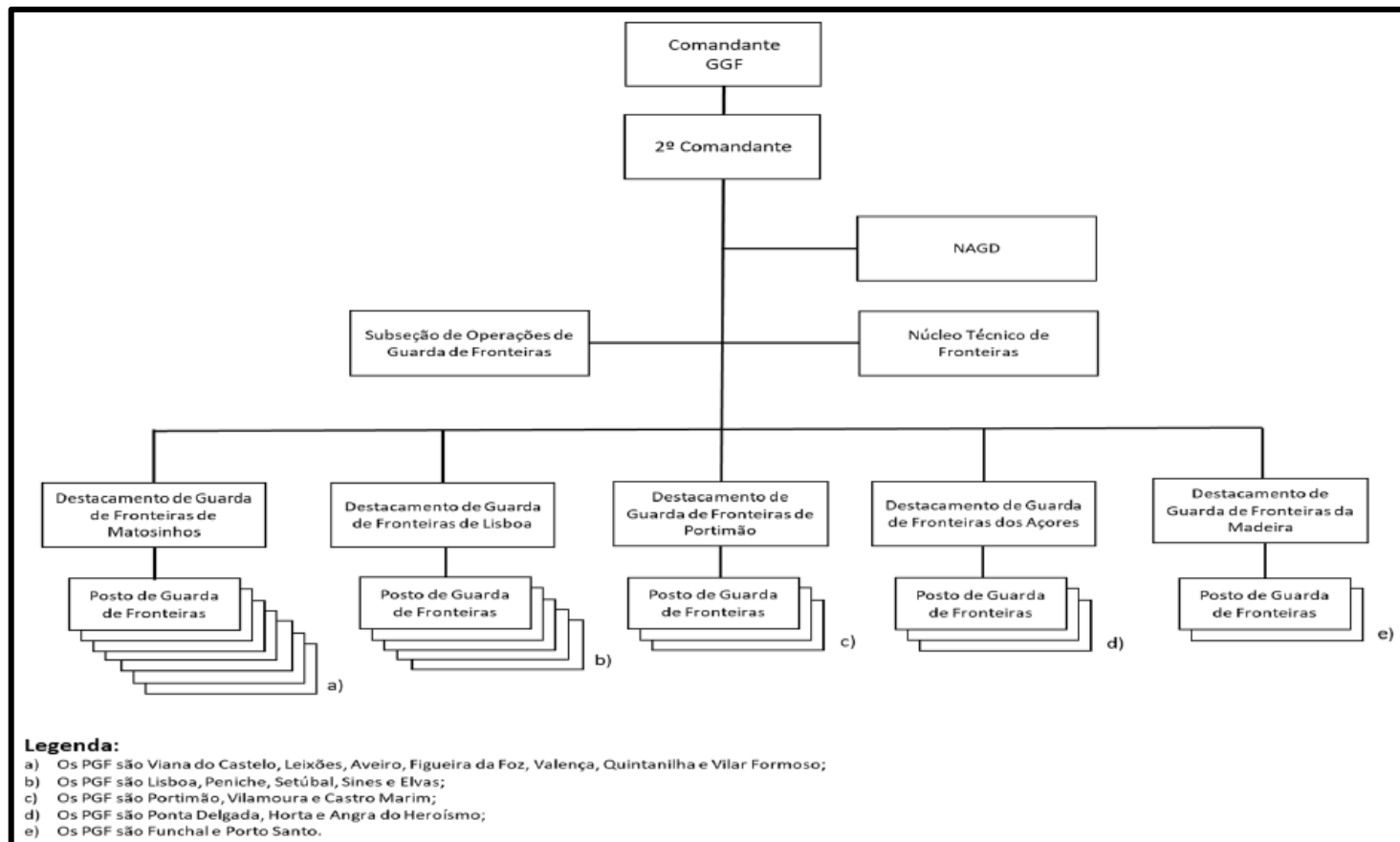


Figura 9 - Estrutura do GGF

Fonte: CG, 2024

Anexo E - Estrutura do GVA

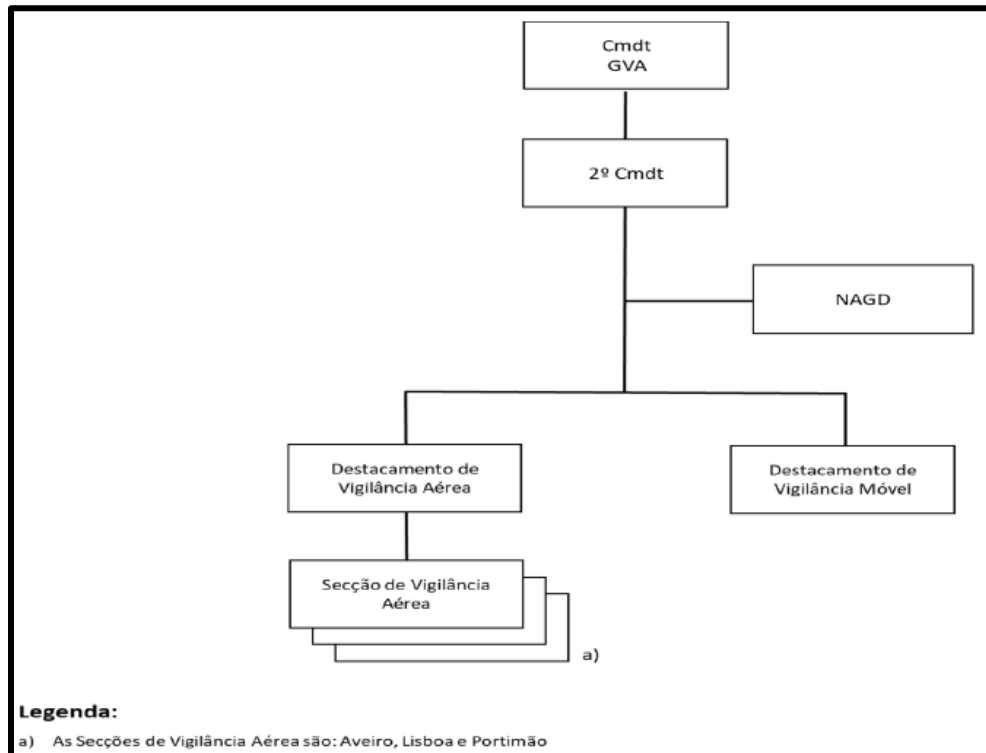


Figura 10 - Estrutura do GVA

Fonte: CG, 2024