



# **ACADEMIA MILITAR**

## **Vigilância da Costa e o Combate à Imigração Ilegal: Desafios para a Guarda Nacional Republicana na Costa Algarvia**

**Autor: Aspirante de GNR Infantaria Sergiu Ciobanu**

**Orientadora: Ana Maria Carapelho Romão Leston Bandeira**

**Coorientador: Capitão David de Almeida Toste**

**Mestrado Integrado em GNR Infantaria**

**Relatório Científico Final do Trabalho de Investigação Aplicada**

**Lisboa, junho de 2022**



# **ACADEMIA MILITAR**

## **Vigilância da Costa e o Combate à Imigração Ilegal: Desafios para a Guarda Nacional Republicana na Costa Algarvia**

**Autor: Aspirante de GNR Infantaria Sergiu Ciobanu**

**Orientadora: Ana Maria Carapelho Romão Leston Bandeira**

**Coorientador: Capitão David de Almeida Toste**

**Mestrado Integrado em GNR Infantaria**

**Relatório Científico Final do Trabalho de Investigação Aplicada**

**Lisboa, junho de 2022**

## EPÍGRAFE

*“O Homem é do tamanho do seu sonho”*

Fernando Pessoa

## **DEDICATÓRIA**

À minha família e amigos,  
pelo incentivo e apoio incessante ao longo desta longa jornada.

## AGRADECIMENTOS

A realização do presente Relatório Científico Final do Trabalho de Investigação Aplicada contou com o contributo direto e indireto de várias pessoas, que auxiliaram e possibilitaram a sua consecução. Por conseguinte, não poderia deixar de expressar o meu agradecimento a todos os intervenientes, em especial, os que desempenharam um papel fundamental para a realização desta investigação.

À minha orientadora, Professora Doutora Ana Romão, pela sua disponibilidade, dedicação e aconselhamento. Aqui deixo os meus agradecimentos.

Ao meu coorientador, Capitão da GNR David Toste, pela sua disponibilidade incessante, auxílio e dedicação na transmissão de conhecimentos fundamentais para a realização deste trabalho. Deixo aqui a minha profunda gratidão.

Aos Senhores Oficiais que me concederam as entrevistas e demonstraram total disponibilidade e colaboração para a realização das mesmas, bem como ajuda no decorrer deste trabalho.

Aos camaradas do Curso General Raúl Augusto Esteves, pela camaradagem e pelas memórias criadas ao longo destes 5 anos.

À minha família e amigos, que me acompanharam e apoiaram ao longo da minha vida e na persecução dos meus objetivos.

Por fim, o meu profundo agradecimento a todos aqueles que não enumerei e que contribuíram de alguma forma para o Homem que sou hoje.

A todos vós, o meu profundo e sincero obrigado.

Sergiu Ciobanu

## RESUMO

Devido a questões geográficas, Portugal pode representar uma porta de entrada na Europa, como já se verificou com as ocorrências do último triénio na costa algarvia, ainda que pouco frequentes. O papel da Guarda Nacional Republicana é essencial neste âmbito, pois a Unidade de Controlo Costeiro detém competências de vigilância, patrulhamento e interceção terrestre e marítima, em toda a costa e mar territorial continental e das Regiões Autónomas. A capacidade de deteção e interceção de possíveis entradas irregulares por via marítima é um garante da segurança das nossas fronteiras marítimas.

A presente investigação visa estudar as capacidades existentes na Unidade de Controlo Costeiro tendo em vista a missão de vigilância da costa e combate à imigração ilegal na costa algarvia.

Esta investigação seguiu uma estratégia qualitativa e adotou-se o método indutivo, iniciando o estudo dos fenómenos numa ótica do particular para o geral. Foram empregues duas técnicas de recolha de dados, designadamente a pesquisa e análise documental, e posteriormente a realização de entrevistas, que permitiram obter informações pertinentes, para atingir o objetivo da investigação.

Em suma, a presente investigação permitiu concluir que a melhoria das capacidades de vigilância costeira da Guarda Nacional Republicana, no âmbito da imigração ilegal, passa pela atualização dos seus recursos existentes e o acompanhamento da evolução tecnológica; o aumento do número de efetivo, e com formação, para operar esses recursos; a substituição dos meios que já sofreram desgaste fruto da atividade operacional; e pela cooperação e a interligação com as entidades envolvidas nesta temática, no âmbito europeu e no âmbito nacional, quer ao nível da vigilância de longo raio de alcance para permitir uma antecipação da ameaça, quer ao nível da investigação, para entender na totalidade este fenómeno.

**Palavras-Chave:** Vigilância da Costa; Imigração Ilegal; Costa Algarvia; Guarda Nacional Republicana.

## ABSTRACT

Due to geographical issues, Portugal may represent a gateway to Europe, as has already been seen with some occurrences in the last triennium on the Algarve coast, although infrequent. The role of the Guarda Nacional Republicana is essential in this context, as the Unidade de Controlo Costeiro has competencies of surveillance, patrolling and interception along the entire coast and territorial sea of the mainland and the Autonomous Regions. The capacity of detection and interception of possible irregular maritime entries is a guarantee of the security of our maritime borders.

The present research aims to study the existing capabilities of the Unidade de Controlo Costeiro in its mission of coastal surveillance and operate against illegal immigration along the Algarve coast.

This research followed a qualitative strategy, and the inductive method was applied, starting the study from particular phenomena to the general. Two data collection techniques were employed, namely document research and analysis, and later interviews, which allowed relevant information to be obtained, to achieve the research objective.

In summary, the present investigation has allowed us to conclude that the improvement of the Guarda Nacional Republicana coastal surveillance capacities, in the context of illegal immigration, is achieved through the updating of its existing resources and the follow-up of the technological evolution; the increase of the number of personnel with training to operate those resources; the replacement of the means that have already suffered wear and tear as a result of the operational activity; and through the cooperation and interconnection with the entities involved in this issue at a European and national level, both at the level of long-range surveillance in order to allow for an anticipation of the threat and at the level of investigation, to fully understand this phenomenon.

**Keywords:** Coastal Surveillance; Illegal Immigration; Algarve Coast; Guarda Nacional Republicana.

## ÍNDICE GERAL

EPÍGRAFE .....	i
DEDICATÓRIA .....	ii
AGRADECIMENTOS .....	iii
RESUMO .....	iv
ABSTRACT .....	v
ÍNDICE GERAL .....	vi
ÍNDICE DE FIGURAS .....	viii
ÍNDICE DE QUADROS .....	ix
LISTA DE APÊNDICES E ANEXOS .....	x
LISTA DE ABREVIATURAS, SIGLAS E ACRÓNIMOS .....	xi
INTRODUÇÃO .....	1
PARTE I – ENQUADRAMENTO TEÓRICO .....	4
CAPÍTULO 1 – IMIGRAÇÃO ILEGAL .....	4
1.1. Imigração Irregular .....	4
1.2. Fenómenos Criminais Associados à Imigração Ilegal .....	6
1.3. Migrações no Mediterrâneo .....	8
1.4. Panorama Nacional .....	12
CAPÍTULO 2 – VIGILÂNCIA DA COSTA E O COMBATE À IMIGRAÇÃO ILEGAL .....	16
2.1. Enquadramento Conceptual .....	16
2.1.1 Controlo de Fronteira e Vigilância de Fronteira .....	19
2.1.2 Enquadramento Legal da Imigração Ilegal .....	20
2.2. A Necessidade de Vigilância das Fronteiras Externas da UE .....	21
2.3. Gestão Integrada das Fronteiras .....	23
2.4. A Frontex e o EUROSUR .....	24
2.5. O Sistema Nacional de Vigilância das Fronteiras .....	27
2.6. Entidades Envolvidas na Vigilância da Costa no Âmbito da Imigração Ilegal .....	28
2.7. Unidade de Controlo Costeiro: Missão <i>versus</i> Recursos .....	30
PARTE II – ENQUADRAMENTO METODOLÓGICO E TRABALHO DE CAMPO .....	34
CAPÍTULO 3 – METODOLOGIA, MÉTODOS E MATERIAIS .....	34

3.1. Tipo de Abordagem .....	34
3.2. Modelo de Análise e Definição dos Objetivos de Investigação .....	36
3.3. Métodos e Materiais Utilizados .....	37
3.3.1. Métodos e Técnicas de Recolha de Dados .....	38
3.3.2. Procedimentos de Amostragem: Composição e Justificação .....	39
3.3.3. Tratamento e Análise dos Dados .....	40
CAPÍTULO 4 – ANÁLISE E DISCUSSÃO DE RESULTADOS .....	41
4.1. Apresentação, Análise e Discussão dos Inquéritos por Entrevista .....	41
4.1.1 Apresentação, Análise e Discussão da Questão n.º 1 .....	41
4.1.2 Apresentação, Análise e Discussão da Questão n.º 2 .....	43
4.1.3 Apresentação, Análise e Discussão da Questão n.º 3 .....	46
4.1.4 Apresentação, Análise e Discussão da Questão n.º 4 .....	49
CONCLUSÕES E RECOMENDAÇÕES .....	52
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS .....	56
APÊNDICES .....	I
APÊNDICE A - População estrangeira com estatuto legal de residente em Portugal, por décadas .....	II
APÊNDICE B - Modelo de Análise .....	III
APÊNDICE C - Estratégias, métodos e respetivas correntes filosóficas .....	IV
APÊNDICE D – Guião de Entrevista .....	V
APÊNDICE E - Caracterização da amostra.....	VIII
ANEXOS .....	IX
ANEXO A - Passagens ilegais de fronteira na rota do Mediterrâneo Central.....	X
ANEXO B - Passagens ilegais de fronteira na rota do Mediterrâneo Oriental.....	XI
ANEXO C - Migrantes mortos e desaparecidos .....	XII
ANEXO D - Relação entre universo, população, amostra e sujeito .....	XIII

## ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1 - Passagens ilegais de fronteira na rota do Mediterrâneo Ocidental (terrestres e marítimas) em números .....	11
Figura 2 - Número de embarcações de pequenas dimensões a entrar irregularmente em território espanhol entre 2017 e 2021 .....	12
Figura 3 - Mar Territorial e Zona Contígua.....	17
Figura 4 - Sistematização dos institutos legais estabelecidos na CNUDM.....	19
Figura 5 - Áreas de competência das entidades integrantes da ENGIF.....	30
Figura 6 - Disposição dos postos de observação do SIVICC na costa algarvia .....	33
Figura 7 - Modelo de Análise .....	III
Figura 8 - Passagens ilegais de fronteira na rota do Mediterrâneo Central (incluindo Apúlia e Calábria) em números .....	X
Figura 9 - Passagens ilegais de fronteira na rota do Mediterrâneo Oriental em números ...	XI
Figura 10 - Migrantes mortos e desaparecidos, por anos, nas rotas do Mediterrâneo.....	XII
Figura 11 - Migrantes mortos e desaparecidos, por rotas, nas rotas do Mediterrâneo .....	XII
Figura 12 - Relação entre universo, população, amostra e sujeito .....	XIII

## ÍNDICE DE QUADROS

Quadro 1 - Dados relativos aos desembarques irregulares na costa algarvia no período de 2019 a 2021 .....	14
Quadro 2 - Relação entre os objetivos específicos e as respetivas perguntas derivadas .....	37
Quadro 3 - Grelha de análise de conteúdo da questão n.º 1 .....	41
Quadro 4 - Grelha de análise de conteúdo da questão n.º 2 .....	44
Quadro 5 - Grelha de análise de conteúdo da questão n.º 3 .....	46
Quadro 6 - Grelha de análise de conteúdo da questão n.º 4 .....	49
Quadro 7 - População estrangeira com estatuto legal de residente em Portugal, por décadas .....	II
Quadro 8 - Estratégias, métodos e respetivas correntes filosóficas .....	IV
Quadro 9 - Caracterização da amostra.....	VIII

## LISTA DE APÊNDICES E ANEXOS

APÊNDICE A - População estrangeira com estatuto legal de residente em Portugal, por décadas.....	II
APÊNDICE B - Modelo de Análise .....	III
APÊNDICE C - Estratégias, métodos e respetivas correntes filosóficas .....	IV
APÊNDICE D - Guião de Entrevista .....	V
APÊNDICE E - Caracterização da amostra .....	VIII
ANEXO A - Passagens ilegais de fronteira na rota do Mediterrâneo Central .....	X
ANEXO B - Passagens ilegais de fronteira na rota do Mediterrâneo Oriental .....	XI
ANEXO C - Migrantes mortos e desaparecidos.....	XII
ANEXO D - Relação entre universo, população, amostra e sujeito.....	XIII

## LISTA DE ABREVIATURAS, SIGLAS E ACRÓNIMOS

AM	Academia Militar
Frontex	Agência Europeia da Guarda de Fronteiras e Costeira
APA	<i>American Psychological Association</i>
Art.º	Artigo
AR	Assembleia da República
EFTA	Associação Europeia de Comércio Livre
AAN	Autoridade Aeronáutica Nacional
CNCM	Centro Nacional Coordenador Marítimo
CNC	Centro Nacional de Coordenação
CFS	Código das Fronteiras Schengen
CE	Comissão Europeia
COP	<i>Common Operational Picture</i>
Cfr.	Conforme
CTDC	<i>Counter Trafficking Data Collaborative</i>
DCIAP	Departamento Central de Investigação e Ação Penal
EAV	Embarcações de Alta Velocidade
Ed.	Edição
ES	Espaço <i>Schengen</i>
EM	Estados-Membros
ENGIF	Estratégia Nacional de Gestão Integrada de Fronteiras
FAP	Força Aérea Portuguesa
FSC	<i>Frontex Situation Center</i>
UE	União Europeia
GIF	Gestão Integrada de Fronteiras
GNR	Guarda Nacional Republicana
IAEM	Instituto de Altos Estudos Militares
LFA	Lanchas de Fiscalização de Águas Interiores
LOGNR	Lei Orgânica da Guarda Nacional Republicana
LAOS	<i>Long Arm Operational System</i>
AMN	Marítima Nacional

MDN	Ministério da Defesa Nacional
MJ	Ministério da Justiça
MF	Ministério das Finanças
MM	Ministério do Mar
OG	Objetivo Geral
OE	Objetivos Específicos
ONU	Organização das Nações Unidas
OIT	Organização Internacional do Trabalho
OIM	Organização Internacional para as Migrações
CPLP	Países da Comunidade de Países de Língua Portuguesa
PEC	Parlamento Europeu e do Conselho
PD	Pergunta Derivada
UNDESA	<i>United Nations Department of Economic and Social Affairs, Population Division</i>
PM	Polícia Marítima
QSN	Quadro de Situação Nacional
RASI	Relatório Anual de Segurança Interna
SAR	<i>Search and Rescue</i>
SEF	Serviço de Estrangeiros e Fronteiras
EUROSUR	Sistema Europeu de Vigilância das Fronteiras
SIVE	Sistema Integrado de Vigilância Exterior
SIVICC	Sistema Integrado de Vigilância, Comando e Controlo da Costa Portuguesa
UCC	Unidade de Controlo Costeiro
UNODC	<i>United Nations Office on Drugs and Crime</i>
ZC	Zona Contígua
ZEE	Zona Económica Exclusiva

## INTRODUÇÃO

O presente Relatório Científico Final do Trabalho de Investigação Aplicada (RCTIA) surge no âmbito da conclusão do Ciclo de Estudos Integrado conferente ao grau de Mestre em Ciências Militares, na especialidade de segurança<sup>1</sup>, e está subordinado ao tema: “Vigilância da Costa e o Combate à Imigração Ilegal: Desafios para a Guarda Nacional Republicana (GNR) na Costa Algarvia”.

As migrações através do Mediterrâneo são um fenómeno que tem ocorrido há milhares de anos. Desde meados da década de 1990, milhares de pessoas atravessam anualmente o Mediterrâneo de barco a partir das costas de África e da Turquia para pedir asilo ou migrar para a Europa, frequentemente, por não disporem dos requisitos legais para entrar legalmente em território europeu (Campana, 2018). O número de migrantes irregulares na rota do Mediterrâneo Ocidental tem aumentado significativamente nos últimos anos em comparação às restantes rotas do Mediterrâneo (Frontex, 2022). Inerentes a estas migrações irregulares estão os riscos associados a estas que culminam na perda de vidas no mar (Collett, 2017).

A gestão das fronteiras da União Europeia (UE) deve constituir uma responsabilidade partilhada. Portugal partilha dessa responsabilidade, na medida em que qualquer ameaça a um Estado-Membro (EM) põe em causa a segurança de todo o Espaço Schengen<sup>2</sup> (ES), por consequência direta da abolição de fronteiras internas e da livre circulação de pessoas e mercadorias.

Neste contexto, a presente investigação incide sobre a vigilância da costa e o combate à imigração ilegal na costa algarvia, analisando as capacidades existentes na Unidade de Controlo Costeiro (UCC). Para atingir esse fim, procurou-se caracterizar o fenómeno da imigração ilegal por via marítima ao longo da costa algarvia, identificar os recursos que a GNR dispõe para o cumprimento da sua missão no âmbito da vigilância da costa e a sua adequabilidade, bem como, aferir que desafios colocam especiais dificuldades operacionais no combate à imigração ilegal na costa algarvia. Pretendeu-se, de igual forma averiguar a importância e o *status quo* da cooperação entre as várias entidades envolvidas no combate da imigração ilegal.

---

<sup>1</sup> Cfr. a alínea e) do número (n.º) 2 do artigo (art.º) 1.º da Portaria n.º 1099/2009, de 24 de setembro.

<sup>2</sup> Criado aquando do Acordo de Schengen, assinado a 14 de junho de 1985, que visava suprimir gradualmente os controlos nas fronteiras internas e instaurar um regime de livre circulação para todos os nacionais dos países signatários, dos EM da UE e de certos países não pertencentes à UE. Foi completado através da Convenção de Schengen, a 19 de junho de 1990, define as condições e as garantias do ES.

Neste sentido, o presente estudo segue como Objetivo Geral (OG): **Analisar as capacidades existentes na UCC tendo em vista a missão de vigilância da costa e combate à imigração ilegal na costa algarvia.** Através desta análise, é possível averiguar as potencialidades e vulnerabilidades das capacidades existentes com vista da melhoria destas últimas. Derivados do OG, definiram-se como Objetivos Específicos (OE) os seguintes:

1. Caracterizar o fenómeno da imigração ilegal por via marítima, ao longo da costa algarvia;
2. Identificar os recursos de que a GNR dispõe para o cumprimento da sua missão no âmbito da vigilância da costa e a sua adequabilidade;
3. Aferir que desafios colocam especiais dificuldades operacionais no combate à imigração ilegal na costa algarvia;
4. Averiguar a importância e o *status quo* da cooperação entre as várias entidades envolvidas no combate e acompanhamento da imigração ilegal.

Para alcançar os objetivos desta investigação formulou-se como Pergunta de Partida (PP) a seguinte questão: **Como melhorar as capacidades existentes na UCC tendo em vista a missão de vigilância da costa e combate à imigração ilegal na costa algarvia?**

Deste modo, para alcançar os objetivos da investigação e da PP estruturou-se o presente RCFTIA em quatro capítulos. Os primeiros dois correspondem ao enquadramento teórico, o terceiro é referente à metodologia utilizada nesta investigação e o quarto diz respeito à análise e discussão dos resultados obtidos.

Este RCFTIA foi realizado ao longo de várias etapas. Inicialmente foi estudado o “Estado da Arte” sobre a temática. Definiu-se e delimitou-se o tema do mesmo, com a definição dos Objetivos e respetivas Questões de Investigação. No decurso deste trabalho foram empregues duas técnicas de recolha de dados, designadamente, a pesquisa e análise documental e, posteriormente, a aplicação de entrevistas estruturadas e semiestruturadas. Estas tiveram o intuito de obter informações pertinentes, alinhadas com o objetivo da investigação, reunindo assim ideias chave que permitiram responder às questões de investigação. Por conseguinte, foi empregue um único guião de entrevista, permitindo uma comparação dos dados, numa visão abrangente, de diversos níveis de Comando. De seguida, foram aplicadas técnicas de análise de conteúdo para responder às questões de investigação que culminaram na etapa conclusiva deste trabalho, correspondente à discussão dos resultados obtidos e redação dos mesmos, bem como recomendações para investigações futuras.

Relativamente às normas empregues para a redação da presente investigação, foram aplicadas as estabelecidas pela Norma de Execução Permanente (NEP) n.º 522/1.ª da

Academia Militar (AM) (Academia Militar, 2016), e, em matéria de referências bibliográficas, adotou-se as normas da 7ª edição da *American Psychological Association* (APA).

# PARTE I – ENQUADRAMENTO TEÓRICO

## CAPÍTULO 1 – IMIGRAÇÃO ILEGAL

### 1.1. Imigração Irregular

O termo “migrante” pode ser definido a partir de duas perspetivas, num contexto global, este refere-se a uma pessoa que se encontre fora do Estado de que é nacional, ou que seja cidadão e que tenha residido num país estrangeiro num período superior a um ano, independentemente das causas, voluntárias ou involuntárias, e dos meios, regulares ou irregulares, utilizados para migrar (ONU, 1998). Num contexto europeu, diz respeito a uma pessoa que estabeleça a sua residência habitual no território de um Estado-Membro da UE ou da Associação Europeia de Comércio Livre<sup>3</sup> (EFTA) por um período de, pelo menos, 12 meses, tendo anteriormente residido noutra Estado-Membro da UE/EFTA ou num país terceiro; ou tendo residência habitual no território de um Estado-Membro da UE/EFTA, deixe de a ter por um período de, pelo menos, 12 meses (Eurostat, 2022).

Em meados do ano 2020, o número de migrantes internacionais foi estimado em 281 milhões em comparação com cerca de 173 milhões em meados do ano 2000, e 153 milhões em meados do ano 1990 (UNDESA, 2020). Apesar do aumento dos números absolutos, a percentagem de migrantes internacionais em proporção à população mundial permaneceu relativamente estável entre meados do ano 1990 e meados do ano 2020 em cerca de 2,9 a 3,6 por cento. No entanto, acredita-se que a COVID-19 tenha diminuído o número global de migrantes: as primeiras estimativas sugerem uma diminuição de quase 2 milhões de migrantes a nível mundial entre meados de 2009 e meados de 2020 (UNDESA, 2020).

De acordo com a Organização Internacional para as Migrações (OIM), imigração ilegal alude à “circulação de pessoas para um novo local de residência ou trânsito que ocorra fora das normas regulamentares dos países de envio, trânsito e acolhimento” (OIM, 2022). Importa compreender que a imigração ilegal está associada a dois aspetos, por um lado, do ponto de vista do país de destino, a entrada, permanência e as consequências das mesmas num país sem a autorização necessária e dos documentos exigidos pela regulamentação

---

<sup>3</sup> A Associação Europeia de Comércio Livre, fundada em maio de 1960, é uma organização comercial regional e uma zona de comércio livre constituída por quatro Estados europeus: Islândia, Liechtenstein, Noruega e Suíça.

vigente. Por outro lado, do ponto de vista do país de partida, as ações que os migrantes levaram a cabo, a passagem de uma fronteira internacional fora dos pontos de controlo da mesma e sem cumprir os critérios administrativos (Kostas, 2017).

Embora o termo “imigração ilegal” seja utilizado em vários documentos<sup>4</sup> a nível internacional relacionados com a “imigração irregular”, este último tem sido mais utilizado recentemente em diversos documentos/declarações oficiais da UE. Isto tem-se verificado porque a imigração irregular corresponde a uma forma de migração que não vai de acordo com a legislação vigente, não havendo necessariamente uma ação “ilegal”, “ilícita” ou “criminosa” (Jandl, et al., 2008). Importa reter que ambos os termos “imigração irregular” e “imigração ilegal” são, geralmente, utilizados como sinónimos, contudo o termo “irregular” será o mais correto pois, o migrante infringiu regras de entrada ou residência em determinado país e não incorreu, necessariamente, num ato ilícito.

A maioria dos migrantes em situação irregular entram na UE legalmente com vistos de curta duração, mas permanecem em território europeu por razões económicas após o seu visto expirar (Comissão Europeia, 2022). Existem estimativas da população migrante irregular para alguns países, mas como se baseiam em definições e metodologias diferentes, geralmente não são comparáveis. A Agência Europeia da Guarda de Fronteiras e Costeira (Frontex) relatou 402 913 deteções de pessoas alojadas em EM da UE ilegalmente em 2019, em relação a 367 266 em 2018 (Frontex, 2020). Em 2020, foram registadas 111 578 tentativas de travessias nas rotas marítimas para a Europa, incluindo interceções no mar, mortes e chegadas irregulares na Europa através da rota mediterrânica e atlântica para as Ilhas Canárias, uma diminuição de 41% em comparação com os 189 384 registados em 2019 (OIM, 2021). Esta diminuição da imigração irregular pode dever-se a variados fatores, nomeadamente, as restrições impostas como resposta à COVID-19, como o encerramento temporário de determinadas fronteiras e as restrições de mobilidade aplicadas; ou os investimentos por parte da UE no combate a este fenómeno. Apesar da diminuição deste tipo de atividade, a procura da mesma não foi extinta, o que levou a uma adaptação por parte de quem facilita este tipo de serviços acabando por redirecionar os migrantes para rotas mais perigosas onde o apoio humanitário e o salvamento se tornam de difícil acesso (Sanchez & Achilli, 2020).

---

<sup>4</sup> Como exemplos, o Pacto Europeu sobre a Imigração e o Asilo adotado pelo Conselho Europeu em outubro de 2008, referente à política de migração da UE, e o Programa de Estocolmo adotado pelo Conselho Europeu em dezembro de 2009, que fornece um plano de ação da UE relativo a questões de cidadania, justiça, segurança, asilo, imigração e política de vistos para o período 2010-2014.

## 1.2. Fenómenos Criminais Associados à Imigração Ilegal

Inúmeros fenómenos estão frequentemente associados à imigração ilegal, os quais serão abordados neste subcapítulo. Tratou-se com maior destaque o tráfico de seres humanos e o auxílio à imigração ilegal, por estarem diretamente relacionados com o objeto de estudo desta investigação, contudo, julgou-se pertinente referir mais sucintamente outros fenómenos.

O tráfico de pessoas é um fenómeno criminal global no qual se faz uso de homens, mulheres e crianças para fins lucrativos. As redes organizadas ou indivíduos por detrás destes crimes lucrativos aproveitam-se de pessoas vulneráveis, desesperadas ou simplesmente à procura de uma vida melhor (Koettl, 2009).

Os números exatos sobre a presença do tráfico de seres humanos em todo o mundo são desconhecidos e difíceis de estimar. No entanto, segundo a Organização Internacional do Trabalho (OIT), a Organização Internacional para as Migrações (OIM) e a Fundação Walk Free (2017), havia 40,3 milhões de vítimas da escravatura moderna em 2016, compreendendo 24,9 milhões de pessoas em trabalhos forçados e 15,4 milhões de pessoas em casamentos forçados. O Gabinete das Nações Unidas sobre Drogas e Crime<sup>5</sup> (UNODC) relatou que 49 032 vítimas de tráfico humano foram oficialmente identificadas em 148 países em 2018 (UNODC, 2020). O mesmo relatório estimava que mais de 60% dos casos de tráfico envolvem movimentos transfronteiriços participados em 2018. No entanto, estes dados incluem apenas casos que foram identificados pelas autoridades nacionais e comunicadas à UNODC.

Dos registos do *Counter-Trafficking Data Collaborative*<sup>6</sup> (CTDC) entre 2002 e 2019, metade das vítimas identificadas tinham menos de 26 anos. No total, quase um quarto de todos os casos detetados incluíam crianças. Uma grande proporção das vítimas identificadas de tráfico são do sexo feminino, uma vez que o tráfico de pessoas tem sido historicamente visto como um crime ligado à exploração sexual das mulheres. A maioria das vítimas foram traficadas através de pontos de controlo fronteiriço, tais como aeroportos e pontos de

---

<sup>5</sup> O UNODC, criado em 1997 pelo Secretário-Geral das Nações Unidas, resultou da fusão do Programa de Controlo de Drogas das Nações Unidas e do Centro para a Prevenção do Crime Internacional. Visa reforçar a capacidade de abordar as questões conexas com o tráfico de droga, criminalidade e terrorismo internacional em todas as suas formas.

<sup>6</sup> O CTDC é o primeiro repositório global de dados sobre tráfico de seres humanos. Resultou num conjunto de dados centralizados com informações sobre mais de 108.000 casos, com 175 nacionalidades exploradas em 164 países.

controlo terrestres. Vítimas de exploração laboral são mais suscetíveis de serem traficadas através de pontos de controlo fronteiriço, enquanto as vítimas de tráfico para exploração sexual atravessam as fronteiras através de locais sem controlo fronteiriço.

O auxílio à imigração ilegal é definido pelo Protocolo contra o Contrabando de Migrantes por Terra, Mar e Ar<sup>7</sup> (2000, p. 2) como a "aquisição, a fim de obter, direta ou indiretamente, um benefício financeiro ou outro benefício material, da entrada ilegal de uma pessoa num Estado Parte do qual a pessoa não seja nacional ou residente permanente". Este fenómeno, ao contrário do tráfico, não exige um elemento de exploração, coerção, ou violação dos direitos humanos. Não existe um número global para o número de migrantes contrabandados, dada a sua natureza clandestina.

A UNODC (2018) estimou que 2,5 milhões de migrantes foram contrabandados com um retorno económico de 5,5-7 mil milhões de dólares em 2016. Isto é equivalente ao que os países da UE gastaram em ajuda humanitária a nível mundial em 2016 (cerca de 6 mil milhões de dólares). Os migrantes que entram irregularmente nos países dependem, por vezes, de contrabandistas para facilitar as suas viagens. Apesar das estimativas, o verdadeiro número de migrantes contrabandados é desconhecido. No entanto, ao contrário das conceções populares de contrabandistas como criminosos controlados por redes criminosas transnacionais com grande poder monetário, a Base de Dados de Jurisprudência do UNODC indica que a maioria dos contrabandistas condenados operavam de forma independente (Sanchez, 2018).

Esta atividade criminosa global e dinâmica resulta de determinados fatores, como a pobreza, a instabilidade social e política, bem como a limitação de vias e rotas legais de imigração, que forçam as pessoas a recorrer a este tipo de serviços a redes criminosas para facilitar a sua entrada, trânsito ou permanência não autorizada em EM da UE. A viagem para a UE pode ser extremamente perigosa e quem se dedica a esta atividade expõe frequentemente os migrantes a riscos de vida. Quando o auxílio à imigração ilegal é efetuado por via marítima, constitui uma das formas mais perigosas de imigração ilegal e requer frequentemente assistência humanitária para salvaguardar as vidas das pessoas em perigo no mar por parte das guardas costeiras e dos serviços de segurança dos países da UE, com a assistência da Frontex (Comissão Europeia, 2022). A perda de vidas no Mar Mediterrâneo, que será abordada nos próximos subcapítulos, demonstra a necessidade de uma resposta assertiva e urgente por parte da UE (Comissão Europeia, 2022).

---

<sup>7</sup> Também designado como Protocolo de Palermo pois trata-se de um dos três protocolos adotados pelas Nações Unidas na Convenção de Palermo em 2000.

As organizações criminosas possuem estruturas capazes de realizar operações sofisticadas que abrangem uma vasta gama de serviços de contrabando de imigrantes para a Europa. Aproximadamente 50% destas redes dedicam-se a outras tipologias criminais, tais como o tráfico de seres humanos, tráfico de droga, fraude em matéria de impostos especiais de consumo, tráfico de armas de fogo e branqueamento de capitais (Comissão Europeia, 2021). Muitas destas têm ligações com outras organizações criminosas violentas e/ou grupos armados, potenciando assim o risco para a segurança da UE, com a entrada em território europeu de armas e/ou indivíduos com ideologias extremistas (UNODC, 2006).

Em teoria, o tráfico e o auxílio à imigração ilegal são duas atividades distintas, contudo, na prática, estas podem sobrepor-se. Muitas vítimas de tráfico começam a sua viagem voluntariamente, ou seja, durante as fases de transporte e de passagem das fronteiras, pode não haver exploração para obter ganhos financeiros, ocorrendo a mesma só quando chegam ao país de destino (Carling, 2006). Em muitos casos, a distinção entre os perpetradores e os migrantes é um desafio, havendo a necessidade de ir além de uma abordagem meramente penal. As abordagens para restringir a imigração irregular, nomeadamente através do combate ao auxílio à imigração ilegal, alimentam a procura destes serviços. Como tal, promover vias legais e seguras é uma das poucas soluções sustentáveis e a longo prazo para esta problemática (OIM, 2021).

### **1.3. Migrações no Mediterrâneo**

A migração através do Mediterrâneo tem ocorrido há milhares de anos. Mais recentemente, desde meados da década de 1990, milhares de pessoas atravessam anualmente o Mediterrâneo de barco a partir das costas de África e da Turquia para pedir asilo ou migrar para a Europa, geralmente, por não possuírem a documentação exigida pelos países de destino para entrarem legalmente nos mesmos. É de notar que o Mar Mediterrâneo é onde a migração irregular para a Europa é mais visível (de Haas, 2011). Far-se-á agora uma caracterização das principais rotas.

A rota do Mediterrâneo Central é a travessia marítima do Norte de África para Itália e para Malta, com menor incidência na última. Geralmente, as pessoas que migram nesta rota pretendem chegar à costa italiana, partindo de uma variedade de países do Norte de África que fazem fronteira com o Mediterrâneo. Embora nos últimos anos a maioria dos migrantes seja proveniente da Líbia, há também um número proporcionalmente mais reduzido, mas crescente de migrantes da Tunísia, Egipto e Argélia. A Tunísia, em particular, tem

registado um aumento das partidas, onde os cidadãos tunisinos representam mais de 60% das travessias do Mediterrâneo Central em 2020, de acordo com a Matriz de Rastreamento de Deslocações da OIM (2020).

Entre 1997 e 2010, em média, cerca de 23 000 migrantes chegaram a Itália todos os anos através do Mediterrâneo, embora o número de chegadas registadas tenha diminuído para menos de 10 000 entre 2009 e 2010. Em 2011, o número de migrantes que chegaram à Europa através da rota do Mediterrâneo Central aumentou drasticamente: 62 692 chegadas por via marítima foram registadas em Itália, o que representa um aumento de 13 vezes em relação aos 4 406 registados em 2010. As chegadas de migrantes a Itália mantiveram-se elevadas nos anos seguintes a 2011, mas diminuíram em meados de 2017. Conquanto não seja claro se se trata de uma verdadeira redução na chegada de migrantes, o resultado do aumento do número de interceções de migrantes no mar pelas autoridades norte-africanas ou esteja relacionado com um maior número de mortes no mar. As interceções efetuadas pelos guardas costeiros tunisinos e líbios representaram 8% de todas as operações de busca e salvamento no Mediterrâneo Central em 2016. Em 2018, 49% do número total de pessoas registadas a tentar utilizar esta rota foram trazidas de volta à Tunísia ou à Líbia. Esta redução na interceção de migrantes pode ser atribuída a vários fatores, incluindo a diminuição da área de patrulha marítima das autoridades italianas e a substituição de certos meios da UE/Frontex, nomeadamente embarcações marítimas, por *drones* incapazes de efetuar salvamentos no mar (Robin, 2019). O número de passagens ilegais de fronteira na rota do Mediterrâneo Central desde 2008 encontra-se apresentado no Anexo A.

A rota do Mediterrâneo Oriental é referente à migração marítima da Turquia para a Grécia e, em menor grau, para o Chipre e a Bulgária. Foi a principal rota marítima utilizada para a entrada irregular na Europa em 2015, quando quase um milhão de migrantes tentaram atravessar o Mediterrâneo para território europeu (OIM, 2021). O número de pessoas que utilizaram esta rota marítima diminuiu acentuadamente após a implementação do acordo da UE com a Turquia (2016) e, desde então, permaneceu muito menor do que o registado em 2015. A rota é largamente utilizada por pessoas do Médio Oriente e do Sul da Ásia que fogem do conflito e da instabilidade, nomeadamente sírios, iraquianos e afegãos (Frontex, 2022).

Em 2018, a rota do Mediterrâneo Oriental registou 56 561 travessias ilegais. A pressão foi 34% maior do que no ano anterior devido ao aumento do fluxo de passagens terrestres da Turquia para a Grécia. Os sírios foram a nacionalidade mais frequentemente detetada, seguidos pelos afegãos e iraquianos. O número de migrantes turcos registados mais do que

triplicou em 2018 com 7 918 chegadas, tornando-se assim a quarta nacionalidade mais comum nesta rota (Frontex, 2022). O número de passagens ilegais de fronteira na rota do Mediterrâneo Oriental desde 2008 encontra-se apresentado no Anexo B.

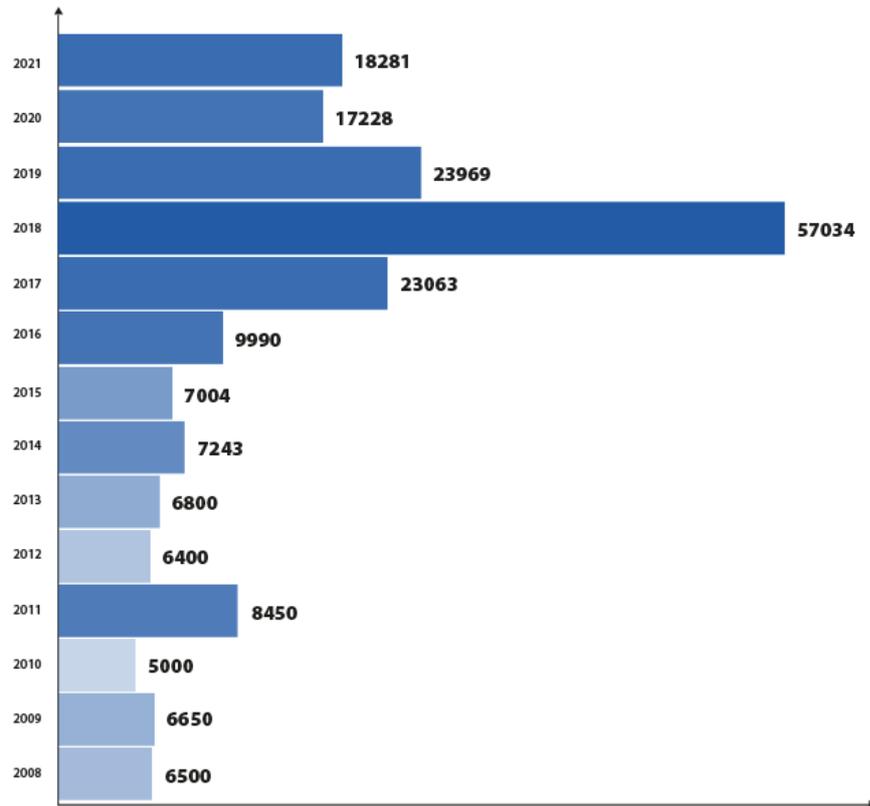
O Mediterrâneo Ocidental tem sido um ponto de passagem entre o Norte de África e Espanha durante milhares de anos. Abrange várias sub-rotas, incluindo as passagens marítimas a partir de Marrocos e da costa ocidental da Argélia através do Estreito de Gibraltar e do Mar de Alborán, bem como a rota terrestre para Ceuta e Melilla<sup>8</sup>. A migração irregular para Espanha tem sido uma ocorrência comum desde que Espanha introduziu a exigência de vistos para muitos países do Norte de África em 1991 como parte do Acordo de Schengen. Os migrantes que viajam nesta rota partem maioritariamente de Marrocos, sendo a distância entre Espanha e Marrocos de apenas 14,4 km no seu ponto mais próximo. Desde meados dos anos 2010 houve um crescimento do número de partidas de barcos para Espanha continental a partir da costa ocidental da Argélia. Os marroquinos têm sido também a nacionalidade mais comum para chegar a Espanha através do Mediterrâneo Ocidental, a maioria dos quais são homens jovens (IOM, 2021).

Nos últimos anos, o número de migrantes irregulares detetados na rota do Mediterrâneo Ocidental, que se estende através do mar entre Espanha e Marrocos, tem aumentado significativamente. Esta rota tem sido também a principal rota utilizada por redes criminosas para o contrabando de drogas para a Europa (Lopes, 2020).

Em 2018, o Mediterrâneo Ocidental tornou-se a rota mais frequentemente utilizada para a Europa. O número de deteções em 2018 duplicou pelo segundo ano consecutivo, atingindo um recorde de 57 034. Marrocos foi o principal ponto de partida para a Europa de migrantes irregulares. A maior parte da pressão migratória registada nesta rota estava ligada a migrantes originários de países subsaarianos. No entanto, no final de 2018, o número de migrantes marroquinos começou a aumentar. Os migrantes que alegavam ser menores de idade representavam 9% das chegadas nesta rota. Globalmente, tanto nas rotas terrestres como marítimas, os marroquinos eram a principal nacionalidade detetada, seguidos pelos guineenses, malianos e argelinos (Frontex, 2022). O número de passagens ilegais de fronteira na rota do Mediterrâneo Ocidental desde 2008 encontra-se apresentado na Figura 1.

---

<sup>8</sup> Duas cidades autónomas espanholas situadas no Norte de África.



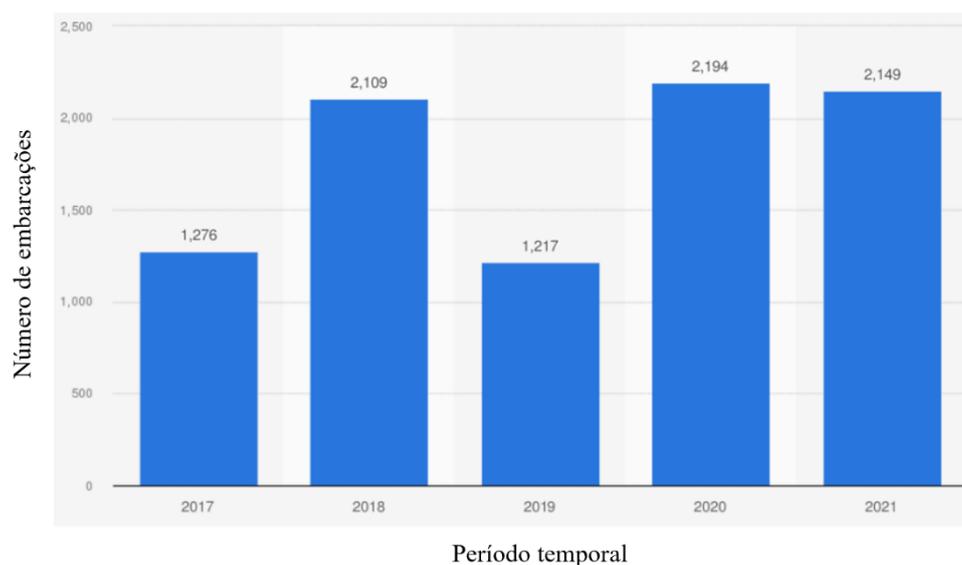
**Figura 1 – Passagens ilegais de fronteira na rota do Mediterrâneo Ocidental (terrestres e marítimas) em números**

Fonte: Frontex (2022)

Na rota do Mediterrâneo Ocidental verificou-se um pico de chegadas em 2018 e a diminuição do fluxo em 2019 e 2020 devido a determinados fatores: as políticas adotadas por Marrocos para combater a imigração ilegal, a cooperação entre Marrocos, Espanha e EU; e a pandemia de COVID-19<sup>9</sup> (Conselho Europeu, 2021). Contudo, esta diminuição não foi tão visível no número de entradas irregulares em território espanhol utilizando pequenas embarcações<sup>10</sup>.

<sup>9</sup> Cfr. Figura 1.

<sup>10</sup> Cfr. Figura 2.



**Figura 2 – Número de embarcações de pequenas dimensões a entrar irregularmente em território espanhol entre 2017 e 2021**

**Fonte: Ministério do Interior espanhol (2022)**

Desde pelo menos 2014, o Mar Mediterrâneo tornou-se um local de aumento do número de mortes de migrantes<sup>11</sup>. O percurso que estes migrantes têm de percorrer, antes da travessia do Mediterrâneo propriamente dita, acarreta riscos elevados pois envolvem frequentemente a passagem de terrenos remotos como o Deserto do Saara e a estadia, mesmo que temporária, em países como a Líbia, onde as condições para os migrantes são frequentemente perigosas (Brian, 2014).

#### **1.4. Panorama Nacional**

A imigração em Portugal é uma realidade complexa e multifacetada resultante de processos históricos, económicos e sociais. Até ao início do século XXI, a população não nacional em Portugal era reduzida, estando relacionada com o passado colonial e com os vínculos históricos, culturais e económicos. Em 1999, cerca de 55% da população estrangeira em Portugal provinha de países da Comunidade de Países de Língua Portuguesa (CPLP) (Baganha *et al.*, 2004).

A partir do início do século XXI, os fluxos migratórios alteraram-se, registando-se a chegada de imigrantes de vários países da Europa do Leste e do Brasil, devido ao aumento

---

<sup>11</sup> Cfr. Anexo C.

da desigualdade económica e dos conflitos nos países de origem; e pelo processo de globalização (Marques, 2010).

Importa referir que também o perfil dos imigrantes e/ou estrangeiros residentes sofreu alterações. Os principais fundamentos de entrada ou de solicitação de entrada no país, que se prendiam com questões laborais, passaram, após a crise económica de 2008, a estar associados, maioritariamente, ao ensino superior (SEF, 2012) e ao reagrupamento familiar (Marques *et al.*, 2014).

O crescimento da população estrangeira com estatuto legal de residente em Portugal<sup>12</sup> encontra-se conexas com a implementação do sistema comum de emissão de vistos do ES, que suprimiu a capacidade de Portugal gerir as entradas em território nacional de potenciais migrantes de países terceiros (Oliveira & Gomes, 2014).

Portugal representa uma plataforma de trânsito para variados destinos dentro do ES, para imigrantes provenientes de diversos países do continente Africano e Sul-americano, em virtude de vários elementos, nomeadamente, a posição geoestratégica, o relacionamento histórico e político com alguns países de origem e o desenvolvimento de relevantes rotas aéreas (Ramos & Diogo, 2003).

Analisando Relatórios Anuais de Segurança Interna de 2019 a 2021, ao nível das fronteiras marítimas externas destaca-se que:

- Em 2019, verificou-se o desembarque irregular de 8 cidadãos estrangeiros na Praia de Monte Gordo, em Vila Real de Santo António. Os cidadãos estrangeiros encontravam-se indocumentados, com idades compreendidas entre os 16 e 26 anos, declarando ser de nacionalidade estrangeira e requereram proteção internacional (SGSSI, 2019).
- Em 2020, verificou-se a entrada irregular em território nacional, por via marítima, na costa algarvia, de 97 indivíduos de, alegadamente, nacionalidade marroquina (SGSSI, 2020).
- Em 2021, duas ocorrências relacionadas com “desembarques de cidadãos, alegadamente de nacionalidade marroquina, de forma clandestina” (SGSSI, 2021, p. 53).

Analisando informações de fontes abertas e dos órgãos de comunicação social (nacionais e regionais) obteve-se os seguintes dados, relativos aos desembarques irregulares que ocorrem na costa algarvia no último triénio, representados no Quadro 1.

---

<sup>12</sup> Cfr. Apêndice A.

**Quadro 1 – Dados relativos aos desembarques irregulares na costa algarvia no período de 2019 a 2021**

Data	Nº de indivíduos	Sexo	Idades	Tipo de embarcação	Nacionalidade	Local de desembarque	Local de partida
11/12/2019	8	Masculino	Entre 16 e 20 anos	Embarcação de madeira	Marroquina	Monte Gordo	El Jadida (Marrocos)
29/01/2020	11	Masculino	Entre 21 e 30 anos	Embarcação de madeira (com um motor de 15 cavalos e outro suplente)	Marroquina	Olhão	El Jadida (Marrocos)
06/06/2020	7	Masculino	Entre 20 e 30 anos	Embarcação de madeira	Marroquina	Ilha da Culatra	El Jadida (Marrocos)
15/06/2020	22	Masculino		Embarcação de madeira	Marroquina	Vale do Lobo	El Jadida (Marrocos)
21/07/2020	21	Masculino		Embarcação de madeira	Marroquina	Ilha do Farol	
15/09/2020	28	26 do sexo masculino (dos quais um menor) e 2 do sexo feminino		Embarcação de madeira de 7 metros	Marroquina	Ilha Deserta	
29/03/2021	15/16 <sup>13</sup>	Masculino		Lancha rápida de 7 metros	Marroquina	Praia de Santo de António	

**Fonte: Elaboração própria**

Podemos constatar, através do Quadro 1, que a maioria dos indivíduos a entrar irregularmente em território nacional, por via marítima, na costa algarvia, são do sexo masculino, utilizaram pequenas embarcações de madeira para efetuar a travessia marítima e são, alegadamente, de nacionalidade marroquina. De salientar que 4 destes desembarques foram detetados no âmbito de ações de patrulhamento ou de fiscalização por parte das autoridades, enquanto os outros 3 foram comunicados por locais que se encontravam na praia ou por pescadores. Posterior aos desembarques explanados, é de realçar o primeiro desembarque que ocorreu a 17 de dezembro de 2007, de uma embarcação com 27 marroquinos, entre as

<sup>13</sup> Foram detidos apenas 3 indivíduos, contudo as informações recolhidas pelas autoridades levam a crer que se tratava de um grupo de 15 ou 16 elementos (Marado, 2021).

quais cinco mulheres, na ilha da Culatra. Alegadamente, o destino não seria Portugal (Ágoas, 2007).

Mais recentemente, relacionado com a temática em estudo, ocorreu um resgate de 37 pessoas numa embarcação de 7 metros a 11 de novembro de 2021<sup>14</sup>, a cerca de 50 milhas da costa algarvia, por parte da Marinha Portuguesa. De salientar que a interceção desta embarcação ocorreu em alto mar no âmbito de um pedido de auxílio, contudo os migrantes não revelaram a origem nem o destino da sua viagem (Pacheco, 2021).

Face aos desembarques do último triénio, o inquérito, aberto pelo Serviço de Estrangeiros e Fronteiras (SEF) aquando dos primeiros desembarques, foi avocado ao Departamento Central de Investigação e Ação Penal<sup>15</sup> (DCIAP) por existirem indícios da existência de uma rede de imigração ilegal, podendo estar em causa criminalidade mais grave.

Está a ser investigada a existência de uma rota de imigração ilegal a partir de Marrocos, com partida de El Jadida, com destino a Portugal, utilizada por seis das embarcações que chegaram à costa algarvia. Presumivelmente, o trajeto foi realizado diretamente, utilizando apenas uma embarcação para o efeito, estimando-se que a viagem demore entre 40 e 50 horas (SEF, 2021). O aparecimento desta rota veio a ser apoiada por declarações de Vasco Malta (2021), da OIM, que refere parecer "claro a existência de uma operação montada a partir de Marrocos para Portugal". Crê-se que a diminuição de ocorrências na rota do Mediterrâneo Ocidental fruto da cooperação eficaz entre a UE, pelas autoridades espanholas e marroquinas, tenha incentivado à consideração e utilização da rota de El Jadida para Faro, evitando assim o controlo das autoridades marroquinas, apesar da navegabilidade mais difícil (SGSSI, 2021).

O papel que Portugal tem assumido no âmbito do acolhimento de cidadãos à luz dos princípios de solidariedade e responsabilidade no contexto das migrações para o continente europeu (Gatões, 2020) poderá ser outro motivo da escolha deste como um país de destino.

---

<sup>14</sup> Uma das duas ocorrências referidas no Relatório Anual de Segurança Interna (RASI) de 2021.

<sup>15</sup> Pela Procuradora-geral da República Lucília Gago em janeiro de 2021.

## CAPÍTULO 2 – VIGILÂNCIA DA COSTA E O COMBATE À IMIGRAÇÃO ILEGAL

### 2.1. Enquadramento Conceptual

De acordo com o previsto no n.º 1, do art.º 40.º da Lei Orgânica da GNR<sup>16</sup> (LOGNR), a UCC é a unidade especializada da GNR com competências específicas de vigilância, patrulhamento e interceção terrestre ou marítima atuando em toda a costa e mar territorial do continente e das Regiões Autónomas, sendo também da sua competência gerir e operar o Sistema Integrado de Vigilância, Comando e Controlo (SIVICC) da Costa Portuguesa. Neste capítulo serão definidos conceitos primordiais para a compreensão do objeto de estudo e da missão atribuída à GNR neste âmbito.

A vigilância, entende-se como sendo um processo que visa essencialmente a recolha de informações. Aplicando este conceito no âmbito da vigilância costeira, esta procura recolher informações tendo por objetivo a prevenção e a repressão da criminalidade (Guarda Nacional Republicana, 1997).

O conceito de “fronteira” refere-se a uma linha física ou artificial que separa áreas geográficas delimitando territorialmente um Estado, regiões ou territórios (Ferrari, 2014). As “fronteiras externas”, segundo o art.º 2.º do Código das Fronteiras *Schengen*<sup>17</sup> (CFS), são as “fronteiras terrestres, inclusive as fronteiras fluviais e as lacustres, as fronteiras marítimas, bem como os aeroportos, portos fluviais, portos marítimos e portos lacustres dos EM, desde que não sejam fronteiras internas” (PEC, 2016, p. 6). Para o trabalho atual entende-se que as fronteiras externas da UE são as fronteiras marítimas que não sejam consideradas fronteiras internas. Estas últimas encontram-se enunciadas no CFS, no seu art.º 1.º: “a) as fronteiras comuns terrestres, incluindo as fronteiras fluviais e lacustres, dos Estados-Membros; b) os aeroportos dos Estados-Membros (EM), no que respeita aos voos internos; c) os portos marítimos, fluviais e lacustres dos EM no que diz respeito às ligações regulares internas por ferry” (PEC, 2016, p. 2).

---

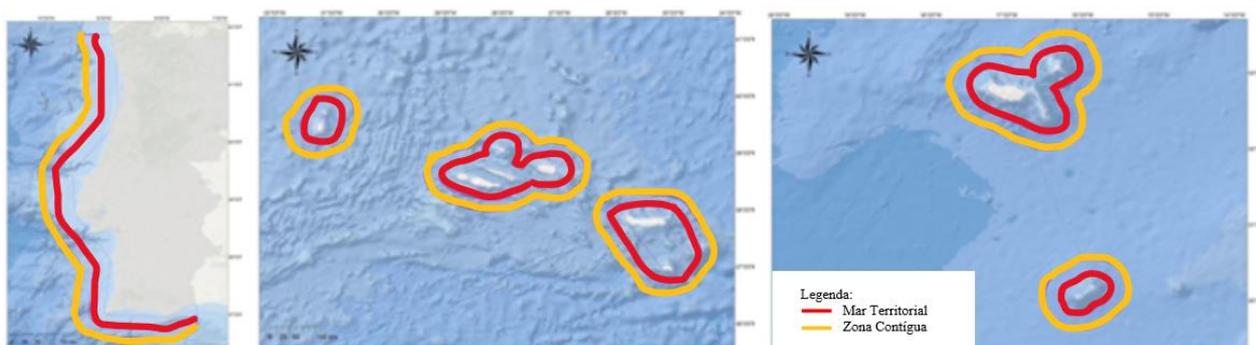
<sup>16</sup> Aprovada pela Lei n.º 63/2007, de 06 de novembro.

<sup>17</sup> Designação do regulamento (UE) n.º 2016/399 do Parlamento Europeu e do Conselho (PEC), de 9 de março, que estabelece o código da União relativo ao regime de passagem de pessoas nas fronteiras.

De acordo com o art.º 2.º da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar<sup>18</sup> (CNUDM), a “soberania do Estado estende-se além do seu território e das suas águas interiores e, no caso de Estado arquipelágico, das suas águas arquipelágicas, a uma zona de mar adjacente designada pelo nome de mar territorial”, estendendo-se “ao espaço aéreo sobrejacente ao mar territorial, bem como ao leito e ao subsolo deste mar” (AR, 1997, p. 5486(96)).

Neste sentido, importa compreender a definição de “fronteira marítima” e de “mar territorial” estabelecida no Direito Internacional, através da CNUDM. Tendo em conta que a largura do mar territorial está limitada a 12 milhas náuticas<sup>19</sup>, podemos assumir que a “fronteira marítima” é o limite exterior do mar territorial, enquadrada no art.º 4.º da CNUDM como “uma linha em que cada um dos pontos fica a uma distância do ponto mais próximo de base igual à largura do mar territorial”. Fazendo a conexão com o CFS é interpretada como a fronteira externa marítima da UE (AR, 1997, p. 5486(96)).

A criação da Zona Contígua (ZC) “teve origem na necessidade de controlo aduaneiro pelos Estados costeiros” e “funciona como uma zona de transição entre o mar territorial e o alto mar e vice-versa”, numa perspetiva de “evitar ou reprimir infrações à sua legislação e regulamentação, em matérias aduaneiras, fiscais, de imigração e sanitárias, no seu território ou no seu mar territorial” (Correia e Monteiro, 2012, p. 46). Esta estende-se a partir do limite exterior do mar territorial até às 24 milhas náuticas. Vigora, nesta zona, a jurisdição do Estado costeiro, prevenindo e combatendo a criminalidade, de acordo com o art.º 33.º da CNUDM.



**Figura 3 – Mar Territorial e Zona Contígua**  
**Fonte: Adaptado a partir de DGRM (2022)**

Já a Zona Económica Exclusiva (ZEE), adjacente ao mar territorial, chega até às 200 milhas náuticas, contadas a partir das linhas de base. Está incluída nesta a ZC referida

<sup>18</sup> Ratificada por Portugal, através da Resolução da Assembleia da República n.º 60-B/97, de 14 de abril.

<sup>19</sup> 1 Milha náutica é equivalente a 1852 metros.

anteriormente. O Estado-Membro “pode inspecionar os navios de pesca que arvoem o seu pavilhão em todas as águas comunitárias que não estejam sob soberania de outro” EM e pode “realizar inspeções em navios de pesca de outro Estado-Membro”, após autorização do Estado Costeiro em questão, segundo o n.º 1 e 2.º do art.º 80.º e do n.º 1 e 3 do art.º 81.º do Regulamento (CE) n.º 1224/2009 do Conselho, de 20 de novembro (Conselho Europeu, 2009, pp. 30-31). A ZEE portuguesa é constituída por 3 subáreas: a subárea do continente (287 521 km<sup>2</sup>), a subárea dos Açores (930 687 km<sup>2</sup>) e a subárea da Madeira (442 248 km<sup>2</sup>) (DGRM, 2022).

O alto mar inclui, “todas as partes do mar não incluídas na ZEE, no mar territorial ou nas águas interiores de um Estado, nem nas águas arquipelágicas de uma Estado arquipelágico” segundo o art.º 86.º da CNUDM. No âmbito da vigilância costeira, o alto-mar assume particular relevância, pois o Protocolo Adicional Contra o Tráfico Ilícito de Migrantes por Via Terrestre, Marítima e Aérea<sup>20</sup> (2000) possibilita ao “Estado Parte que tenha motivos razoáveis para suspeitar que um navio que exerce a liberdade de navegação em conformidade com o Direito Internacional e arvora o pavilhão ou exhibe sinais de matrícula de outro Estado Parte está a ser utilizado para introduzir clandestinamente migrantes por via marítima pode notificar o Estado do pavilhão, solicitar a confirmação do registo da matrícula e, se este se confirmar, solicitar autorização a esse Estado para tomar as medidas apropriadas relativamente ao navio” conforme o n.º 2 do art.º 8.º do protocolo de Palermo de 2000, sendo as medidas referidas realizadas “apenas por navios de guerra ou aeronaves militares ou por outros navios ou aeronaves devidamente autorizados para esse efeito que ostentem sinais claros e identificáveis como estando ao serviço do Estado”, de acordo com o n.º 4 do art.º 9.º do Protocolo de Palermo de 2000 (AR, 2004, p. 2101). A sistematização dos institutos legais estabelecidos na CNUDM encontra-se apresentada na Figura 4.

---

<sup>20</sup> Ratificado por Portugal em 2004.

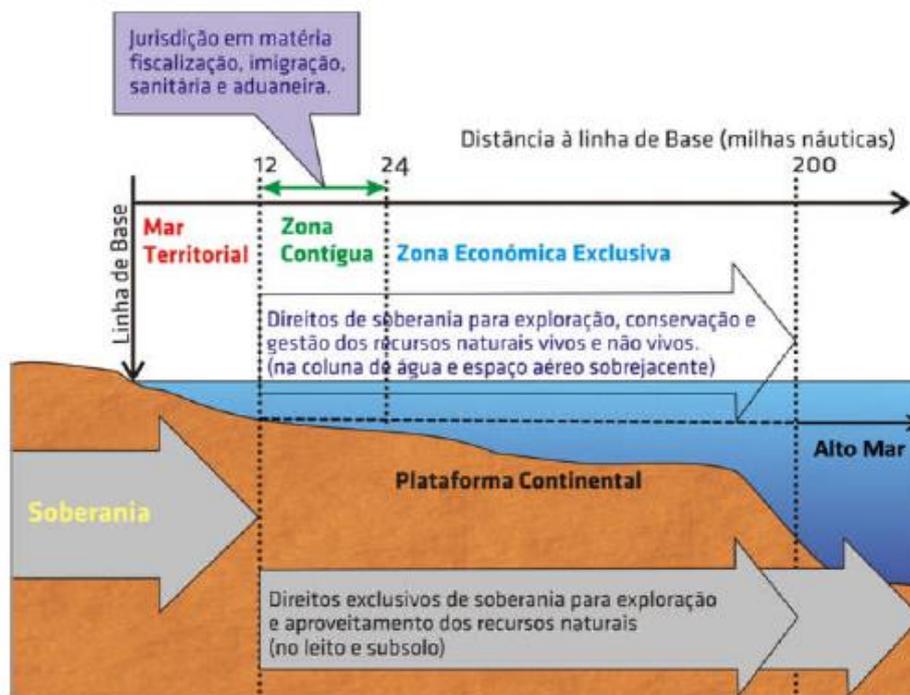


Figura 4 – Sistematização dos institutos legais estabelecidos na CNUDM

Fonte: (Correia e Monteiro, 2021, p.44)

### 2.1.1 Controlo de Fronteira e Vigilância de Fronteira

O art.º 2º do CFS define o controlo fronteiriço como os atos efetuados numa fronteira que visa a intenção ou o ato de passar essa fronteira. Importa distinguir controlo de fronteira de vigilância de fronteira, duas atividades distintas e complementares.

O controlo de fronteira são as diligências efetuadas nos pontos de passagens com a finalidade de assegurar que as pessoas, incluindo os seus meios de transporte e objetos na sua posse, podem ser autorizadas a entrar ou a abandonar o território dos EM. Já a vigilância de fronteira prende-se com a vigilância das fronteiras entre os pontos de passagem referidos anteriormente e a vigilância dos pontos de passagem fora dos horários de funcionamento, de forma a impedir que as pessoas transitem fora dos controlos de fronteira (CFS, 2016).

## 2.1.2 Enquadramento Legal da Imigração Ilegal

Importa referir a noção de entrada ilegal em território nacional. Segundo a Lei n.º 23/2007, de 04 de julho<sup>21</sup>, constitui-se ilegal a entrada em território nacional:

- a) de cidadãos estrangeiros quando esta não é feita através de postos de fronteira qualificados para esse efeito e durante as horas do respetivo funcionamento (art.º 6.º);
- b) realizada por indivíduos que provenham ou se destinem a Estados não signatários da Convenção de Aplicação do Acordo de *Schengen*, de 14 de junho de 1985, ou que utilizem um troço interno de um voo com origem ou destino em Estados não signatários da Convenção de Aplicação sem efetuar o controlo fronteiriço nos respetivos postos de fronteira (art.º 6.º);
- c) a entrada sem documento de viagem reconhecido como válido (art.º 9º, n.º 1) ou que não se enquadre nas circunstâncias previstas nas alíneas do n.º 3, do mesmo artigo;
- d) quando é realizada por titulares sem visto válido e adequado à finalidade da deslocação e que não se encontrem dispensados (art.º 10º);
- e) quando é feita por cidadãos estrangeiros aos quais a entrada está recusada. A entrada pode ser recusada por: os mesmos não reunirem os requisitos legais de entrada (art.º 32.º, n.º 1, al. a)); por se encontrarem indicados para efeitos de não admissão no Sistema de Informação *Schengen* (art.º 32.º, n.º 1, al. b)); por se encontrarem indicados para efeitos de não admissão no Sistema Integrado de Informações do SEF (art.º 32.º, n.º1, al. c)), caso tenham sido expulsos do país (art.º 33.º, n.º1, al. a)), tenham sido reenviados para outro país ao abrigo de um acordo de readmissão (art.º 33.º, n.º1, al. b)), hajam fortes indícios de terem praticado factos puníveis graves (art.º 33.º, n.º1, al. c)), subsistirem fortes indícios de que intentam praticar factos puníveis graves ou de que consistem uma ameaça para a ordem pública, para a segurança nacional ou para as relações internacionais de um Estado-Membro ou de Estados onde vigore a Convenção de Aplicação (art.º 33.º, n.º1, al. d)); ou tenham sido conduzidos à fronteira, conforme explanado no art.º 147.º (art.º 33.º, n.º1, al. e)).

A entrada ilegal resulta no fundamento da expulsão prevista no art.º 134.º, n.º 1, al. a), dando lugar a uma expulsão administrativa (art.º 140º, n.º 1), que passou a denominar-se

---

<sup>21</sup> Que aprova o regime jurídico de entrada, permanência, saída e afastamento de estrangeiros do território nacional, alterado pela Lei n.º 29/2012, de 9 de agosto, Lei n.º 56/2015, de 23 de junho, Lei n.º 63/2015 de 30 de junho, Lei n.º 59/2017, de 31 de julho, Lei n.º 102/2017, de 28 de agosto, pela Lei n.º 26/2018, de 5 de julho e pela Lei n.º 28/2019, de 29 de março.

afastamento coercivo, de acordo com as alterações introduzidas pela Lei n.º 29/2012, de 28 de agosto.

Importa referir o carácter organizado e ilegal do auxílio à imigração, que se prende com o favorecimento ou facilitação, “por qualquer forma”, da “entrada, a permanência ou o trânsito ilegal de cidadão estrangeiro em território nacional”, podendo esta ter uma intenção lucrativa ou não, e garantindo condições humanas ou pondo em perigo a vida dos solicitadores desses serviços, modificando assim a moldura penal da mesma, conforme o art.º 183º da Lei n.º 23/2007, de 4 de julho.

Já o tráfico de seres humanos compreende quem “oferecer, entregar, recrutar, aliciar, aceitar, transportar, alojar ou acolher pessoa” com o fim de a explorar, de acordo com o art.º 160º do Código Penal. As principais diferenças, em relação ao auxílio à imigração, prendem-se com a utilização de meios coercivos e de controlo sobre a pessoa visada, para a obtenção de lucro.

A investigação dos crimes de auxílio à imigração ilegal e do tráfico de seres humanos, tal como outros a estes conexos, sem prejuízo da competência de outras entidades, é atribuição do SEF, segundo o Decreto-Lei n.º 252/2000 de 16 de outubro.

## **2.2. A Necessidade de Vigilância das Fronteiras Externas da UE**

Após os climas de tensão vividos decorrentes de duas guerras mundiais, a evolução para um clima de segurança e confiança foi um processo demorado (Groenendijk, 2004). A assinatura do Acordo de *Schengen*<sup>22</sup> em 1985 estabeleceu a liberdade de circulação de pessoas e bens, abolindo assim as fronteiras nacionais para construir uma Europa sem fronteiras conhecida como o “Espaço *Schengen*” (Comissão Europeia, 2016). Para além da abolição das fronteiras, o ES assenta num conjunto regras comuns de controlo das fronteiras externas e de luta contra a criminalidade através do reforço do sistema judicial comum e da cooperação policial, nomeadamente, o tratamento de imigrantes em situação irregular e a partilha de informações em bases de dados comuns, de exemplo, o Sistema de Informação de *Schengen* (Comissão Europeia, 2011).

---

<sup>22</sup> A Convenção de Aplicação deste Acordo entrou em vigor dez anos depois da assinatura do mesmo e foi integrada na legislação europeia, sendo esta considerada uma conquista basilar da integração europeia.

A Política Comum de Segurança e Defesa<sup>23</sup> (PCSD) estabelece um enquadramento para aspetos da política comum da UE. Nesta prevê-se o uso de ativos civis e militares para tarefas humanitárias e de salvamento marítimo. Existe uma perene preocupação com a perda de vidas no mar, criando-se um quadro análogo que permita o alinhamento de políticas e estratégias a nível europeu em assuntos referentes à vigilância costeira (Parlamento Europeu, 2022). É dever de todos os Estados e comandantes de navios prestar assistência a pessoas em perigo no mar ao abrigo do Direito Internacional, independentemente da sua nacionalidade, estatuto, ou circunstâncias em que são encontradas<sup>24</sup>. Uma operação de salvamento só termina quando os sobreviventes são entregues a um “porto seguro”. As diretrizes da OMI<sup>25</sup> definem “porto seguro” como um local onde a segurança da vida dos sobreviventes já não está ameaçada e onde as suas necessidades humanas básicas podem ser satisfeitas (OMI, 2004). No âmbito das fronteiras externas da UE, a legislação europeia incorpora a obrigação de prestar assistência no mar e de identificar, celeremente, um local de segurança onde as pessoas salvas possam desembarcar<sup>26</sup>. Segundo o Regulamento (UE) n.º 656/2014 do Parlamento Europeu, esta obrigação não pode ser contornada em circunstância alguma<sup>27</sup>, inclusive por considerações de controlos de fronteiras externas.

A Estratégia de Segurança Marítima (ESM) da UE aclara que os países pertencentes ao ES demonstram um interesse constante na identificação dos desafios da segurança relacionados com o mar e sua vigilância, nomeadamente as suas fronteiras externas. São objetivos particulares da ESM “contribuir para a segurança no mar e ajudar a proteger as fronteiras marítimas externas da União.” (Conselho da União Europeia, 2014, p. 6).

A ESM tem por finalidade a proteção dos interesses dos EM relativos à segurança, contra uma multiplicidade de riscos e ameaças, em concordância com o Direito Internacional e a legislação da UE em vigor, em particular a CNUDM (Conselho da União Europeia, 2014). Para Rodrigues (2013) a ESM tem como foco ameaças que surgiram de forma

---

<sup>23</sup> Parte integrante da política externa da UE, a Política Externa e de Segurança Comum (PESC), um dos pilares do Serviço Europeu para a Ação Externa. Determinada aquando da assinatura do Tratado da UE em 2007, com entrada em vigor em 2009.

<sup>24</sup> As disposições fundamentais sobre as operações de busca e salvamento (SAR) no mar estão estabelecidas na Convenção Internacional para a Segurança da Vida Humana no Mar (SOLAS) de 1974, na Convenção Internacional sobre Busca e Salvamento Marítimo (Convenção SAR) de 1979, e na Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (UNCLOS) de 1982.

<sup>25</sup> Explanadas nas Alterações à Convenção Internacional sobre Busca e Salvamento Marítimo de 1979 realizadas em maio de 2004 pela IOM.

<sup>26</sup> Em conformidade com os direitos fundamentais e o princípio de não-repulsão do Regulamento das Fronteiras Marítimas (Regulamento (UE) n.º 656/2014).

<sup>27</sup> Respeitando o direito à vida consagrado no artigo 2º da Carta dos Direitos Fundamentais da UE (2000) e na Convenção Europeia dos Direitos do Homem (1950).

reiterada no sudoeste e sul da Europa pois são áreas expostas aos fluxos migratórios clandestinos e ao tráfico de pessoas. Havendo assim uma necessidade de atuação a nível de cada Estado, que só é possível a partir de um enquadramento da problemática a nível da UE.

### **2.3. Gestão Integrada das Fronteiras**

Tendo em conta que mais de 70% das fronteiras externas da UE são marítimas e que centenas de milhões de passageiros circulam por portos europeus anualmente, a gestão das fronteiras da UE deve constituir uma responsabilidade partilhada (Conselho da União Europeia, 2014). Portugal partilha desta responsabilidade desde a implementação do *Long Arm Operational System* (LAOS), pois qualquer ameaça a um Estado-Membro põe em causa a segurança de todo o ES por consequência da abolição de fronteiras internas e da livre circulação de pessoas e mercadorias (José, 2016).

Desde a implementação do ES e a abolição das fronteiras internas, que pretendia simultaneamente permitir uma circulação sem barreiras físicas ou guardas de fronteira e reforçar a integração económica europeia e a interdependência, verificou-se uma maior pressão nas fronteiras externas da UE. Como resposta ao surgimento destes desafios, a UE criou ferramentas que garantam a securitização destas migrações (van der Woude, 2020). Segundo Buzan et al (1998, p. 25) a securitização é: “(...) o surgimento de uma ameaça existencial com relevância suficiente para ter efeitos políticos substanciais”.

A UE caracteriza-se por um espaço de liberdade, segurança e justiça que preza pelo respeito dos direitos fundamentais e dos diferentes sistemas jurídicos dos EM. A UE assegura que, apesar da ausência de controlos de pessoas nas fronteiras internas, desenvolve uma política comum em matéria de asilo, de imigração e de controlo das fronteiras externas, tendo por base a solidariedade entre EM e a cooperação com países terceiros segundo o art.º 67º do Tratado sobre o Funcionamento da UE (2012). Segundo o art.º 77ª do mesmo diploma legal, a UE desenvolve uma política que vise garantir a ausência de quaisquer controlos de pessoas nas suas fronteiras internas, assegure o controlo de pessoas e a vigilância eficaz da passagem das fronteiras externas, introduzindo, gradualmente, um sistema integrado de gestão das fronteiras externas.

A Gestão Integrada de Fronteiras (GIF) é o conceito que a UE adotou para sistemas de gestão de fronteiras coerentes e coordenados, que tem por objetivo assegurar que os governos mantenham as fronteiras seguras com o mínimo de inconvenientes para os viajantes

e o comércio transfronteiriço, com enfoque na coordenação dentro e entre os serviços fronteiriços, bem como a cooperação internacional (Lopez-Sala & Godenau, 2016).

Trata-se de um modelo flexível e com capacidade de se adaptar aos desafios inerentes às alterações do ambiente operacional e político, cada vez mais imprevisível e dependente de fatores externos, onde podemos enquadrar a instabilidade política de países terceiros e as alterações climáticas. Está alinhado com as prioridades da UE para 2022-2025, nomeadamente, no âmbito da imigração ilegal, a luta contra as redes criminosas envolvidas no auxílio à imigração ilegal, em particular as que prestam serviços de facilitação aos migrantes em situação irregular, a facilitação de movimentos secundários e a legalização do estatuto de residência dentro da UE, com especial incidência naquelas cujos métodos põem em perigo a vida das pessoas (Europol, 2022).

#### **2.4. A Frontex e o EUROSUR**

O continente europeu possui uma zona costeira vasta, com cerca de 70 000 km que representa uma importante fonte de rendimentos. A UE necessita que os mares e oceanos estejam abertos e seguros para permitir o desenvolvimento nas mais diversas áreas e o bem-estar de toda a comunidade europeia (Secretariado-Geral do Conselho, 2014).

Face a esta necessidade de salvaguardar as fronteiras externas da UE, o Conselho da UE adotou o Regulamento (CE) n.º 2007/2004, de 26 de outubro<sup>28</sup>, que concebeu um organismo capaz de dar resposta às ameaças das suas fronteiras, a Agência Europeia de Gestão da Cooperação Operacional nas Fronteiras Externas dos EM da UE, também conhecida por Frontex.

Segundo o ponto (1) do Regulamento (CE) n.º 2007/2004 de 26 de outubro, a política comunitária visa “instituir uma gestão integrada que garanta um nível elevado e uniforme de controlo e vigilância”. A vigilância é da responsabilidade dos EM da UE, onde a Frontex tem como função “coordenar a cooperação operacional entre os EM no âmbito da gestão das fronteiras externas”, de acordo com a alínea a), do n.º 1, do art.º 2.º do Regulamento (CE) n.º 2007/2004 de 26 de outubro.

A importância da vigilância das fronteiras externas da UE e do investimento na Frontex estão vinculados no n.º 3, do art.º 8.º do Regulamento (CE) n.º 2007/2004 de 20 de outubro, onde “a Agência pode adquirir equipamentos técnicos de controlo e vigilância das fronteiras

---

<sup>28</sup> Alterado pelo Regulamento (CE) n.º 863/2007, de 11 de julho.

externas a utilizar pelos seus peritos”. Por outro lado, face a situações de pressão urgente e excecional, um Estado-Membro, não tendo capacidade para garantir o controlo do fluxo em certos pontos das suas fronteiras de “nacionais de países terceiros que procuram entrar ilegalmente no seu território”, a Agência pode destacar, por um período limitado, uma ou mais equipas de intervenção rápida nas fronteiras para o território do Estado-Membro” mediante pedido do mesmo, nos termos do art.º 4.º do Regulamento (CE) n.º 863/2007 de 11 de julho. Posteriormente, a conceção do *Frontex Situation Center* (FSC) em 2009, um mecanismo capaz de dar resposta a emergências em tempo real, enfatiza a preocupação com a segurança das fronteiras externas, nomeadamente os fluxos migratórios que se demonstrem uma ameaça significativa (Léonard, 2010).

As atividades efetuadas pela Frontex podem ser organizadas em dois blocos. O primeiro referente a atividades tradicionalmente utilizadas para fazer face a ameaças de segurança, onde se inserem as análises de risco. O segundo bloco, é relativo às atividades que requerem o emprego de medidas extraordinárias, onde podemos enquadrar as tarefas de assistência técnica e operacional da Agência aos EM. Estas atividades reforçam a imagem da Frontex como uma “Polícia de Fronteira Europeia” (Gjoncaj, 2013).

Decorrente da relevância das fronteiras marítimas para a UE, a Comissão das Comunidades Europeias (2008) analisou a criação de um Sistema Europeu de Vigilância das Fronteiras (EUROSUR), de forma a robustecer a segurança nas zonas marítimas e de estabelecer uma vigilância marítima integrada das fronteiras da UE.

O EUROSUR criado em 2013, é uma plataforma de partilha de informação e cooperação entre os EM e a Frontex, cujo objetivo é melhorar a gestão integrada das fronteiras externas da Europa, o conhecimento do quadro de situação e o aumento da capacidade de reação. O EUROSUR visa a deteção, prevenção e o combate à imigração irregular e criminalidade transfronteiriça, garantindo a proteção e salvaguarda da vida dos migrantes, de acordo com o n.º 1 do art.º 2.º do Regulamento (UE) n.º 1052/2013.

O conhecimento da situação é definido como “a capacidade de controlar, detetar, identificar, seguir e compreender as atividades transfronteiriças ilegais, a fim de fundamentar as medidas de reação a tomar com base na combinação de informações novas com conhecimentos existentes, e para melhor poder reduzir o número de mortes de migrantes nas fronteiras externas ou nas suas imediações”, de acordo com a alínea b) do art.º 3.º do Regulamento (UE) n.º 1052/2013.

É da responsabilidade dos EM a gestão e manutenção de um Centro Nacional de Coordenação (CNC) que coordene e assegure o intercâmbio de informações entre “todas as

autoridades às quais incumbam responsabilidades pela vigilância das fronteiras externas a nível nacional, bem como com os outros centros nacionais de coordenação e com a Agência” de acordo com o n.º 1 do art.º 5.º do Regulamento (UE) n.º 1052/2013.

As informações recolhidas pelos CNC servem para criar e manter um Quadro de Situação Nacional (QSN) com o propósito de “facultar a todas as autoridades responsáveis pelo controlo e, em especial, pela vigilância das fronteiras externas a nível nacional, informações eficientes, exatas e atempadas” (n.º 1 do art.º 9.º do Regulamento (UE) n.º 1052/2013). Por sua vez, analisando os quadros de situação dos EM, a Agência cria e mantém um quadro de situação europeu com o objetivo de disponibilizar informações aos EM, análises eficientes e atempadas, de acordo o art.º 10.º do Regulamento (UE) n.º 1052/2013.

Segundo Marin (2011), a integração europeia, com a implementação do ES, e a globalização são fatores que levaram a uma evolução no controlo das fronteiras externas da UE e a um uso cada vez mais alargado das tecnologias para a gestão das mesmas, estando as fronteiras externas a progredir no sentido de se tornarem “ciberfortalezas”. Tornando assim, a partilha de informações e os sistemas responsáveis por essas tarefas cada vez mais essenciais.

Relativamente aos quadros de situação, tanto nacionais como o europeu, são o produto da “recolha, avaliação, compilação, análise, interpretação, geração, visualização e divulgação de informações” e podem ser estruturados em três níveis: um nível respeitante às ocorrências, um nível operacional e um nível de análise de acordo com o n.º 2 do art.º 8.º do Regulamento (UE) n.º 1052/2013. Como resultado da análise de risco da Frontex, e em conformidade com os EM, a mesma atribui ou altera níveis de risco aos troços de fronteira externa terrestre e marítima dos EM.

Mediante a atribuição de um nível de impacto médio ou elevado a um troço de fronteira externa adjacente a um troço de fronteira de outro EM ou de um país com o qual existam acordos ou redes regionais, são coordenadas as medidas necessárias a nível transfronteiriço por parte do Estado-Membro ou a autoridade competente, como referido na alínea c) do n.º 3 do art.º 16.º do Regulamento (UE) n.º 1052/2013). O Estado-Membro pode ainda solicitar apoio à Frontex, como exposto no Regulamento (UE) n.º 2016/1624, para a execução de uma operação.

## 2.5. O Sistema Nacional de Vigilância das Fronteiras

De acordo com o manual EUROSUR<sup>29</sup> define-se como um “«sistema nacional de vigilância das fronteiras», uma estrutura única ou uma combinação de sistemas de vigilância e controlo que reúne as atividades de vigilância nas fronteiras externas de um Estado-Membro, sob a coordenação do centro nacional de coordenação, nos termos da legislação nacional, e que apoia o intercâmbio de informações entre as autoridades nacionais com responsabilidade pela vigilância das fronteiras externas” (CE, 2015, p. 8).

Contudo, não é possível encontrar na legislação portuguesa a definição de um sistema nacional de vigilância das fronteiras, não sendo a definição acima referida diretamente aplicável. Face à necessidade de ter um sistema nacional, com capacidade para vigiar a sua fronteira marítima, Portugal implementou o SIVICC. Complementam o sistema, para além do SIVICC, outros sistemas de informação marítima, bem como a informação resultante do patrulhamento marítimo e aéreo. O sistema nacional torna-se operacional no CNC EUROSUR, assumindo-se “como uma rede de planeamento e coordenação de operações conjuntas de vigilância, potenciado em Portugal através do SIVICC” (GNR, 2015a, p. 52).

De acordo com o art.º 40º da LOGNR é da responsabilidade da Guarda Nacional Republicana a gestão e operação do SIVICC, que foi inaugurado no dia 2 de dezembro de 2013 (AR, 2007, p. 8049; GNR, 2015b, p. 42).

O SIVICC “baseia-se numa plataforma tecnológica de comando e controlo, composta por um conjunto de Postos de Observação fixos e móveis, instalados ao longo da linha de costa de Portugal Continental, dotados de sensores que permitem a deteção, localização e identificação de ameaças no mar territorial, orla costeira e fronteira externa (marítima) da União Europeia” (GNR, 2015c, p. 50).

O SIVICC foi a solução encontrada para substituir o LAOS, que serviu de conceito operacional e no qual foi baseado a conceção do SIVICC, sistema este que tinha sido implementado em 1990 pela Guarda Fiscal para fazer face aos desembarques de mercadoria ilícita ou sujeita à cobrança de impostos e convidativa ao descaminho (IAEM, 1991, p. 31).

O LAOS foi implementado em Portugal quando ainda existiam fronteiras internas, sendo este de operação local, este não previa um modelo de partilha europeu. Com a evolução das políticas europeias, também o paradigma sofreu uma mudança, havendo uma necessidade de interoperabilidade do SIVICC, este último é parte do modelo integrado de

---

<sup>29</sup> Recomendação da Comissão Europeia n.º C(2015) 9206, de 17 de dezembro de 2015, que adota o manual prático para a execução e a gestão do Sistema Europeu de Vigilância das Fronteiras.

vigilância europeu, pois permite a integração do sistema português com o sistema de vigilância de Espanha e com o sistema de vigilância das fronteiras externas da Europa, o EUROSUR (Eufrázio, 2016).

Esta necessidade de um sistema capaz da integração de informações está em harmonia com as responsabilidades do CNC EUROSUR e com a criação e manutenção dos QSN das fronteiras, como se encontra nos art.ºs 5.º e 9.º do regulamento (UE) 1052/2013 EUROSUR.

A manutenção do QSN das fronteiras marítimas atualizado é uma prioridade do SIVICC, no mesmo estão integradas informações provenientes de sistemas externos que auxiliam a entender o ponto de situação da nossa costa, enquadram-se nestes sistemas, o *Vessel Traffic Service*, *Automatic Identification System* e a Base de Dados Nacional de Navegação Marítima. Para complementar os sistemas referidos, ainda integra o SIVICC, o sistema de posicionamento dos meios empenhados pela GNR, tanto patrulhamento terrestre como o marítimo, com o objetivo de otimizar a capacidade de reação e o conhecimento situacional do EUROSUR, quando enquadrados em operações de vigilância da fronteira (GNR, 2015c, p. 52).

Alude-se, no âmbito do QSN das fronteiras nacionais, abordar o Centro Nacional Coordenador Marítimo (CNCM) cujo fim é “regular, de forma integrada, a articulação nos espaços marítimos sob soberania e jurisdição nacional, entre autoridades de polícia [e] demais entidades competentes”, de acordo com o art.º 1º do DR n.º 86/2007, de 12 de dezembro. No âmbito da cooperação europeia, a sua operacionalização no “combate à imigração ilegal por via marítima, designadamente a Rede Europeia de Patrulhas Costeiras” permite uma aproximação dos diplomas legais nacionais ao regulamento EUROSUR contudo a responsabilidade da coordenação nacional da REPC, atribuída ao CNC EUROSUR no regulamento EUROSUR, está atribuída ao SEF na legislação nacional, decorrente do facto de ser o ponto de contacto nacional junto da Frontex, como explanado no n.º 3 do art.º 16º do DR n.º 86/2007, de 12 de dezembro (MDN, 2007, p. 8883).

## **2.6. Entidades Envolvidas na Vigilância da Costa no Âmbito da Imigração Ilegal**

Em Portugal, diversas autoridades atuam na implementação da Estratégia Nacional de Gestão Integrada de Fronteiras (ENGIF), estando as responsabilidades distribuídas por diferentes tutelas, o Ministério da Administração Interna (MAI), com um papel preponderante na coordenação da GIF e assumindo as principais competências, complementado pelos

Ministérios da Defesa Nacional (MDN), das Finanças (MF), do Mar (MM) e da Justiça (MJ) noutras matérias.

Das entidades nacionais integrantes da ENGIF, as únicas com responsabilidades pelo controlo fronteiriço são a Brigada Fiscal<sup>30</sup> da GNR, cujas atribuições foram depositadas na Unidade de Controlo Costeiro em matérias de vigilância costeira, e o SEF, responsável pelo controlo das fronteiras, ambas na dependência do MAI.

O MDN atua no âmbito da vigilância dos espaços marítimos sob soberania ou jurisdição nacional, a busca e salvamento marítimo<sup>31</sup> e a poluição marítima, numa extensão marítima que pode chegar às 200 milhas náuticas. Esta missão é atribuída à Marinha, à Autoridade Marítima Nacional (AMN)/Polícia Marítima (PM) e à Autoridade Aeronáutica Nacional (AAN)/Força Aérea Portuguesa (FAP). Aquando da realização de ações de vigilância, as missões destas forças são coordenadas com a GNR e complementam a vigilância da fronteira.

No âmbito da imigração ilegal e do tráfico de seres humanos, a Marinha, a Autoridade Marítima Nacional (AMN)/Polícia Marítima (PM) e a GNR, coordenados pelo SEF, realizam todas as atividades de vigilância e fiscalização nos espaços marítimos sob soberania e jurisdição nacional, de acordo com o art.º 6, n.º 1 do Decreto Regulamentar n.º 86/2007, de 12 de dezembro.

De seguida, encontra-se esquematicamente representada a panóplia de forças e serviços que atuam na zona de fronteira e no espaço marítimo<sup>32</sup>.

---

<sup>30</sup> Unidade extinta com a reorganização introduzida pela Lei n.º 63/2007, de 6 de novembro de 2007.

<sup>31</sup> Também denominadas de operações *Search and Rescue* (SAR).

<sup>32</sup> Cfr. representado na Figura 5.

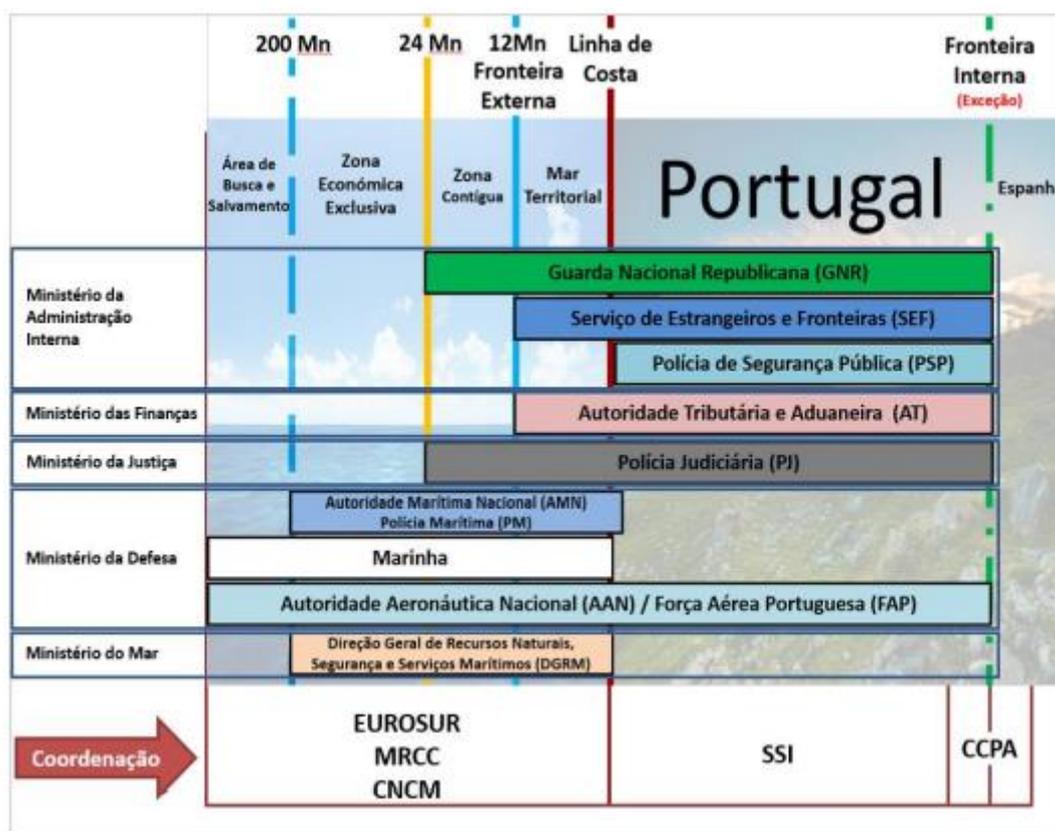


Figura 5 – Áreas de competência das entidades integrantes da ENGIF

Fonte: Adaptado de Gomes (2017)

## 2.7. Unidade de Controlo Costeiro: Missão *versus* Recursos

Segundo o n.º 1 do art.º 40.º da LOGNR, a UCC<sup>33</sup> é a “unidade especializada responsável pelo cumprimento da missão da Guarda em toda a extensão da costa e no mar territorial, com competências específicas de vigilância, patrulhamento e interceção terrestre ou marítima em toda a costa e mar territorial do continente e das Regiões Autónomas, competindo-lhe, ainda, gerir e operar o SIVICC, distribuído ao longo da orla marítima”. É atribuída à GNR, em específico à UCC, a vigilância, o patrulhamento e a interceção terrestre e marítima em toda a costa e mar territorial continental e das Regiões Autónomas, de acordo com o n.º 2 do art.º 3.º da LOGNR.

A UCC tem um dispositivo disperso por todo o território nacional, por forma a cumprir a sua missão. Organicamente é constituída pelo Comando e Estado Maior, sediado em

<sup>33</sup> A Unidade de Controlo Costeiro passará a denominar-se Unidade de Controlo Costeiro e de Fronteiras (UCCF) resultado da reestruturação do sistema português de controlo de fronteiras, de acordo com a Lei n.º 73/2021, de 12 de novembro.

Lisboa, por cinco subunidades regionais, destacamentos de controlo costeiro, localizados em Matosinhos, Figueira da Foz, Lisboa, Sines e Olhão e pelo destacamento móvel, uma subunidade de carácter nacional. O sistema de atuação implementado na UCC assenta em três vetores basilares: o Sistema Integrado de Vigilância, Comando e Controlo (SIVICC); o dispositivo terrestre; e o dispositivo marítimo.

O SIVICC é uma plataforma tecnológica de vigilância constituída por dois centros de comando e controlo, 12 postos de observação fixa, 8 postos de observação contentorizados e 8 postos de observação móveis. Cada posto de observação integra: as instalações físicas; a unidade de antena; o sistema de comunicações; os vários sensores e a interface de controlo dos mesmos; a estação meteorológica; as aplicações do sistema de Comando e Controlo com fusão de dados e cartografia digital; o sistema de vídeo vigilância de perímetro; e o sistema de backup de dados e imagens vídeo. Os sensores destes postos possibilitam a deteção e identificação de embarcações que naveguem no mar territorial (Bessa, 2014).

A informação recolhida nos postos de observação é transmitida aos centros de comando e controlo, onde é analisada e integrada de forma coerente para que possa ser transmitida ao máximo de elementos, por via do *Common Operational Picture (COP)*, que transmite uma imagem do panorama geral de todos os recursos que se encontram nos cenários de operações numa determinada área, em tempo real. Os COP permitem que os operadores do sistema avaliem, de forma imediata, a existência de qualquer situação anormal ou suspeita que possa vir a pôr em causa a segurança interna ou um desembarque, e tomar as devidas diligências “para dar uma resposta, o mais adequada possível, a essa mesma ameaça, podendo fazer recurso, coordenado e dirigido, de todas as componentes operativas disponíveis no terreno, resultantes da utilização da rede de comunicações tácitas existente” (Bessa, 2014, p. 55).

A implementação deste sistema permite à GNR, através da UCC, atuar em três vertentes: a operativa, através da deteção, identificação, seguimento e interceção de alvos que possam ser considerados suspeitos ou ameaças; a preventiva, pois é um meio dissuasor de atividades ilícitas praticadas na sua área de atuação; e a humanitária, permitindo o apoio a operações de resgate e a salvaguarda de vidas no mar.

O SIVICC possibilita ainda a integração recíproca com os dispositivos do Sistema Integrado de Vigilância Exterior (SIVE), operados pela congénere espanhola, Guardia Civil, garantindo assim que as ambas as forças tenham uma imagem total e integrada de ambos os lados da fronteira, o que resulta numa cobertura mais eficaz da mesma pois permite colmatar eventuais pontos que poderiam ser negligenciados sem este tipo de integração de ambos os

sistemas. Para além da integração com o SIVE, o SIVICC fornece informações de especial relevância para outros organismos, como o SEF e a Frontex (Bessa, 2014).

No que diz respeito à componente terrestre, a UCC possui, para cumprir a sua missão de vigilância, um efetivo de 763 militares<sup>34</sup> distribuídos por, sensivelmente, cinquenta quartéis, localizados em Portugal continental. Para patrulhar e vigiar toda a costa portuguesa são lançadas patrulhas de curto, médio e longo raio de ação, podendo as mesmas serem a pé, a cavalo ou motorizadas consoante a necessidade do serviço. São realizados aguardos e vigias em zonas mais propícias a desembarques, pesquisa de notícias e obtenção/confirmação de informações úteis à atividade operacional. Para o feito, a UCC dispõe de um leque de meios e recursos, onde se inclui 267 meios terrestres<sup>35</sup>, câmaras de visão noturna e intensificadores de luz, entre outros (Bessa, 2014).

Relativamente à componente marítima, a UCC possui cerca de 43 embarcações<sup>36</sup>, de tipologia variadas, utilizadas para o patrulhamento, vigilância e intervenção marítima e fluvial. Das referidas tipologias, destacam-se, por serem mais utilizadas, as Lanchas de Vigilância e Interceção, as Lanchas de Fiscalização de Águas Interiores (LFA), as Embarcações de Alta Velocidade (EAV) e os semirrígidos (Bessa, 2014).

Com a implementação e interoperabilidade deste sistema, a GNR consegue garantir a integridade territorial e da fronteira marítima, através de uma gestão de todos os seus recursos terrestres e marítimos, garantindo uma resposta atempada a qualquer ameaça na sua área de operações, através do empenhamento das equipas mais próximas do local para efetuar uma intervenção, da utilização das informações em tempo real, coordenando e seguindo diretamente a atuação até ao culminar da interceção dos infratores e direcionando para o local outras forças, se necessário (Bessa, 2014).

Relativamente à vigilância e deteção da costa algarvia esta é feita pela: observação direta através do patrulhamento; através das câmaras de vigilância do SIVICC e dos meios de visão noturna<sup>37</sup> operados localmente; e da deteção radar.

Os postos de observação na costa algarvia encontram-se posicionados na Ponta da Piedade (Lagos), na Galé (Albufeira), no Ancão (Almancil), na Ilha da Armona (Olhão) e na Praia Verde<sup>38</sup> (Castro Marim), conforme a Figura 6 (SGMAI, 2016).

---

<sup>34</sup> Dados de maio de 2021.

<sup>35</sup> Número de veículos ligeiros, pesados e motociclos. Dados de maio de 2021.

<sup>36</sup> Dados de maio de 2021.

<sup>37</sup> Onde se enquadram os Binóculos Térmicos de Observação IR, FLIR Recon III (que possuem maior mobilidade) e Câmara Térmica OPAL-P (com maior alcance e capacidade de definição dos alvos).

<sup>38</sup> As informações recolhidas neste posto de observação são partilhadas com o SIVE da congénere espanhola em conformidade com o artigo 9º do Regulamento EUROSUR.



**Figura 6 – Disposição dos postos de observação do SIVICC na costa algarvia**

**Fonte: Adaptado de SGMAI (2016)**

A junção dos meios referidos, de forma a garantir a vigilância, o patrulhamento e a interceção terrestre e marítima, permitiu à UCC em 2021, a monitorização de 155 478 embarcações, traduzindo-se num aumento de 17,3% em comparação com o ano de 2020 (SGSSI, 2021).

## **PARTE II – ENQUADRAMENTO METODOLÓGICO E TRABALHO DE CAMPO**

### **CAPÍTULO 3 – METODOLOGIA, MÉTODOS E MATERIAIS**

Finalizado o enquadramento teórico relativamente à matéria em questão, será agora abordada neste capítulo todo o percurso metodológico desta investigação, de modo a demonstrar a trajetória percorrida, a metodologia e métodos empregues, assim como proporcionar uma fundamentação para qualquer decisão tomada para adquirir as respostas às questões de investigação colocadas<sup>39</sup>. Deste modo, o método científico “compreende o processo de aquisição de conhecimentos, recorrendo a procedimentos reconhecidos de colheita, classificação, análise e de interpretação de dados” (Freixo, 2018, p. 280), indo de encontro a Bunge (1974) que define o mesmo como a teoria da investigação, onde se visa alcançar os objetivos, de forma científica, cumprindo determinadas etapas de forma que se obtenha conhecimento válido e verdadeiro. De acordo com Rajasekar et. al. (2006), a investigação é a busca lógica e sistemática de informação nova e útil sobre um tema específico.

#### **3.1. Tipo de Abordagem**

Foi realizada a definição do tema, onde “o tema de uma pesquisa é qualquer assunto que necessite melhores definições, melhor precisão e clareza do que já existe sobre o mesmo” (Cervo & Bervian, 2002, p. 81) e o mesmo pode ser escolhido por trazer “alguma vantagem prática ou interesse científico ou intelectual em benefício dos conhecimentos sobre certa situação particular” (Selltiz et al., 1965, p. 33-34), neste caso, para a GNR.

Após a definição do tema, realizou-se a revisão da literatura, fase esta que vai incidir nas perspetivas de autores nesta temática, teorias existentes acerca da mesma e conceitos chave na abordagem desta investigação. A revisão da bibliografia proporciona uma visão sobre as formas como o investigador pode limitar a área da sua investigação e fornece um quadro para estabelecer a importância do estudo, bem como uma referência para construir o modelo de análise e posteriormente comparar os resultados com outras descobertas (Creswell, 2014).

---

<sup>39</sup> De forma a resumir a estrutura que levou à realização da presente investigação elaborou-se um esquema explanado no Apêndice B.

Uma revisão da literatura pode ser descrita, em termos gerais, como uma forma mais ou menos sistemática de recolher e sintetizar investigações anteriores (Tranfield et al., 2003). Uma revisão eficaz e bem conduzida como método de investigação cria uma base firme para dar seguimento ao conhecimento e facilitar o desenvolvimento da teoria (Webster & Watson, 2002). Ao integrar resultados e perspectivas de muitos resultados empíricos, uma revisão bibliográfica pode abordar questões de investigação com mais profundidade, algo que um estudo isolado não permite.

Para Grove (2015), os métodos de abordagem referem-se a planos e procedimentos de investigação que englobam todos os pressupostos gerais de uma investigação, onde podemos enquadrar também a recolha, análise e interpretação de dados. Cresswell (2007) ressalva a importância dos métodos de abordagem como uma estratégia eficaz para aumentar a validade da investigação.

Segundo Park et al. (2020), uma investigação qualitativa usando o raciocínio indutivo sob o construtivismo é mais adequada quando se constroem teorias ou modelos. Conceptualmente, a abordagem é executada reconstruindo fenómenos para obter um novo valor e uma compreensão explícita dos referidos fenómenos. Por contraste, a investigação quantitativa usando o raciocínio dedutivo sob positivismo é mais relevante para validar teorias e modelos e generalizá-los. A abordagem é executada através da observação dos valores numéricos dos fenómenos. Entretanto, quando a investigação requer tanto uma compreensão objetiva como interpretações contextuais dos fenómenos, uma investigação de métodos mistos, utilizando métodos orientados para o objetivo sob uma perspectiva pragmática, é a mais apropriada para ser empregue<sup>40</sup>.

A presente investigação tem por base o método indutivo que, segundo Trochim (2006), é um método que permite, através de fenómenos particular, desenvolver conclusões, como por exemplo, a partir das opiniões dos participantes, construir temas mais amplos e gerar uma teoria que interliga os temas. A realidade de determinado tema é reconstruída e concretizada através de interpretações contextuais, criando, conseqüentemente, uma nova realidade (Mackenzie & Knipe, 2006)

Uma investigação baseada no raciocínio indutivo, geralmente, visa a obtenção de conhecimentos relacionados com as orientações da investigação; compreender os fenómenos através da recolha e análise de dados qualitativos considerando a investigação, bem como os

---

<sup>40</sup> Cfr. Apêndice D.

conhecimentos obtidos; e desenvolver uma nova teoria ou modelo como novo conhecimento, com base num novo entendimento (Creswell, 2013; Saunders, 2011).

O foco desta investigação é a entrada irregular em território nacional, por via marítima, na costa algarvia (podendo ser considerado o “fenómeno particular” em estudo) e através da opinião e testemunho de determinadas pessoas com experiência e qualificação sobre a temática em questão, de diferentes níveis de Comando e responsabilidades, permitir uma generalização teórica de encontro com os objetivos da investigação.

Neste trabalho adotou-se uma estratégia de investigação qualitativa, que se caracteriza como sendo aberta e interativa, onde a observação precede a teoria (Corbetta, 2003), não havendo uma única abordagem para analisar os dados e estabelecer diretrizes.

Para o efeito foi definido o “estado da arte”, o “nível de desenvolvimento atingido (por uma ciência, uma técnica) na atualidade” (Ferreira, 1999, p. 827). Nesta etapa procurou-se enquadrar toda a temática em questão através da pesquisa sistemática e da revisão da literatura, visando clarificar os conceitos relevantes para os objetivos da investigação (Prodanov e Freitas, 2013). Importa compreender a temática com um nível de profundidade superior a uma estratégia quantitativa (Gopaldas, 2016), pois tornar-se-á fundamental na recolha dos dados, através de entrevistas estruturadas e semi-estruturadas, e para sustentar as conclusões da investigação.

### **3.2. Modelo de Análise e Definição dos Objetivos de Investigação**

O primeiro passo do procedimento científico de acordo com Quivy & Campenhoudt (1998, p. 26), “consiste precisamente em romper com os preconceitos e as falsas evidências, que somente nos dão a ilusão de compreendermos as coisas”. Neste enquadra-se a pergunta de partida (PP), que, segundo Rosado (2017, p. 122), é “um farol que orienta todo o estudo do investigador e que está obviamente perfilado com os objetivos gerais de investigação”. Esta é basilar pois define “o mais exatamente possível aquilo que se procura saber, elucidar, compreender melhor” (Quivy & Campenhoudt, 2005, p. 32). Deste modo, o presente trabalho pretendeu dar resposta à seguinte PP: *Como melhorar as capacidades existentes na UCC tendo em vista a missão de vigilância da costa e combate à imigração ilegal na costa algarvia?*

Importa definir os objetivos específicos, que constituem um carácter mais concreto tendo uma função intermediária que auxilia a concretização do objetivo geral (Lakatos & Marconi, 1992). Permitem assim, aprofundar as intenções transmitidas através do objetivo

geral e dão origem a Perguntas Derivadas (PD's) que se encontram “dispostas em setores de análise que estão circunscritos no domínio da área da pergunta de partida” (Rosado, 2017, p. 122), colmatando na resposta ao Objetivo Geral. Os OE e as respetivas PD encontram-se explanadas no Quadro 2.

**Quadro 2 – Relação entre os objetivos específicos e as respetivas perguntas derivadas**

<b>Objetivos Específicos (OE's)</b>	<b>Perguntas Derivadas (PD's)</b>
OE <sub>1</sub> - Caracterizar o fenómeno da imigração ilegal por via marítima, ao longo da costa algarvia.	PD <sub>1</sub> - Quais as ameaças à fronteira marítima portuguesa, no âmbito da imigração ilegal, especificamente na costa Algarvia?
OE <sub>2</sub> - Identificar os recursos de que a GNR dispõe para o cumprimento da sua missão no âmbito da vigilância da costa e a sua adequabilidade.	PD <sub>2</sub> - Quais os recursos de que a Guarda dispõe para cumprir com a vigilância e controlo costeiro e em que medida correspondem às necessidades?
OE <sub>3</sub> - Aferir que desafios colocam especiais dificuldades operacionais no combate à imigração ilegal na costa algarvia.	PD <sub>3</sub> - Que desafios colocam especiais dificuldades operacionais no combate à imigração ilegal na costa algarvia?
OE <sub>4</sub> – Averiguar a importância e o <i>status quo</i> da cooperação entre as várias entidades envolvidas no combate e acompanhamento da imigração ilegal.	PD <sub>4</sub> – Em que medida é importante a cooperação entre as várias entidades envolvidas no combate e acompanhamento da imigração ilegal e qual o ponto de situação?

**Fonte: Elaboração própria**

### **3.3. Métodos e Materiais Utilizados**

Por forma a atingir os objetivos da investigação e dar resposta às questões resultantes da formulação dos objetivos, utilizou-se o método indutivo, um modelo que parte da observação de fenómenos concretos para questões mais amplas, permitindo a generalização (Lakatos & Marconi, 2007).

Os estudos qualitativos dependem “da experiência de campo e da recolha de informações num determinado ambiente”, utilizando a observação e a entrevista a indivíduos, sendo fundamental a experiência na análise de dados de textos (Creswell, 2005, p. 54).

### 3.3.1. Métodos e Técnicas de Recolha de Dados

As técnicas de recolha de dados definem-se como um conjunto de regras ou procedimentos empregues por uma ciência (Lakatos & Marconi, 2001), aplicando técnicas que permitam “recolher ou reunir concretamente as informações determinadas junto das pessoas ou das unidades de observação incluídas na amostra” (Quivy & Campenhoudt, 1998, p. 183), podendo estas ser recolhidas de fontes primárias e secundárias (Lapan, Quartaroli & Riemer, 2011).

A recolha de dados permite ao investigador um apoio conceptual e que não desperdice tempo com problemas já solucionados (Lakatos & Marconi, 2001). Segundo Rosado (2017, p. 124), as fontes primárias são “constituídas por textos originais sem a interpretação de outros autores” enquanto as fontes secundárias são contribuições culturais ou científicas desenvolvidas sobre um determinado tema que pode ser estudado (Cervo & Bervian, 2002).

Na recolha de dados da Parte I, relativa ao enquadramento teórico, utilizou-se o método da análise documental (Sarmiento, 2008), e teve como primazia a recolha de informação de fontes primárias, onde se fez recurso a uma análise documental de diversos documentos, nomeadamente normativos jurídicos e organizacionais, bem como arquivos públicos. Também foram consultadas informações de fontes secundárias, onde se pode enquadrar diversos artigos científicos, livros, teses de mestrado e doutoramento, revistas, alinhadas com os objetivos desta investigação. Os documentos referidos foram consultados em formato físico, em bibliotecas, bem como em suporte digital, em bases de dados e repositórios científicos online (RCAAP, EBSCO, *Google Scholar*), tendo sido utilizadas nesse sentido palavras-chave como “imigração ilegal” e “vigilância costeira”, tanto em português como em inglês.

Já na Parte II desta investigação, referente à vertente empírica do mesmo, recorreu-se à recolha de dados através de inquéritos por entrevista a oficiais da GNR, de diferentes níveis de Comando, ligados à temática em questão. Segundo Laville & Dionne (1999), as entrevistas classificam-se em estruturadas, semiestruturadas ou não estruturadas. Recorreu-se a entrevistas estruturadas e semiestruturadas, onde nas primeiras procurasse “exclusivamente a resposta a perguntas preparadas antecipadamente” (Ketele & Roegiers, 1993, p. 21), enquanto que nas semiestruturadas não há um encaminhamento para “um grande número de perguntas precisas” (Quivy & Campenhoudt, 2008, p. 192). De acordo com Gil (1999), a recolha de informações através de entrevistas é apropriada para a obtenção de informações relativamente ao que as pessoas sabem, creem, esperam e desejam, bem como as suas razões para cada resposta.

Com essa finalidade, foi elaborado um Guião de Entrevista<sup>41</sup> único, pois todos os entrevistados são oficiais da GNR, com questões alinhadas com os objetivos da investigação delimitando o objeto de estudo, porém permitindo que seja possível abordar assuntos relacionados com a temática em estudo, caso se mostre pertinente. Questões estas que permitem “revelar determinados aspetos do fenómeno estudado em que o investigador não teria espontaneamente pensado por si mesmo e, assim, completar as pistas de trabalho sugeridas pela sua leitura” (Quivy & Campenhoudt, 2008, p. 69). O Guião de Entrevista foi aprovado pela orientadora (Professora Doutora Ana Romão) e pelo coorientador (Capitão David de Almeida Toste).

A estrutura do presente trabalho está de acordo com as Normas para a Redação de Trabalho de Investigação da Academia Militar e a sua redação foi realizada com o auxílio de diversos softwares informáticos como *Microsoft Office Word* na sua vertente de escrita; o *Microsoft Office PowerPoint* aquando da elaboração de figuras e gráficos; e o *Mendeley* para a recolha, inserção de citações e referências bibliográficas em texto.

### **3.3.2. Procedimentos de Amostragem: Composição e Justificação**

Um estudo qualitativo trabalha os dados por forma a dar um significado aos mesmos, tendo como base a perceção do fenómeno dentro do seu contexto. Neste pretende-se procurar “uma espécie de representatividade do grupo maior dos sujeitos que participarão no estudo”, contudo a “quantificação da amostragem” não é tão relevante, devendo dar-se foco a uma escolha intencional da amostra tendo em conta uma “série de condições (sujeitos que sejam essenciais, segundo o ponto de vista do investigador, para o esclarecimento do assunto em foco; facilidade para se encontrar com as pessoas; tempo do indivíduo para as entrevistas, etc.)” (Triviños, 1987, p.132).

Num estudo, o universo corresponde à totalidade de sujeitos, a população compreende o conjunto de sujeitos relacionados a determinado fenómeno que se pretende estudar, a amostra inclui os sujeitos selecionados da população sobre os quais vai incidir a investigação e o sujeito trata-se do indivíduo que faz parte da amostra<sup>42</sup> (Rosado, 2017). Uma boa constituição da amostra num estudo quantitativo é um dos elementos que promovem a generalização dos resultados obtidos (Cooper & Schindler, 2003).

---

<sup>41</sup> Cfr. Apêndice C.

<sup>42</sup> Cfr. Anexo D.

Foi aplicado o método da mostragem não probabilístico para selecionar a amostra, onde a seleção da amostra depende do julgamento do investigador em prol dos objetivos da investigação (Mattar, 1996), pois os sujeitos que farão parte da amostra são escolhidos deliberadamente (Rosado, 2017).

A seleção da amostra atendeu aos critérios da diversidade e saturação. A diversidade permite o levantamento de informações variadas manifestando distintos posicionamentos em relação ao objeto em estudo, enriquecendo o mesmo (Pires, 2008). Já a saturação visa estabelecer ou fechar o tamanho final da amostra, refletindo criticamente os fundamentos metodológicos e os objetivos da investigação (Fontanella, Ricas & Turato, 2008). Ambos os critérios são importantes para um estudo qualitativo pois a “utilização das entrevistas faz-se tendo em conta a heterogeneidade dos sujeitos (ou fenómenos) que estamos a estudar” (Guerra, 2006, p. 40).

Por conseguinte, os entrevistados foram selecionados por força das suas competências, funções e responsabilidades, sendo estes oficiais com experiência operacional, em variados níveis de Comando no âmbito da vigilância costeira, de modo a obter uma visão alargada e abrangente sobre o objeto de estudo nesta investigação. As entrevistas são essências para um estudo qualitativo pois permite, através do produto das mesmas, desenvolver “conceitos, ideias e entendimentos a partir de padrões encontrados nos dados” (Sousa & Baptista, 2011, p. 56). A constituição da amostra das entrevistas realizadas encontra-se explanada no Apêndice E.

### **3.3.3. Tratamento e Análise dos Dados**

É através do processo de análise dos dados que, segundo Guerra (2006), é feito o tratamento da informação recolhida através de entrevistas e o confronto com o quadro de referência que orienta a investigação. Nesta fase faz-se a apresentação e discussão dos resultados relacionando o que se apurou no plano empírico com a revisão da literatura.

Foram aplicadas técnicas de análise de conteúdo, que são um “conjunto de técnicas de análise das comunicações” (Bardin, 1977, p. 30) que têm como finalidade “enriquecer a leitura e ultrapassar as incertezas, extraindo conteúdos” das informações analisadas (Oliveira, 2011, p. 46).

## CAPÍTULO 4 – ANÁLISE E DISCUSSÃO DE RESULTADOS

Realizada a revisão de literatura do trabalho, serão agora apresentados os dados recolhidos durante o trabalho de campo. Será realizada a análise e discussão dos mesmos, e complementada com a conexão à Parte I – Enquadramento Teórico.

### 4.1. Apresentação, Análise e Discussão dos Inquéritos por Entrevista

Ao longo deste subcapítulo será explanado a apresentação, bem como, a sua análise e discussão das questões elaboradas nas entrevistas, através da comparação entre os dados recolhidos em cada questão, reiterando os resultados mais relevantes e o seu significado de modo a ir de encontro aos objetivos desta investigação.

#### 4.1.1 Apresentação, Análise e Discussão da Questão n.º 1

Em relação à questão n.º 1, “No âmbito da imigração ilegal, como caracteriza e avalia a ameaça nas águas territoriais da costa algarvia, considerando as ocorrências do último triénio?”, resultou o Quadro 3, que contém a grelha de análise de conteúdo das entrevistas na questão referida.

Quadro 3 - Grelha de análise de conteúdo da questão n.º 1

E	Pontos chave
E1	<ul style="list-style-type: none"><li>• “O papel da Guarda, no mar territorial, [...] é a defesa da fronteira da UE [...] é essencialmente, garantida na função de prevenção e repressão”.</li><li>• “O facto de não termos investigação das redes de imigração [...] Significa que há aqui falta de informação [...] na organização desta defesa”.</li><li>• “[...] estamos permanentemente, a trabalhar com base no flagrante delito [...] E trabalhar com base no flagrante delito, deixa-nos particularmente vulneráveis”.</li><li>• “O fluxo migratório do norte de África tem vindo a intensificar-se nesta situação mais recente salvamento pela Armada Portuguesa [...] tendo um efeito de chamada para redes de imigração irregular”.</li><li>• “O facto não termos investigação [...] significa que a Unidade não dispõe, de elementos suficientes para conhecer todo o fenómeno da imigração irregular neste momento”.</li><li>• “No futuro [...] muitas destas questões vão ficar ultrapassadas. Penso que temos as condições para agora poderemos proporcionar um bom serviço de defesa da fronteira externa”.</li></ul>
E2	<ul style="list-style-type: none"><li>• “Baixa. Ao todo entre 2019 e 2022 ocorreram 6 ou 7 eventos, limitados no tempo”.</li><li>• “Numa apreciação pessoal, considero que a replicação de eventos se deveu acima de tudo, à forma como foi mediatizada a 1ª chegada e o acolhimento dado aos migrantes, o que se revelou um <i>pull-factor</i> que motivou outras tentativas de travessia.”</li></ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• “Também a distância e as correntes atlânticas na zona sul de Portugal são fatores que não facilitam a travessia”.</li> <li>• “Por tudo isso, considera-se que a ameaça da imigração ilegal é baixa, devendo, contudo, manter-se o alerta”.</li> </ul>
<b>E3</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• “A localização geográfica de Portugal [...] poderá ser associada a fenómenos de transferência do crime, que assume uma dimensão intercontinental e internacional”.</li> <li>• “Apesar das várias ocorrências [...] o nível de impacto do fenómeno de migração é avaliado como baixo, tendo em consideração os standards europeus, baseados em indicadores e padrões de análise de risco”.</li> <li>• “Embora o nível de impacto no troço de fronteira marítima seja baixo, a capacidade de reação e prontidão da Unidade de Controlo Costeiro é ininterrupta e o esforço de vigilância é orientado pelas informações”.</li> <li>• “No contexto [...] da Costa Algarvia, poderá sofrer a transferência de rotas destinadas à Costa Espanhola, ou rotas que vêm diretamente do norte de África”.</li> <li>• “Apesar de a distância ser muito considerável, o <i>modus operandi</i> pode variar até na utilização de uma embarcação maior que transporta e apoia embarcações de menor dimensão”.</li> </ul>
<b>E4</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• “Registaram-se alguns eventos relacionados com imigração irregular, situação que apenas havia sido verificada durante o ano de 2007”.</li> <li>• “<i>Modus operandi</i> semelhante aos eventos de imigração ilegal por via marítima verificado em países como Itália, Espanha ou Grécia”.</li> <li>• “Os migrantes conseguiram chegar na grande maioria das situações com sucesso à costa algarvia [...] e dada a proximidade de Marrocos a Portugal, apesar das condições de navegabilidade no Oceano Atlântico serem distintas da navegação no Mar Mediterrâneo, tornam este tipo de ameaça real e viável de acontecer”</li> <li>• “Face ao reduzido número de evento [...] pode-se dizer que o nível de ameaça é baixo e assim se encontra estabelecido no âmbito da avaliação de vulnerabilidades a Portugal (<i>Vulnerability Assessment</i>), realizado pela Agência Europeia de Guardas de Fronteira”.</li> </ul>
<b>E5</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• “A avaliação da ameaça estará integrada na análise de risco que, por sua vez, tem de ser baseada em indicadores que são mutáveis consoante o contexto existente numa determinada data”.</li> <li>• “[...] o facto de os cidadãos marroquinos que chegaram à costa portuguesa nas primeiras ocorrências serem libertados passados os 60 dias previstos pela lei serviu como incentivo aos seguintes, por sua vez, a colocação dos migrantes a aguardar o desenrolar dos respetivos processos em estabelecimentos prisionais e militar serviu de efeito tampão”.</li> <li>• “[...] em computo geral, considerando as ocorrências já existentes, direi que tem sido uma ameaça efetiva e provável de vir a acontecer a “qualquer momento”, principalmente na costa algarvia”.</li> </ul>
<b>E6</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• “A razão justificativa para a saída daquele país na procura de fugir a um conflito armado ou da pobreza, nem sempre é factual”</li> <li>• “Referindo-me concretamente às duas ocorrências de 2020 [...] intercetámos vários migrantes provenientes de Marrocos, os mesmos mostraram-se quase sempre cooperantes”.</li> <li>• “A rota Marrocos-Portugal, poderá não ter sido sempre derivada às condições atmosféricas e de mar, desviando o destino pretendido (Espanha)”</li> <li>• “O facto de os mesmos serem bem recebidos [...] poderá ter criado uma segunda intenção, levando-os a crer que Portugal [...] poderá ser uma porta de entrada na Europa e, conseqüentemente, na União Europeia”.</li> </ul>

Fonte: Elaboração própria

Posto isto, considerando as ocorrências do último triénio, a ameaça é avaliada como baixa (E2, E3, E4, E5) tendo em conta o número ocorrências (E2, E4, E6) e segundo a avaliação de vulnerabilidades a Portugal por parte da Frontex nesta matéria (E3, E4). O fluxo

migratório do norte de África tem vindo a intensificar-se, podendo a costa algarvia tornar-se um destino viável. A localização geográfica de Portugal, sendo a primeira fronteira europeia do Oceano Atlântico, possui um conjunto de características que poderão oferecer maior permeabilidade à criminalidade transfronteiriça (E3, E6).

Relativamente à caracterização, as razões justificativas para a saída do seu país de origem por parte do migrantes nem sempre são factuais (E1, E5, E6). Não sendo da competência da GNR a investigação destas redes de imigração ilegal, não permite conhecer na totalidade este fenómeno da imigração irregular na costa algarvia, por conseguinte, a atuação baseia-se num modelo reativo, respondendo à ameaça com base no flagrante delito, não sendo possível adotar um modelo de atuação preventivo por escassez da informação (E1).

O E4 refere ainda que o *modus operandi* é semelhante aos eventos de imigração ilegal, por via marítima, verificado em países como Itália, Espanha ou Grécia. A utilização de uma embarcação maior, que transporta e apoia embarcações de menor dimensão é uma possibilidade dadas as condições de navegabilidade no Oceano Atlântico e a distância de Marrocos a Portugal (E1, E3, E4, E6).

São apontadas alguns *pull-factor* que motivam estas travessias para solo português, nomeadamente: operações de busca e salvamento fora das águas territoriais portuguesas, onde é o porto seguro determinado é em solo europeu ao invés de ser o país de destino da embarcação (E1); o acolhimento dado pelas autoridades portuguesas e o facto dos cidadãos marroquinos das primeiras ocorrências serem libertados passados os 60 dias, previstos pela lei, serviu como incentivo para os desembarques sucessivos (E5, E6). Como *push-factor*, que dificultam a travessia, enquadram-se a distância e as correntes atlânticas na zona sul de Portugal (E2, E4, E5, E6).

Apesar do grau de ameaça baixo, é uma ameaça efetiva e que requer uma monitorização permanente e uma atualização constante das informações sobre o fenómeno, tendo em vista a proteção da fronteira externa da UE (E1, E2, E4, E5, E6).

#### **4.1.2 Apresentação, Análise e Discussão da Questão n.º 2**

De acordo com as entrevistas realizadas, relativamente aos recursos que a GNR dispõe para o combate à imigração ilegal, os entrevistados consideram que os mesmos são eficazes.

Da questão n.º 2, “Considera que os recursos da UCC, designadamente a operabilidade do SIVICC e dos restantes meios de vigilância e patrulhamento, permitem um combate

eficaz à imigração ilegal por via marítima?” realizou-se o Quadro 4, que contém a grelha de análise de conteúdo da mesma.

**Quadro 4 - Grelha de análise de conteúdo da questão n.º 2**

E	Pontos chave
<b>E1</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• “O combate à imigração irregular não se faz só por via de ter mais ou menos meios navais, faz-se muito mais pela via da troca de informação”.</li> <li>• “Esta informação não tem que ser apenas pelos canais de informações. [...] É a articulação das empresas de navegação com a área da segurança e com a UCC, através dos alertas que dão quando nas suas rotas se cruzam com embarcações que estão a fazer o transporte ilegal de migrantes [...] que ajuda na prevenção”.</li> <li>• “O nosso sistema de vigilância da costa em articulação com o SIVE espanhol, funciona muito bem”.</li> <li>• “Neste momento temos um processo de capacitação naquilo que é a defesa da fronteira externa [...] para a prevenção da imigração irregular”.</li> <li>• “O grande passo é passar de um modelo reativo, que assenta essencialmente, num flagrante delito para um modelo alicerçado na troca de informações, que preveja e proporcione uma atuação, integrada e, por outro lado, alertada e avisada”.</li> <li>• “O EUROSUR tem um papel muito importante, com todos os seus parceiros, para alinhar os sistemas de informações [...] para atempadamente sabermos das ameaças e irmos ao encontro ou recebermos e determos”.</li> </ul>
<b>E2</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• “Considero que os recursos disponíveis são suficientes para o cumprimento da missão”.</li> <li>• “O SIVICC é um sistema com cerca de 10 anos de operação, pelo que o próprio sistema e os seus componentes, eletro-óticos e radar devem ser alvo de melhoria e substituição, de forma a atualizar todo o sistema com tecnologia mais atual e, de preferência, com melhor capacidade de deteção”.</li> <li>• “Como todos os sistemas, o SIVICC não é perfeito e tem as suas limitações, tanto de deteção como de observação, o que acaba por ser explorado pelo adversário”.</li> <li>• “A Guarda pode recorrer a outros sistemas para mitigar as fragilidades do sistema de vigilância nacional”.</li> <li>• “[...] o esforço desenvolvido bilateralmente com Espanha, que permitiu a ligação dos sistemas de vigilância dos dois países a norte e a sul (SIVICC-SIVE) permite partilhar informação e complementar lacunas nas zonas limites”.</li> <li>• “No que respeita aos restantes equipamentos de vigilância [...] a Guarda tem bons equipamentos, que necessitam de alguma melhoria e de substituição, uma vez que, apesar de serem fiáveis e de funcionarem bem, encontram-se muito para além do seu prazo de vida útil, sendo difícil repará-los em caso de avaria”.</li> <li>• “Quanto aos meios de patrulhamento, a Unidade dispõe de bons meios terrestres e marítimos, bastando apenas assegurar a sua manutenção e substituição, quando necessário”.</li> </ul>
<b>E3</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• “O SIVICC, enquanto conceito operacional de deteção, identificação e reconhecimento está bem implementado, ou seja, os sensores Radar permitem detetar alvos e os sensores eletro-óticos possibilitam o reconhecimento e identificação”.</li> <li>• “Face dos avanços tecnológicos, existe sempre espaço para melhorar a sua qualidade”</li> <li>• “[...] a complementaridade com os diferentes meios de vigilância locais é fundamental para melhor cobrir a porosidade da fronteira, com os meios marítimos e terrestres da UCC, apoiados por meios aéreos com capacidade ISR”.</li> <li>• “[...] a atividade da UCC, possui toda a complementaridade necessária para um controlo eficaz na sua função de Guarda Costeira”.</li> <li>• “Tendo em conta o conhecimento e experiência internacional adquirida [...] o desempenho de Portugal tem sido bastante eficaz na deteção e interceção das situações reportadas”.</li> </ul>
<b>E4</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• “Os recursos são eficazes, no entanto todos eles possuem limitações que têm de ser superadas, seja ao nível de recursos materiais ou humanos”.</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• “[...] existe sempre a necessidade de a Guarda estar na vanguarda da utilização da mais recente tecnologia”.</li> <li>• “[...] a capacidade da Guarda e as suas competências esgotam-se na Zona Contígua, o que, em certa parte, limita a possibilidade de uma deteção antecipada”.</li> </ul>
E5	<ul style="list-style-type: none"> <li>• “A UCC tem garantido a capacidade de resposta a um conjunto elevado de ocorrências [...] no entanto [...] os recursos não estão totalmente ajustados à ameaça”.</li> <li>• “Os meios carecem de ser atualizados e o efetivo reforçado”.</li> <li>• “[...] em 10 anos a tecnologia evoluiu significativamente e o desgaste do material que está, de forma contínua, exposto a condições extremas é enorme”.</li> <li>• “[...] a necessidade e capacidade podem estar a caminhar em direções opostas”.</li> <li>• “[...] está previsto um grande investimento no SIVICC que colocará a capacidade a par das necessidades”.</li> <li>• “os meios de visão noturna [...] estão bastante envelhecidos e, por outro lado, deveriam ser em quantidade superior”.</li> <li>• “[...] algumas embarcações, não têm as características ajustadas às necessidades”.</li> <li>• “[...] falta efetivo que os opere”.</li> <li>• “[...] é necessário um meio que complemente os já existentes e consiga acrescentar a capacidade de deteção/identificação de alvos a maior distância sem empenhar muito efetivo – <i>drones</i>”.</li> <li>• “[...] a UCC, fruto da competência dos militares [...] apesar de algumas necessidades [...] tem conseguido responder a todas as ocorrências de forma eficaz”.</li> </ul>
E6	<ul style="list-style-type: none"> <li>• “Sim”.</li> <li>• “É necessário um investimento em recursos mais recentes e com capacidades mais avançadas, algo que aos poucos está a ser garantido”.</li> <li>• “Os meios que temos atualmente são muito bons, mas já são antigos e têm bastante desgaste, mormente as <i>Recon</i> e <i>OPAL</i> ao serviço da Unidade”.</li> <li>• “O emprego de <i>drones</i> será uma mais-valia, caso venha a ser feito investimento neste sentido”.</li> </ul>

Fonte: Elaboração própria

Apesar dos recursos serem essenciais para o combate à imigração ilegal, o E1 salienta a importância da troca de informações, quer por via de canais policiais, quer com empresas de navegação, para fazer face a este problema. As informações permitem uma resposta atempada por parte das autoridades, possibilitando a atuação preventiva, garantindo a interceção oportuna das embarcações que praticam este tipo de ilícitos. Refere ainda a importância do EUROSUR e da cooperação com os parceiros.

Relativamente aos recursos, o SIVICC é um sistema bem concebido e de elevada fiabilidade (E2, E3, E4, E5, E6), contudo, possui algumas limitações. Destaca-se o desgaste do mesmo decorrente dos 10 anos de operacionalidade, do próprio sistema e dos seus componentes (E2, E3, E4, E5, E6); a constante evolução tecnológica que a GNR tem que acompanhar para a atualização dos seus recursos, nomeadamente, dos componentes eletro-óticos e radar, tendo em vista a sua melhoria e substituição (E2, E4, E5, E6); o efetivo existente, e com formação, para operar os equipamentos, e o número dos mesmos (em particular, os aparelhos de visão noturna que se encontram bastante envelhecidos) (E2, E5, E6); e o

esgotamento da capacidade da GNR na Zona Contígua que limita a deteção antecipada (E4, E5, E6).

O E1 destaca a excelente articulação do SIVICC com o SIVE espanhol, que constitui uma ajuda mútua na vigilância da costa de ambos os países, permitindo uma boa defesa da fronteira externa europeia. O E2 acrescenta que esta articulação permite fazer face a lacunas nas zonas limites.

O E2 refere que algumas destas limitações/fragilidades referidas são mitigadas com o recurso a outros sistemas disponibilizadas pela Frontex aos seus EM, como, por exemplo, os *Eurosur Fusion Services*.

A utilização de meios não tripulados (*Unmanned Aerial Vehicle* - UAV) é apontado como um instrumento que se pretende que venha a ser implementado para complementar o SIVICC, permitindo assim uma vigilância contínua da costa a uma maior distância, sem ser necessário empenhar muito efetivo (E1, E3, E4, E5, E6).

Ademais está previsto um investimento nos recursos da UCC, de forma a ajustar os mesmos à ameaça, em matéria de proteção da fronteira externa (E5, E6).

O E3 acrescenta ainda que, tendo em conta o conhecimento e experiência internacional adquirida, e comparativamente com operações que decorrem em Espanha, Itália e Grécia, o desempenho de Portugal tem sido bastante eficaz na deteção e interceção das situações reportadas.

#### 4.1.3 Apresentação, Análise e Discussão da Questão n.º 3

Apresenta-se o Quadro 5, que ilustra a grelha de análise de conteúdo da questão n.º 3, “Quais os principais desafios que identifica para a deteção antecipada de embarcações utilizadas na imigração ilegal, considerando as características das mesmas e a geografia da costa algarvia?”.

Quadro 5 - Grelha de análise de conteúdo da questão n.º 3

E	Pontos chave
E1	<ul style="list-style-type: none"><li>• “Enquanto desafios está [...] a futura ligação entre a área de investigação da imigração irregular que ficará incumbida à PJ e a sua ligação com a GNR, que é a entidade do MAI com responsabilidade pela fronteira marítima”.</li><li>• “O segundo desafio, que se está a procurar colocar em marcha, é a vigilância aérea em complemento do SIVICC [...] a utilização de meios não tripulados para a vigilância contínua e proteção da fronteira externa e a articulação com CCO UCC”.</li></ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• “O terceiro desafio, que está em fase de ser solucionado [...] a recuperação da capacidade marítima oceânica [...] e isto proporciona-nos a capacidade de atuar preventivamente”.</li> <li>• “Contudo esta não é a solução para o problema [...] mas sim na informação e na sua atuação preventiva alinhada com todos os organismos que fazem parte do Sistema de Segurança Interna”.</li> <li>• “[...] essas pequenas embarcações de madeira não vêm de Marrocos a navegar. [...] Com alguns casos recentes e experiências conjuntas das nossas vivências nas operações Frontex [...] temos noção que o que passa nos restantes países europeus poderá acontecer cá”.</li> <li>• “A distância de Espanha ao Reino de Marrocos, é diferente da distância de Portugal a Marrocos, o que significa que as metodologias, métodos e os meios serão necessariamente diferentes”.</li> <li>• “[...] a continuação da adoção de medidas nestes SARS fora de território nacional para gerar um aspeto mediático prejudica gravemente a segurança da UE na sua fronteira externa, que provoca novas rotas e torna-se um <i>pull-factor</i>”.</li> </ul>
E2	<ul style="list-style-type: none"> <li>• “O SIVICC, na região algarvia, tem uma boa capacidade de cobertura, que é complementada por meios de vigilância portáteis, permitindo eliminar as lacunas”.</li> <li>• “Os principais desafios que identifico são a capacidade de recolha de informação, cada vez mais limitada pela escassez de recursos humanos, e a partilha de informação entre as forças envolvidas nestas matérias”.</li> <li>• “[...] as maiores complicações podem surgir do recurso a “navios mãe” que poderão transportar os migrantes até próximo das nossas águas territoriais e promover aí um transbordo para embarcações mais pequenas que se poderão dissimular com embarcações envolvidas noutras atividades, como a pesca, e assim lograr alcançar o nosso território sem deteção”.</li> <li>• “Para que reduzir a possibilidade dessas ocorrências, deve existir uma perfeita interligação entre todas as forças envolvidas, particularmente as forças armadas (Força Aérea e Marinha), que ao realizar missões de maior raio de ação, em águas internacionais além-fronteira, quando detetem embarcações suspeitas devem partilhar de imediato a informação, permitindo preparar uma resposta conveniente”.</li> </ul>
E3	<ul style="list-style-type: none"> <li>• “Considerando os fatores e circunstâncias que caracterizam os diferentes fenómenos de crime, importa orientar o esforço de vigilância e pesquisa, utilizando o conhecimento situacional que o sistema oferece, em tempo real, de acordo com as características dos diferentes <i>modus operandi</i> utilizados nos vários tipos de crime”.</li> <li>• “[...] é necessário melhorar o conhecimento situacional na fronteira externa marítima, especialmente com os países vizinhos”.</li> <li>• “[...] com a inovação tecnológica será possível recorrer a instrumentos de deteção antecipada mais eficazes”.</li> <li>• “[...] a capacidade satélite será fundamental para a gestão de crises, a resposta a situações de catástrofe, bem como para a vigilância policial, das fronteiras e das costas”.</li> <li>• “Torna-se por isso necessário, descortinar possíveis vulnerabilidades da nossa Costa e criar respostas e planos de contingência para que estas possam ser mitigadas”.</li> </ul>
E4	<ul style="list-style-type: none"> <li>• “As embarcações utilizadas na imigração ilegal possuem características muito próprias, as quais, na sua grande maioria, possui um casco em madeira e um pequeno motor fora de bordo, o que dificulta uma deteção antecipada e eficaz por parte dos radares do SIVICC, ficando esta dependente da deteção através da capacidade ótica do SIVICC, em operação manual pelo operador SIVICC, ou do patrulhamento marítimo ou terrestre de vigilância da fronteira marítima”.</li> <li>• O grande desafio neste momento passa pela atualização/modernização do hardware e software do SIVICC, cujo processo já se encontra em curso”.</li> <li>• Outro grande desafio poderá vir a ser a capacidade de erguer uma nova valência na Guarda que diga respeito à vigilância aérea, através de <i>Unmanned Aerial Vehicle</i> que complementariam e iriam colmatar diversas dificuldades do SIVICC”.</li> </ul>
E5	<ul style="list-style-type: none"> <li>• “Julgo que há duas capacidades por aprimorar/explorar/valorizar, o vetor ar, que foi identificado na resposta anterior, e o aumento da capacidade de patrulhamento oceânico”.</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• “[...] apostando na deteção antecipada e aumento da capacidade de deteção do SIVICC, principalmente, as características geográficas do algarve e climáticas apenas funcionam como fator <i>push</i>”.</li> </ul>
<b>E6</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• “O SIVICC tem a capacidade de cobrir toda a costa algarvia, estando apto a identificar os alvos, com definição, em grande parte da área vigiada. Excetuando locais pontuais, em que as características geográficas da costa não permitem uma monitorização eficaz por parte do SIVICC”.</li> <li>• “As principais limitações prendem-se com as condições climáticas [...] Situação idêntica quando nos referimos aos meios de vigilância móveis terrestres, como a <i>Recon</i> e <i>OPAL</i>”.</li> <li>• “Outro aspeto [...] que dificulta a deteção, é o tipo de embarcação utilizada, nomeadamente quando os migrantes se fazem transportar em embarcações feitas essencialmente por borracha, em que mesmo o radar ao dispor do SIVICC tem bastante dificuldade em detetar a sua presença e o respetivo <i>track</i>”.</li> <li>• “[...] o facto de existirem ilhas barreira, nomeadamente a Ilha da Armona e da Culatra, impedem que os meios de vigilância terrestres (<i>Recon</i> e <i>OPAL</i>), sejam empregues com todas as suas capacidades aquando da colocação dos seus operadores entre a Fuzeta e Faro, uma vez que a distância de monitorização para o mar fica encurtada pela Ria Formosa, sita entre o local da vigilância e as ilhas”.</li> </ul>

**Fonte: Elaboração própria**

A utilização de embarcações de dimensões reduzidas e de certo tipo de materiais (madeira ou borracha) dificulta a deteção e o *tracking* das mesmas (E5, E6), ficando esta deteção dependente da capacidade ótica do SIVICC, através dos seus operadores, do patrulhamento marítimo ou do patrulhamento terrestre (E4, E6).

Já a monitorização via meios óticos é afetada pelas condições climáticas, como a precipitação, o nevoeiro e a geografia da costa algarvia. Neste último, o E6 dá o exemplo das ilhas barreira, nomeadamente a Ilha da Armona e da Culatra, que impedem que os meios de vigilância terrestres sejam empregues com todas as suas capacidades. O E5 acrescenta que as características geográficas e climáticas do algarve também funcionam como fator *push* para a imigração irregular.

As informações são apontadas como um desafio, na medida em que entender as metodologias, os métodos e os meios utilizados neste tipo de atividade são essências para antever e perceber as ameaças (E1, E2, E3). A interligação entre todas as entidades envolvidas nesta temática é essencial, particularmente a Força Aérea e a Marinha, que ao realizar missões de maior raio de ação, em águas internacionais, devem informar a deteção de embarcações suspeitas para permitir uma resposta conveniente (E1, E2, E5).

Neste âmbito, a recuperação da capacidade oceânica da UCC proporciona uma atuação preventiva e uma maior capacidade de patrulhamento (E1, E2).

#### 4.1.4 Apresentação, Análise e Discussão da Questão n.º 4

Passando agora a fazer-se a análise de conteúdo da questão n.º 4, “Considera fundamental existir a coordenação e partilha de informação entre as várias entidades com competência para atuar no combate à imigração ilegal por via marítima?”, apresenta-se a grelha de análise de conteúdo desta questão, apresentada no Quadro 6.

**Quadro 6 - Grelha de análise de conteúdo da questão n.º 4**

E	Pontos chave
E1	<ul style="list-style-type: none"> <li>• “[...] tem que haver um melhor alinhamento e esse alinhamento está previsto no EUROSUR com os oficiais de ligação no CNC”.</li> <li>• “[...] o desafio está justamente fundamental na troca de informação, sem comprometimento da investigação”.</li> <li>• “Um desafio é trazer para o CNC os oficiais de ligação de todos os organismos que trabalham na questão da defesa da fronteira marítima portuguesa”.</li> <li>• “Há um plano que faz parte da estratégia nacional para a GIF, que está em elaboração e precisa de ser testado para justamente trazer todas as entidades a trabalhar em conjunto e a alinhar aquilo que são as responsabilidades e as competências, e o papel de cada uma delas neste processo”.</li> </ul>
E2	<ul style="list-style-type: none"> <li>• “[...] deve existir uma perfeita interligação entre todas as forças envolvidas, particularmente as forças armadas (Força Aérea e Marinha), que ao realizar missões de maior raio de ação, em águas internacionais além-fronteira, quando detetem embarcações suspeitas devem partilhar de imediato a informação, permitindo preparar uma resposta conveniente”.</li> </ul>
E3	<ul style="list-style-type: none"> <li>• “A cooperação e a partilha de informação afiguram-se como fundamentais na Costa Algarvia [...] uma vez que poderão existir fenómenos de transferência deste tipo de ilícitos da Costa de Espanha para a Costa Portuguesa”.</li> <li>• “[...] poderão ocorrer fenómenos de transferência do crime para águas portuguesas [...] resultado das medidas implementadas por Espanha”.</li> <li>• “Portugal e Espanha [...] possuem um histórico de partilha de informação nesta matéria”.</li> <li>• “[...] a segurança da União Europeia, em coordenação com os Estados-Membros, impõe a implementação de uma Estratégia Europeia Técnica e Operacional da Gestão Integrada de Fronteiras, com o contributo das Agências Europeias”.</li> </ul>
E4	<ul style="list-style-type: none"> <li>• “A Guarda apesar de ser a entidade primariamente responsável pela vigilância da fronteira marítima, não é o único ator com competências de vigilância”.</li> <li>• “É através de todas estas entidades que se consegue exercer o conceito de gestão integrada de fronteiras” contribuindo “para uma gestão eficaz e eficiente da fronteira marítima de Portugal”.</li> <li>• “A cooperação e partilha de informação [...] tem vindo a ser efetuada através do Centro Nacional de Coordenação EUROSUR”.</li> </ul>
E5	<ul style="list-style-type: none"> <li>• “[...] a partilha de informação é fundamental para todo o tipo de serviço policial”.</li> <li>• “Os canais estão criados, neste contexto, através do CNC EUROSUR [...] nem sempre são utilizados da melhor maneira pelas outras entidades”.</li> <li>• “A informação não flui como deveria”.</li> <li>• “De acordo com o estabelecido [...] o CNC EUROSUR deveria ter a informação das patrulhas marítimas e aéreas no mar territorial e saber, no mais curto prazo de tempo possível, os detalhes de incidentes desta tipologia, o que não acontece”.</li> </ul>
E6	<ul style="list-style-type: none"> <li>• “A capacidade de monitorização que o SIVICC, bem como dos meios móveis terrestres que operam ao longo da costa algarvia, está limitada a algumas milhas da costa”.</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• “[...] caso exista a partilha antecipada de informações que asseverem a possibilidade de existirem embarcações ao largo da costa algarvia, presumindo-se que as mesmas tenham migrantes a bordo, é fundamental que essas notícias fluam”.</li> <li>• “[...] é importante que este tipo de situações sejam prontamente comunicadas por outras entidades, como a Força Aérea Portuguesa e a Autoridade Marítima Nacional, que detetem antecipadamente ou que recebam informações neste âmbito”.</li> <li>• “Das experiências que tive oportunidade de coordenar e planear, respeitantes aos desembarques de 2020, posso afirmar que a coordenação entre as diferentes entidades foi muito positiva”.</li> <li>• “Ainda que não exista, oficialmente, um plano orientador para situações de desembarque de migrantes, a coordenação entre as diversas entidades permitiu sempre o cumprimento da missão, mesmo que dificultada pela situação pandémica vivida”.</li> </ul>
--	--

**Fonte: Elaboração própria**

A troca de informações é essencial para a vigilância da costa e para exercer o conceito de gestão integrada de fronteiras (E1, E2, E4, E5, E6). Todas as entidades com responsabilidades nesta área, com as suas diversas missões, contribuem para uma gestão eficaz e eficiente da fronteira marítima portuguesa acrescenta o E4.

A capacidade de monitorização do SIVICC, bem como dos meios móveis da GNR, está limitada a algumas milhas náuticas (E6), sendo necessário a partilha antecipada de informações sobre a existência de embarcações ao largo da costa por parte de entidades que realizam missões com maior raio de ação, como a Força Aérea e Marinha, bem como a Autoridade Marítima Nacional (E4, E6). O E3, acrescenta que, as medidas implementadas por Espanha, nomeadamente a intensificação de patrulhamento ou alterações legislativas com punições mais pesadas poderão resultar numa transferência deste tipo de ilícitos da Costa de Espanha para a Costa Portuguesa. Portugal e Espanha, enquanto Estados-Membros vizinhos possuem um histórico de partilha de informação nesta matéria, sendo considerados pelos EM como um modelo exemplar na interligação dos sistemas de vigilância (SIVE - SIVICC).

Neste sentido é crucial o papel do CNC EUROSUR, com sede na UCC, que junta os oficiais de todas as entidades com responsabilidades pela vigilância das fronteiras externas e é onde se materializa a partilha de informação e cooperação entre as diferentes autoridades (E1, E2, E4, E5). O E5 refere que a informação nem sempre flui como deveria e o E1 destaca que é um desafio agilizar as trocas de informações e a celeridade do processo. O E1 acrescenta a importância de, no futuro, trazer para o CNC EUROSUR oficiais de ligação de todos os organismos que trabalham na questão da defesa da fronteira externa portuguesa.

É ainda referido o processo de elaboração de um plano orientador, integrante da GIF nacional, que necessita de ser testado, para alinhar as responsabilidades, as competências e

o papel de cada uma delas no âmbito da imigração irregular (E1, E6). O E6 acrescenta que mesmo não existindo o referido plano, a coordenação entre as diversas entidades permitiu sempre o cumprimento da missão, mesmo que dificultada pela situação pandémica vivida.

## CONCLUSÕES E RECOMENDAÇÕES

Este capítulo referente às Conclusões e Recomendações constitui o culminar do processo de revisão de literatura e investigação empírica que suportaram esta investigação, permitindo obter resposta para as questões de investigação, bem como as reflexões finais sobre a mesma.

No que concerne à primeira Pergunta Derivada **“Quais as ameaças à fronteira marítima portuguesa, no âmbito da imigração ilegal, especificamente na costa Algarvia?”**, analisando os dados relativos ao fluxo de migrantes correspondente ao período de 2019 a 2021, na rota do Mediterrâneo Ocidental verificaram-se 59 478 entradas irregulares, por via terrestre e marítima, sendo Espanha o país de destino com maior representatividade. Em especial, na entrada em território espanhol utilizando pequenas embarcações, foram registadas 5 560 entradas irregulares. No mesmo período, na costa algarvia, sucedeu-se o desembarque de 7 embarcações da mesma tipologia transportando entre 100 e 113 imigrantes<sup>43</sup>. De referir que anteriormente ao período temporal referido, ocorreu apenas um desembarque em 2007, de uma embarcação com 27 indivíduos que alegavam que o seu destino não seria a costa algarvia. Face a estes dados, podemos observar que este fenómeno ocorre com uma frequência bastante reduzida. Tendo em conta o número de ocorrências e, complementada com a avaliação de vulnerabilidades a Portugal por parte da Frontex nesta matéria, a ameaça é avaliada como baixa. Apesar da redução do fluxo de migrantes em 2019 e 2020, devido às políticas adotadas por Marrocos para combater a imigração ilegal, à cooperação entre Marrocos, Espanha e EU, e ainda os efeitos da pandemia por COVID-19, esta redução não foi tão acentuada no número de entradas irregulares utilizando pequenas embarcações.

As políticas suprarreferidas, a ocorrência de operações de busca e salvamento fora das águas territoriais portuguesas, onde seja definido “porto seguro” território europeu ao invés do país de partida, o acolhimento dado pelas autoridades portuguesas e o facto dos cidadãos marroquinos das primeiras ocorrências serem libertados passados os 60 dias previstos pela legislação nacional podem ser considerados *pull-factor* e fomentarem a ocorrência deste fenómeno, havendo necessidade de uma monitorização permanente e uma atualização constante das informações pois trata-se de uma ameaça efetiva.

---

<sup>43</sup> Número incerto devido ao desembarque de 29 de março de 2021 no qual foram detidos 3 indivíduos, contudo pelas informações recolhidas havia indícios que se tratava de um grupo de 15 ou 16 elementos.

Relativamente à segunda Pergunta Derivada **“Quais os recursos de que a Guarda dispõe para cumprir com a vigilância e controlo costeiro e em que medida correspondem às necessidades?”**, a GNR possui um dispositivo disperso por toda a costa marítima portuguesa assente em três vertentes: o SIVICC, o dispositivo terrestre e o dispositivo marítimo. O SIVICC é uma plataforma tecnológica de vigilância constituída por dois centros de comando e controlo, 12 postos de observação fixa, 8 postos de observação contentorizados e 8 postos de observação móveis, dos quais, no âmbito da vigilância da costa algarvia, enquadram-se os postos de observação da Ponta da Piedade, da Galé, do Ancão, da Ilha da Armona e da Praia Verde. Na sua componente terrestre, a UCC, possui militares que patrulham e vigiam através de patrulhas de curto, médio e longo raio de ação, focando as mesmas em zonas mais propícias a desembarques, pesquisando notícias para a obtenção/confirmação de informações com utilidade para a atividade operacional. Para este efeito, estão distribuídos à UCC um conjunto de meios e recursos, como viaturas todo-o-terreno, motocicletas, viaturas especiais, câmaras de visão noturna e intensificadores de luz. Já na componente marítima, a UCC possui embarcações de diversas tipologias, utilizadas para o patrulhamento, vigilância e intervenção marítima e fluvial, consoante as necessidades do serviço, bem como militares habilitados para as tripular.

A vigilância e deteção é efetuada através da observação direta através do patrulhamento; através das câmaras de vigilância do SIVICC e dos meios de visão noturna operados localmente; e da deteção radar. Estes recursos correspondem às necessidades operacionais e são de elevada fiabilidade, contudo possuem limitações. Devem ser tidos em consideração: o desgaste dos mesmos; a evolução tecnológica constante e a necessidade de atualização deste tipo de recursos; o efetivo existente, e com formação, para operar os equipamentos, e o número dos mesmos; e o esgotamento da capacidade da GNR na Zona Contínua, que limita a deteção antecipada.

Em resposta à terceira Pergunta Derivada **“Que desafios colocam especiais dificuldades operacionais no combate à imigração ilegal na costa algarvia?”**, podem-se enquadrar diversos fatores. A monitorização através de meios óticos afetada pelas condições climáticas, como a precipitação, o nevoeiro e a geografia da costa algarvia. Esta última, em determinados locais, limita o emprego de meios de vigilância terrestre na sua total capacidade. Contudo as características geográficas e climáticas do algarve também podem desempenhar um papel de fator *push* para a imigração irregular.

As embarcações, utilizadas na imigração ilegal, são de dimensões reduzidas e de certo tipo de materiais (madeira ou borracha) dificultando a deteção e o *tracking* das mesmas.

Consequentemente, a deteção das mesmas depende, direta e indiretamente, da capacidade ótica do SIVIIC, através dos seus operadores, do patrulhamento marítimo ou do patrulhamento terrestre.

Enquadra-se também como um desafio, as informações relativas às metodologias, os métodos e os meios utilizados pelos migrantes, dificultando a capacidade de antever e perceber as ameaças.

No que diz respeito à quarta Pergunta Derivada **“Em que medida é importante a cooperação entre as várias entidades envolvidas no combate e acompanhamento da imigração ilegal e qual o ponto de situação?”**, aferiu-se que, face à capacidade de monitorização do SIVICC, é essencial a partilha antecipada de informações sobre a existência de embarcações ao largo da costa por parte de entidades que realizam missões com maior raio de ação, como a Força Aérea e a Marinha, bem como informações pertinentes da Autoridade Marítima Nacional no âmbito das suas ações de patrulhamento.

As medidas implementadas por Espanha, nomeadamente a intensificação de patrulhamento ou alterações legislativas com punições mais pesadas, poderão resultar numa transferência deste tipo de ilícitos da costa espanhola para a costa portuguesa. É essencial, enquanto Estados Membros vizinhos, a partilha de informação nesta matéria e interligação dos sistemas de vigilância português e espanhol.

Tem um papel crucial o CNC EUROSUR, que junta os oficiais de todas as entidades com responsabilidades pela vigilância das fronteiras externas, e é onde se materializa a partilha de informação e cooperação entre as diferentes autoridades. Este processo nem sempre é tão célere como deveria ser e seria vantajoso incluir no CNC EUROSUR os oficiais de ligação de todos os organismos que trabalham na questão da defesa da fronteira externa portuguesa.

É de referir ainda que, o complemento da articulação das empresas de navegação com a área da segurança, e com a UCC, através dos alertas que dão, quando nas suas rotas, se cruzam com embarcações que estão a fazer o transporte ilegal de migrantes, assume um papel importante na prevenção.

Após a explicação dos resultados obtidos, possui-se a informação necessária para responder à PP, sendo esta: **“Como melhorar as capacidades existentes na UCC tendo em vista a missão de vigilância da costa e combate à imigração ilegal na costa algarvia?”**. Neste sentido, através de toda a análise dos dados adquiridos, é possível afirmar que a melhoria das capacidades da UCC, no âmbito do combate à imigração ilegal na costa algarvia, passa pelos seguintes pontos: atualização dos recursos existentes e o acompanhamento da

evolução tecnológica; o aumento do número de efetivo, e com formação, para operar esses recursos; substituição de meios que já sofreram desgaste fruto da atividade operacional; e promover a cooperação e a interligação com as entidades envolvidas nesta temática, quer ao nível da vigilância de longo raio de alcance para permitir uma antecipação da ameaça, quer ao nível da investigação, para entender o fenómeno.

Como proposta para investigações futuras, considera-se pertinente que seja feito um estudo sobre o impacto que as novas competências atribuídas à GNR, em específico à UCC, que passará a denominar-se Unidade de Controlo Costeiro e de Fronteiras (UCCF) resultado da reestruturação do sistema português de controlo de fronteiras, de acordo com a Lei n.º 73/2021, de 12 de novembro, terão no âmbito da imigração ilegal.

Por fim, identificou-se como principais limitações à presente investigação, a dificuldade de acesso a informação relativa aos desembarques fruto de ser uma matéria em investigação e a pandemia por COVID-19 que tornou mais demoroso o trabalho de pesquisa e, consequentemente, a recolha de dados.

Em suma, com esta investigação conclui-se que a GNR, através da UCC, fruto da competência dos militares, apesar de algumas necessidades em termos de meios, tem conseguido responder de forma eficaz no combate à imigração ilegal na costa algarvia.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Academia Militar [AM] (2016). NEP n.º 522/1ª de 20 de janeiro: Normas para a Redação de Trabalhos de Investigação. AM.
- Ágoas, R. (2007). Barco com 23 imigrantes marroquinos foi capturado. In *Portal Público*. <https://www.publico.pt/2007/12/18/jornal/barco-com-23-imigrantes--marroquinos--foi-capturado-241968>
- American Psychological Association [APA] (2010). *Publication of the American Psychological Association* (7ª ed.). APA.
- Baganha, M. I., Marques, J. C. & Góis, P. (2004). The Unforeseen Wave: Migration from Eastern Europe to Portugal. In Baganha, M. I. & Fonseca, M., L. (Eds.), *New Waves: Migration from Eastern to Southern Europe*. Fundação Luso-Americana, pp. 23-39.
- Bardin, L. (1977). *Análise de conteúdo*. Edições 70.
- Bessa, F. (2013). *A GNR e o Mar: Contributos para a Segurança Interna*. Instituto de Defesa Nacional.
- Bessa, F. (2014). A GNR e o Mar: Uma Ligação Centenária III. *Revista Pela Lei e Pela Grei* n.º 103.
- Black, J. (2021). *Global Migration Indicators 2021*. International Organization for Migration.
- Brian, T. (2014). Death at the border: The challenge of documenting lives lost during migration. *Migration Policy Practice*, 3(6), pp. 22-25
- Bunge, M. (1974). *La ciencia, su método y su filosofía*. Siglo Veinte.
- Buzan, B., Weaver, O., & Wilde, J. (1998). *Security, A new framework for analysis*. Lynne Rienner.
- Campana, P. (2018). *Out of Africa: The organization of migrant smuggling across the Mediterranean*. *European Journal of Criminology*; 15(4), pp. 481-502. <https://journals.sagepub.com/doi/full/10.1177/1477370817749179>
- Carling, J. (2006). Migration, Human Smuggling and Trafficking from Nigeria to Europe. *IOM Migration Research Series*, 23.
- Cervo, A. L. & Bervian, P. A. (2002). *Metodologia científica*. (5ª ed.). Prentice Hall.
- Collett, E. (2017). *New EU partnerships in North Africa: Potential to backfire?*. Migration Policy Institute. [www.migrationpolicy.org/news/neweu-partnerships-north-africa-potentialbackfire](http://www.migrationpolicy.org/news/neweu-partnerships-north-africa-potentialbackfire)

- Comissão das Comunidades Europeias (2008). *Análise da Criação de um Sistema Europeu de Vigilância das Fronteiras (EUROSUR)*. Comissão das Comunidades Europeias. <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2008:0068:fin:pt:pdf>
- Comissão Europeia (2011). *Comunicado da Comissão ao Parlamento Europeu, ao Conselho, ao Comité Económico e Social Europeu e ao Comité das Regiões*. Comissão Europeia. [https://www.europarl.europa.eu/meetdocs/2009\\_2014/documents/com/com\\_com\(2011\)0561\\_/com\\_com\(2011\)0561\\_pt.pdf](https://www.europarl.europa.eu/meetdocs/2009_2014/documents/com/com_com(2011)0561_/com_com(2011)0561_pt.pdf)
- Comissão Europeia (2021). *A renewed EU action plan against migrant smuggling (2021-2025)*. European Commission. [https://ec.europa.eu/home-affairs/renewed-eu-action-plan-against-migrant-smuggling-2021-2025-com-2021-591\\_en](https://ec.europa.eu/home-affairs/renewed-eu-action-plan-against-migrant-smuggling-2021-2025-com-2021-591_en)
- Comissão Europeia (2022). *Irregular Migration & Return*. Comissão Europeia. [https://ec.europa.eu/home-affairs/irregular-migration-return\\_en](https://ec.europa.eu/home-affairs/irregular-migration-return_en)
- Comissão Europeia (2022). *Irregular Migration & Return*. Portal European Commission. [https://ec.europa.eu/home-affairs/irregular-migration-return\\_en](https://ec.europa.eu/home-affairs/irregular-migration-return_en)
- Comissão Europeia (2016). *The Schengen Rules Explained*. Migration and Home Affairs. [https://ec.europa.eu/home-affairs/sites/homeaffairs/files/what-we-do/policies/european-agenda-migration/background-information/docs/the\\_schengen\\_rules\\_explained\\_20160210\\_en.pdf](https://ec.europa.eu/home-affairs/sites/homeaffairs/files/what-we-do/policies/european-agenda-migration/background-information/docs/the_schengen_rules_explained_20160210_en.pdf)
- Conselho da União Europeia (2014). *Estratégia de Segurança Marítima da UE*. Conselho da União Europeia. <https://www.consilium.europa.eu/pt/press/press-releases/2018/06/26/maritime-security-eu-revises-its-action-plan/>
- Conselho Europeu (2021). *Fluxos migratórios nas rotas do Mediterrâneo Ocidental e da África Ocidental*. Conselho Europeu. <https://www.consilium.europa.eu/pt/policies/eu-migration-policy/western-routes/>
- Cooper, D.R. & Schindler, P.S. (2003). *Método de Pesquisa em Administração* (7ª ed.). Bookman.
- Corbetta, P. (2003). *Social Research: Theory Methods and Techniques*. SAGE Publications Ltd.
- Correia, A. N. & Monteiro, N. S. (2012). *Regime Jurídico dos Espaços Marítimos*. Mare Liberum Editora.
- Counter Trafficking Data Collaborative [CTDC] (2020). *The Global Dataset*. Counter Trafficking Data Collaborative. <https://www.ctdatacollaborative.org/global-dataset-0>
- Creswell, J. (2014). *Research design: qualitative, quantitative, and mixed methods approaches*. Sage Publications.

- Creswell, J. W. (2005). *Educational research: Planning, conducting, and evaluating quantitative and qualitative research*. Pearson Education, Inc.
- Creswell, J. W. (2013) *Research design: Qualitative, quantitative, and mixed methods approaches*. Sage publications.
- de Haas, H. (2011). Mediterranean migration futures: Patterns, drivers and scenarios. *Global Environmental Change*, 21 S59-S69.
- Decreto Regulamentar n.º 86/2007 do Ministério da Defesa Nacional. (2007). Diário da República n.º 239/2007, Série I de 2007-12-12, 12 dezembro, pp. 8880 - 8884.
- Direção-Geral de Recursos Naturais, Segurança e Serviços Marítimos [DGRM] (2022). *Zonas Marítimas sob Soberania e ou Jurisdição Portuguesa*. Direção-Geral de Recursos Naturais, Segurança e Serviços Marítimos. <https://www.dgrm.mm.gov.pt/am-ec-zonas-maritimas-sob-jurisdicaoou-soberania-nacional>
- Estados Membros (2012). Tratado Sobre o Funcionamento da União Europeia. *Jornal Oficial da União Europeia*, C 326, 26 outubro, pp. 326/47 - 326/390. [https://www.sg.mai.gov.pt/RelacoesInternacionais/UniaoEuropeia/Documents/Tratado\\_Funcionamento\\_U\\_E.pdf](https://www.sg.mai.gov.pt/RelacoesInternacionais/UniaoEuropeia/Documents/Tratado_Funcionamento_U_E.pdf)
- Eufrázio, J. (2016). *O impacto das funções da guarda costeira na vigilância da fronteira externa da união europeia*. Instituto Universitário Militar. Repositórios Científicos de Acesso Aberto de Portugal. [https://comum.rcaap.pt/bitstream/10400.26/21406/1/01%20-%20TII%20Major%20GNR%20Lavado%20Eufr%C3%A1%20ADzio\\_AP.pdf](https://comum.rcaap.pt/bitstream/10400.26/21406/1/01%20-%20TII%20Major%20GNR%20Lavado%20Eufr%C3%A1%20ADzio_AP.pdf)
- European Council (2016). *EU-Turkey Statement*. European Council. <https://www.consilium.europa.eu/en/press/press-releases/2016/03/18/eu-turkey-statement/>
- Europol (2022). *EU Policy Cycle - EMPACT*. Europol. <https://www.europol.europa.eu/empact>
- Europstat (2022). *Base de dados de Conceitos e Definições do Eurostat*. Europstat. [https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Main\\_Page](https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Main_Page)
- Ferrari, M. (2014). As noções de fronteira em geografia the concepts of the border in geography. *Unioeste* V.9, N.º10.
- Ferreira, A. B. H. (1999). *Novo Aurélio - Dicionário da Língua Portuguesa*. Nova Fronteira, pp. 827.
- Fontanella, B. J. B., Ricas, J. & Turato, E. R. (2008). Amostragem por Saturação em Pesquisas Qualitativas em Saúde: Contribuições Teóricas. *Cad. Saúde Pública*, 24(1), pp. 17-27.

- Freixo, M. (2018). *Metodologia Científica: Fundamentos, Métodos e Técnicas* (5ª ed.). Instituto Piaget.
- Frontex (2020). *Risk Analysis for 2020*. Frontex. <https://doi.org/10.2819/46797>
- Frontex (2022). *Migratory routes*. Frontex. <https://frontex.europa.eu/we-know/migratory-map/>
- Gabinete do Secretário-Geral do Sistema de Segurança Interna [SGSSI] (2019). *Relatório Anual de Segurança Interna*. Lisboa: MAI.
- Gabinete do Secretário-Geral do Sistema de Segurança Interna [SGSSI] (2020). *Relatório Anual de Segurança Interna*. Lisboa: MAI.
- Gabinete do Secretário-Geral do Sistema de Segurança Interna [SGSSI] (2021). *Relatório Anual de Segurança Interna*. Lisboa: MAI.
- Gatões, C. (2020). 11 marroquinos chegam ilegalmente de barco a Olhão. In *Portal Diário de Notícias*. <https://www.dn.pt/pais/11-marroquinos-intercetados-em-olhao-11761007.html>
- Gjoncaj, M. (2013). *Securitizing migration at EU external borders through FRONTEX*. Humboldt University.
- Gomes, P. (2017). *Schengen Evaluation 2017 - Integrated Border Management*. Instituto Universitário Militar. Repositórios Científicos de Acesso Aberto de Portugal. <https://comum.rcaap.pt/bitstream/10400.26/29672/1/MAJ%20Gon%C3%A7alves%20Gomes.pdf>
- Gopaldas, A. (2016). A Front-to-back Guide to Writing a Qualitative Research Article, Qualitative Market Research. *An International Journal*, 19(1), 115–121.
- Groenendijk, K. (2004). Reinstatement of Controls at the Internal Borders of Europe: Why and Against Whom?. *European Law Journal* (10), pp. 150-170.
- Grove, V. K. (2015). Research Approach: An Overview. *Golden Research Thoughts*, 4(5)
- Guarda Nacional Republicana [GNR] (1997). *Manual de Operações Volume II - Operações Policiais*. Guarda Nacional Republicana.
- Guarda Nacional Republicana [GNR] (2015a). EUROSUR. *Pela Lei e Pela Grei. Revista da Guarda Nacional Republicana*, abril - junho, pp. 58-65.
- Guarda Nacional Republicana [GNR] (2015b). Sistema Integrado de Vigilância, Comando e Controlo (SIVICC). *Pela Lei e Pela Grei. Revista da Guarda Nacional Republicana*, abril - junho, pp. 42.

- Guarda Nacional Republicana [GNR] (2015c). O que é o SIVICC? Caracterização do Sistema. *Pela Lei e Pela Grei. Revista da Guarda Nacional Republicana*, abril - junho, pp. 50-54.
- Guerra, I. (2006). *Pesquisa Qualitativa e Análise de Conteúdo: sentidos e formas de uso*. Princípa.
- Instituto de Altos Estudos Militares [IAEM] (1991). *Sistema LAOS - Meios e Conceitos de Emprego*. Instituto de Altos Estudos Militares.
- Instituto Nacional de Estatística (2022). *Estatísticas Demográficas: População estrangeira com estatuto legal de residente*. Instituto Nacional de Estatística. <http://www.ine.gov.mz/estatisticas/estatisticas-demograficas-e-indicadores-sociais/demografiainmg/view>
- International Organization for Migration [IOM] (2020). *Displacement Tracking Matrix*. International Organization for Migration. <https://www.iom.int/resources/displacement-tracking-matrix>
- International Organization for Migration [IOM] (2020). *Displacement Tracking Matrix database*. International Organization for Migration. <https://migration.iom.int/europe>
- International Organization for Migration [IOM] (2021). *Smuggling of migrants on the central mediterranean route: issues, challenges and perspectives*. International Organization for Migration. <https://www.iom.int/>
- Jandl, M., Vogel, D. & Iglicka, K. (2008). Report on methodological issues. Undocumented Migration: Counting the Uncountable. *Data and Trends Across Europe*, pp. 1-79. [http://irregular-migration.net/typo3\\_upload/groups/31/4.Background\\_Information/4.1.Methodology/Methodological\\_Issues\\_Clandestino\\_Report\\_\\_Nov09\\_2.pdf](http://irregular-migration.net/typo3_upload/groups/31/4.Background_Information/4.1.Methodology/Methodological_Issues_Clandestino_Report__Nov09_2.pdf)
- José, P. (2016). *SIVICC como um sistema dissuasor da ilicitude e de apoio à atividade operacional da GNR*. IESM.
- Ketele, J., & Roegiers, X. (1993). *Metodologia da Recolha de Dados*. Instituto Piaget.
- Koettl, J. (2009). *Human Trafficking, Modern Day Slavery, and Economic Exploitation*. The World Bank. <http://go.worldbank.org/3G952TICB0>
- Kostas, S. (2017). Irregular vs. Illegal Immigration: Setting the Definitions. An Overview of European Practice. *Slovenský Národopis*, 65(4), pp. 420–426.
- Lakatos, E. M. & Marconi, M. A. (1992). *Metodologia do trabalho científico* (4ª ed.). Atlas
- Lakatos, E. M. & Marconi, M. A. (2001). *Fundamentos metodologia científica* (4ª ed.). Atlas
- Lakatos, E. M. & Marconi, M. A. (2007). *Fundamentos de metodologia científica* (6ª ed.). Atlas.

- Lapan, S., Quartaroli, M., & Riemer, F. (2011). *Qualitative Research: An Introduction to Methods and Designs* (1ª ed.). Jossey-Bass publishing.
- Laville, C. & Dionne, J. A. (1999). *Manual de Metodologia da Pesquisa em Ciências Humanas*. UFMG.
- Lei n.º 63/2007 da Assembleia da República [AR] (2007). Diário da República n.º 213/2007, Série I de 2007-11-06, 06 novembro, Volume 1ª Série, N.º 213, pp. 8043-805.
- Léonard, S. (2010). *FRONTEX and the Securitization of Migrants through Practices*. European University Institute.
- Lopes, J. (2020). *Geopolítica e migrações internacionais no Mediterrâneo no século XXI: a crise do Mediterrâneo*. Repositório da Universidade Autónoma de Lisboa. [https://repositorio.ual.pt/bitstream/11144/5005/1/Doutoramento%20Rela%C3%A7%C3%B5es%20Internacionais%20Joana%20Ramos%20Vidal%20Gomes%20Lopes\\_30%2008%202020.pdf](https://repositorio.ual.pt/bitstream/11144/5005/1/Doutoramento%20Rela%C3%A7%C3%B5es%20Internacionais%20Joana%20Ramos%20Vidal%20Gomes%20Lopes_30%2008%202020.pdf)
- Lopez-Sala, A., & Godenau, D. (2016). Integrated border management and irregular migration at the South European-North African border: The case of Spain. *EU Borders and Shifting Internal Security: Technology, Externalization and Accountability*. Springer International Publishing, pp. 81–100. [https://doi.org/10.1007/978-3-319-17560-7\\_5](https://doi.org/10.1007/978-3-319-17560-7_5)
- Mackenzie, N. & Knipe, S. (2006). Research dilemmas: Paradigms, methods and methodology. *Issues in educational research*, 16(2), 193-205.
- Malta, V. (2021). Declarações no âmbito da imigração ilegal. In *Portal Diário de Notícias*. <https://www.dn.pt/edicao-do-dia/02-abr-2021/migrantes-marroquinos-dciap-investiga-traffic-de-seres-humanos-ha-tres-arguidos-13527020.html>
- Marado, H. (2021). Grupo que desembarcou em praia no Algarve pode ter 16 pessoas. In *Portal RTP Notícias*. [https://www.rtp.pt/noticias/pais/grupo-que-desembarcou-em-praia-no-algarve-pode-ter-16-pessoas\\_n1308499](https://www.rtp.pt/noticias/pais/grupo-que-desembarcou-em-praia-no-algarve-pode-ter-16-pessoas_n1308499)
- Marin L. (2011). Is Europe Turning into a ‘Technological Fortress’? Innovation and Technology for the Management of EU’s External Borders: Reflections on FRONTEX and EUROSUR. In: Heldeweg M.A., Kica E. (eds) *Regulating Technological Innovation*. Palgrave Macmillan. [https://doi.org/10.1057/9780230367456\\_8](https://doi.org/10.1057/9780230367456_8)
- Marques, J. C. & Góis, P. (2014). A emigração portuguesa contemporânea e o Estado: uma Nação dispersa, um Estado longínquo. *População e Sociedade*, 22, 55-71.
- Marques, J. C. (2010). A emigração portuguesa em tempos de imigração. *Revista de Geografia*, 20, pp. 115-129.
- Mattar, F. (1996). *Pesquisa de Marketing*. Atlas.

- Ministério do Interior espanhol (2022). Número de embarcações de pequenas dimensões a entrar irregularmente em território espanhol. Ministerio del Interior. [http://www.interior.gob.es/documents/10180/10530370/informe\\_quincenal\\_acumulado\\_01-01\\_al\\_30-06-2019.pdf/aeb5c6d0-3cad-4c2e-8eca-1aa624d95523](http://www.interior.gob.es/documents/10180/10530370/informe_quincenal_acumulado_01-01_al_30-06-2019.pdf/aeb5c6d0-3cad-4c2e-8eca-1aa624d95523)
- Missing Migrants Project (2020). *Missing Migrants Project database*. Missing Migrants Project. <https://missingmigrants.iom.int/>
- Oliveira, C., R. & Gomes, N. (2014). *Monitorizar a integração de imigrantes em Portugal – Relatório estatístico decenal*. Alto Comissariado para a Imigração e Diálogo Intercultural, I.P.
- Oliveira, M. F. (2011). *Metodologia científica: um manual para a realização de pesquisas em Administração*. Universidade Federal de Goiás.
- Organização das Nações Unidas [ONU] (1998). *Recomendações da ONU sobre Estatísticas de Migração Internacional*. Organização das Nações Unidas. <https://www.migrationdataportal.org/resource/recommendations-statistics-international-migration-revision-1>
- Pacheco, F. (2021). Migrantes resgatados a sul do Algarve escusam-se a revelar origem e destino. In *Portal Jornal de Notícias*. <https://www.jn.pt/justica/migrantes-resgatados-a-sul-do-algarve-escusam-se-a-revelar-origem-e-destino-14309850.html>
- Park, D., Irwan Bahrudin, F., & Han, J. (2020). Circular Reasoning For The Evolution Of Research Through A Strategic Construction Of Research Methodologies. In *International Journal of Quantitative and Qualitative Research Methods*, 8(3).
- Parlamento Europeu. (2022). *Política comum de segurança e defesa*. Parlamento Europeu. [www.europarl.europa.eu/factsheets/pt](http://www.europarl.europa.eu/factsheets/pt)
- Pires, A. P. (2008). Amostragem e Pesquisa Qualitativa: Ensaio Teórico e Metodológico. In: Poupard, J. et al. (Eds.), *A Pesquisa Qualitativa Enfoques Epistemológicos e Metodológicos*. Ed Vozes.
- Prodanov, C., & Freitas, E. (2013). *Metodologia do Trabalho Científico: Métodos e Técnicas da Pesquisa e do Trabalho Acadêmico*. Universidade Feevale.
- Quivy, R. & Campenhoudt, L. V. (1998). *Manual de Investigação em Ciências Sociais* (2ª ed.). Gradiva, pp. 26-183.
- Quivy, R. & Campenhoudt, L. V. (2005). *Manual de Investigação em Ciências Sociais* (4ª ed.). Gradiva, pp. 32.
- Quivy, R., & Campenhoudt, L. (2008). *Manual de Investigação em Ciências Sociais* (5ª ed.). Gradiva, pp. 69-192.

- Rajasekar S., Philominathan P. & Chinnathambi V. (2006). Research methodology. *Ar XIV Physics*. <http://arxiv.org/abs/physics/0601009>
- Ramos, M. C. & Diogo, H. (2003). *Le Portugal, pays relais de la migration en Europe*. Migrations Etudes 116.
- Recomendação da Comissão n.º C(2015) 9206 da Comissão Europeia [CE] (2015). Recomendação da Comissão C(2015)9206/F1, 15 dezembro, pp. 1-62.
- Regulamento (CE) n.º 1224/2009 do Conselho. (2009). Jornal Oficial da União Europeia, L 343, 22 dezembro, pp. 1-50.
- Regulamento (CE) n.º 2007/2004 do Conselho Europeu (2004). Jornal Oficial da União Europeia, L 349, 1.
- Regulamento (CE) n.º 863/2007 do Parlamento Europeu (2007). Jornal Oficial da União Europeia, L 199, 30.
- Regulamento (UE) 2016/399 do Parlamento Europeu e do Conselho [PEC] (2016). Jornal Oficial da União Europeia, L 77, 23 março, pp. 1-52.
- Regulamento (UE) n.º 1052/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho [PEC] (2013). Jornal Oficial da União Europeia.
- Resolução da Assembleia da República [AR] n.º 60-B/97. (1997). Diário da República n.º 238/1997, 1º Suplemento, Série I-A de 1997-10-14, 14 abril, pp. 5486-(3) – 5486-(192).
- Resolução da Assembleia da República [AR] n.º 32/2004 (2004). Aprova, para ratificação, o Protocolo Adicional contra o Tráfico Ilícito de Migrantes por Via Terrestre, Marítima e Aérea. Diário da República n.º 79/2004, Série I-A de 2004-04-02, 2 abril, pp. 2080-2129.
- Robin, S. (2019). Analysis of Best Practices on the Identification of Missing Migrants: Implications for the Central Mediterranean. *Central Mediterranean Route Thematic Report Series*, Issue No. 2. Global Migration Data Analysis Centre.
- Rodrigues, A. (2013). Estratégia de segurança marítima europeia. Porquê e para quê? *Jornal de Defesa e Relações Internacionais*. Repositórios Científicos de Acesso Aberto de Portugal. <https://comum.rcaap.pt/handle/10400.26/14763>
- Rosado, D. P. (2017). *Elementos Essenciais de Sociologia Geral*. Gradiva.
- Sanchez, G., & Achilli, L. (2020). *Stranded: The Impacts of COVID-19 on Irregular Migration and Migrant Smuggling*. European University Institute. [https://www.researchgate.net/publication/341600257\\_Stranded\\_the\\_impacts\\_of\\_COVID-19\\_on\\_irregular\\_migration\\_and\\_migrant\\_smuggling](https://www.researchgate.net/publication/341600257_Stranded_the_impacts_of_COVID-19_on_irregular_migration_and_migrant_smuggling)

- Sanchez, G., & Fellow, R. (2018). *Five Misconceptions About Migrant Smuggling*. European University Institute.
- Saunders, M. N. (2011). *Research methods for business students*, (5<sup>a</sup> ed.). Pearson Education India.
- Secretariado-Geral do Conselho (2014). *Estratégia de Segurança Marítima da UE*. Conselho da União Europeia, pp. 1-16. <https://eurocid.mne.gov.pt/mares-e-oceanos/politica-maritima-da-uniao-europeia#:~:text=A%20Estrat%C3%A9gia%20de%20Seguran%C3%A7a%20Mar%C3%ADtima%2C%20aprovada%20pelo%20Conselho,seguran%C3%A7a%20mar%C3%ADtima.%20A%20Estrat%C3%A9gia%20tem%20como%20objetivos%20principais%3A>
- Selltiz, C., Wrightsman, L. S., Cook, S. W. (1965). *Métodos de pesquisa das relações sociais*. Herder.
- Serviço de Estrangeiros e Fronteiras [SEF] (2012). *A imigração de estudantes internacionais para a União Europeia: o caso português*. SEF.
- Serviço de Estrangeiros e Fronteiras [SEF] (2021). Migrantes marroquinos. DCIAP investiga tráfico de seres humanos. Há três arguidos. In *Portal Diário de Notícias*. <https://www.dn.pt/edicao-do-dia/02-abr-2021/migrantes-marroquinos-dciap-investiga-trafico-de-seres-humanos-ha-tres-arguidos-13527020.html>
- Sousa, M., & Baptista, C. (2011). *Como Fazer Investigação, Dissertações, Teses e Relatórios Segundo Bolonha*. Pactor.
- Tranfield et al. (2003). Towards a methodology for developing evidence-informed management knowledge by means of systematic review. *British Journal of Management*, 14, pp. 207-222.
- Triviños, A. N. S. (1987). Três enfoques na pesquisa em ciências sociais: o positivismo, a fenomenologia e o marxismo. In *Introdução à Pesquisa em Ciências Sociais*. Atlas.
- Trochim, W. M. K. (2006). *Research methods knowledge base*. Cornell University. <http://www.socialresearchmethods.net>
- United Nations Department of Economic and Social Affairs, Population Division [UNDESA] (2020). *International Migrant Stock 2020*. United Nations. <https://www.un.org/development/desa/pd/content/international-migrant-stock>
- United Nations Office on Drugs and Crime [UNODC] (2006). *Organized Crime and Irregular Migration from Africa to Europe*. United Nations Office on Drugs and Crime. [https://www.unodc.org/pdf/research/Migration\\_Africa.pdf](https://www.unodc.org/pdf/research/Migration_Africa.pdf).

- United Nations Office on Drugs and Crime [UNODC] (2011). *UNODC on human trafficking and migrant smuggling*. United Nations Office on Drugs and Crime. <https://www.unodc.org/unodc/en/human-trafficking/index.html>
- United Nations Office on Drugs and Crime [UNODC] (2018). *Global Report on Trafficking in Persons 2018*. United Nations Office on Drugs and Crime. [https://www.unodc.org/documents/data-and-analysis/glotip/2018/GLO-TiP\\_2018\\_BOOK\\_web\\_small.pdf](https://www.unodc.org/documents/data-and-analysis/glotip/2018/GLO-TiP_2018_BOOK_web_small.pdf).
- United Nations Office on Drugs and Crime [UNODC] (2020). *Global Report on Trafficking in Persons 2020*. United Nations Office on Drugs and Crime. <https://reliefweb.int/report/world/global-report-trafficking-persons-2020>
- van der Woude, M. (2020). A Patchwork of Intra-Schengen Policing: Border Games over National Identity and National Sovereignty. *Theoretical Criminology*, 24(1), 110–131. <https://doi.org/10.1177/1362480619871615>
- Webster, J. & Watson, R.T. (2002). Analyzing the past to prepare for the future: Writing a literature review. *Management Information Systems Quarterly*, 26, pp. 3.

## APÊNDICES

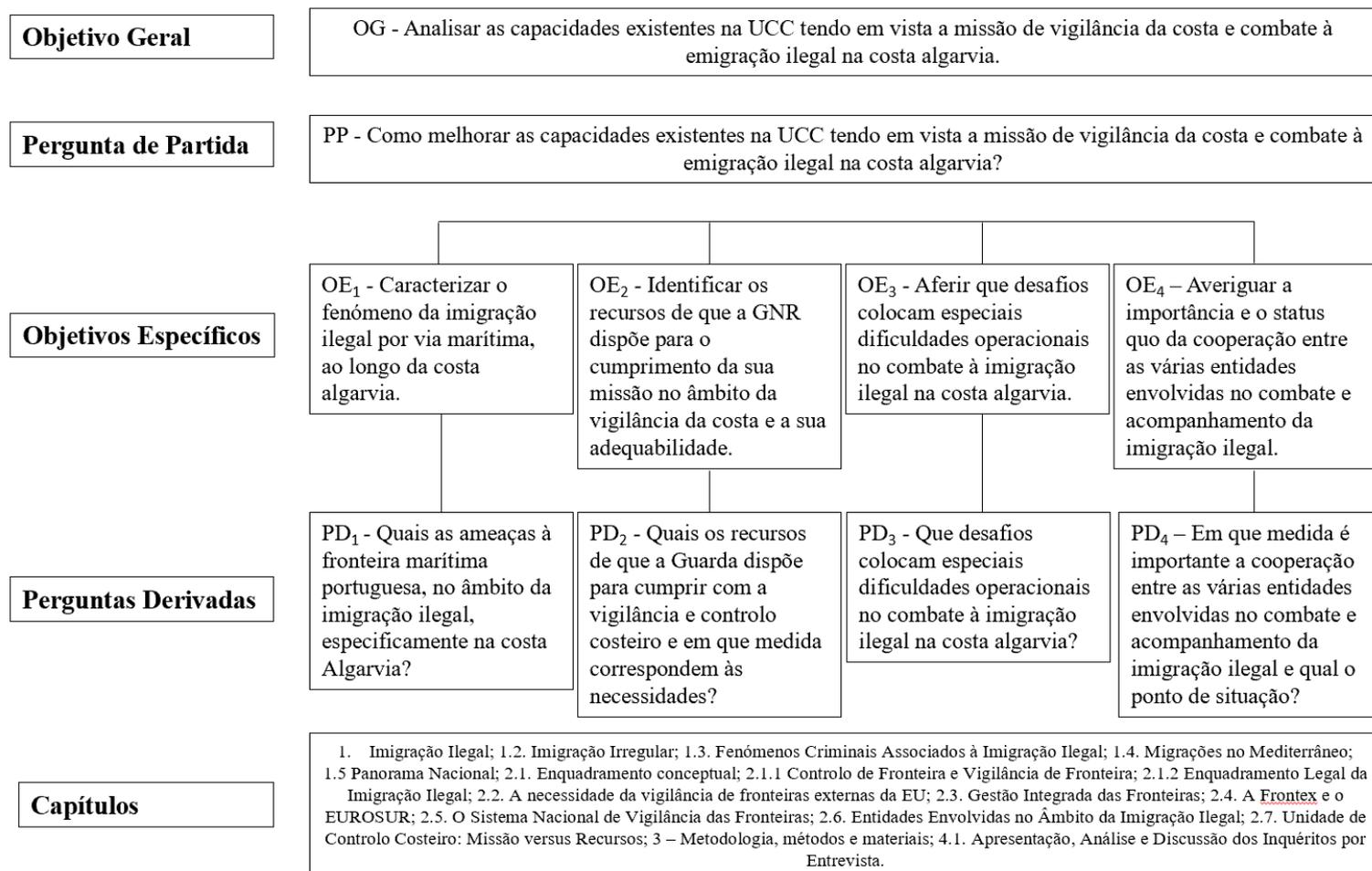
**APÊNDICE A - População estrangeira com estatuto legal de residente em Portugal,  
por décadas**

**Quadro 7 – População estrangeira com estatuto legal de residente em Portugal, por décadas**

Ano	Total de imigrantes
1990	107 767
2000	207 607
2010	443 055
2020	661 607

**Fonte: Elaboração própria**

## APÊNDICE B - Modelo de Análise



**Figura 7 - Modelo de Análise**

**Fonte: Elaboração própria**

## APÊNDICE C - Estratégias, métodos e respectivas correntes filosóficas

Quadro 8 – Estratégias, métodos e respectivas correntes filosóficas (Park et al., 2020)

<b>Estratégia</b>	<b>Métodos</b>	<b>Corrente filosófica</b>
Qualitativa	Indutivo	Construtivismo
Quantitativa	Dedutivo	Positivismo
Mista	Hipotético-dedutivo	Pragmatismo

Fonte: Elaboração própria



## **ACADEMIA MILITAR**

### **INQUÉRITO POR ENTREVISTA**

#### **CARTA DE APRESENTAÇÃO**

A presente investigação insere-se no âmbito do Relatório Científico Final do Trabalho de Investigação Aplicada, do mestrado em Ciências Militares, na Especialidade de Segurança da Academia Militar, que está subordinada ao tema: “Vigilância da Costa e o Combate à Imigração Ilegal: Desafios para a Guarda Nacional Republicana na Costa Algarvia”.

A finalidade desta investigação é analisar as capacidades que a Guarda dispõe para o desempenho da sua missão no âmbito da vigilância costeira, nomeadamente no combate à imigração ilegal. O foco é a deteção e interceção da entrada irregular de cidadãos estrangeiros em território nacional, por via marítima, particularmente na costa algarvia, através de embarcações destinadas a esse fim. Nesse sentido, o trabalho não se debruça sobre as novas competências atribuídas à GNR, no âmbito do processo de extinção do SEF, mas somente na vigilância da costa e capacidade de interceção terrestre e marítima, atribuições que já estavam conferidas à UCC/GNR.

Tendo em conta os objetivos da investigação, a realização de entrevistas torna-se fundamental para dar resposta a todas as questões levantadas, bem como relacionar factos, ideias e opiniões, que constituam doutrina de investigação. Pretende-se que as entrevistas

sejam realizadas a oficiais com experiência em diferentes níveis de Comando, tentando assim obter uma visão abrangente sobre a temática.

Venho mui respeitosamente solicitar a Vossa Excelência, que de acordo com o explanado anteriormente e considerando a sua experiência e saber, me conceda uma entrevista sobre a temática em investigação, pois a sua colaboração será essencial para atingir os objetivos propostos nesta investigação.

Antecipadamente grato. Atenciosamente,

**Sergiu Ciobanu**

**Aspirante Infantaria da GNR**

## **ENQUADRAMENTO**

A mobilidade humana através de várias rotas do Mediterrâneo é um fenómeno constante ao longo da história. Mais recentemente, desde meados da década de 1990, milhares de pessoas atravessam anualmente o Mediterrâneo de barco a partir das costas de África e da Turquia para pedir asilo ou migrar para a Europa, geralmente, por não possuírem a documentação exigida pelos países de destino para entrarem legalmente nos mesmos.

Devido às questões geográficas, Portugal pode representar uma porta de entrada na Europa, como já se verificou com algumas ocorrências do último triénio na costa algarvia, ainda que pouco frequentes.

A gestão das fronteiras da UE deve constituir uma responsabilidade partilhada. Portugal partilha dessa responsabilidade, na medida em que qualquer ameaça a um Estado-Membro põe em causa a segurança de todo o Espaço Schengen, por consequência direta da abolição de fronteiras internas e da livre circulação de pessoas e mercadorias.

No panorama nacional, é primordial o papel da Guarda neste âmbito, pois a Unidade de Controlo Costeiro detém competências de vigilância, patrulhamento e interceção terrestre e marítima, em toda a costa e mar territorial continental e das Regiões Autónomas. A capacidade de deteção e interceção de possíveis entradas irregulares por via marítima é um garante da segurança das nossas fronteiras marítimas.

## **ENTREVISTA**

As respostas conferidas às questões seguintes, servirão para alcançar os objetivos propostos na presente investigação. A informação disponibilizada servirá como objeto de estudo, pelo que solicito desde já a autorização para que as respostas sejam utilizadas e transcritas no Relatório Científico.

Nos casos em que a sensibilidade da informação assim o exija, as respostas poderão ser consideradas como classificadas. Se for do interesse de Sua Excelência, a presente investigação também poderá ser partilhada após o seu término, assim que for aprovada pela Academia Militar.

## **QUESTÕES**

1. No âmbito da imigração ilegal, como caracteriza e avalia a ameaça nas águas territoriais da costa algarvia, considerando as ocorrências do último triénio?
2. Considera que os recursos da UCC, designadamente a operabilidade do SIVICC e dos restantes meios de vigilância e patrulhamento, permitem um combate eficaz à imigração ilegal por via marítima?
3. Quais os principais desafios que identifica para a deteção antecipada de embarcações utilizadas na imigração ilegal, considerando as características das mesmas e a geografia da costa algarvia?
4. Considera fundamental existir cooperação e partilha de informação entre as várias entidades com competência para patrulhar e vigiar as águas territoriais?

## APÊNDICE E - Caracterização da amostra

Quadro 9 – Caracterização da amostra

<b>Entrevistados</b>	<b>Posto</b>	<b>Nível de Comando</b>
E1	Brigadeiro-general	Estratégico
E2	Tenente-Coronel	Operacional
E3	Major	Operacional
E4	Major	Operacional
E5	Capitão	Tático
E6	Tenente	Tático

Fonte: Elaboração própria

## **ANEXOS**

## ANEXO A - Passagens ilegais de fronteira na rota do Mediterrâneo Central

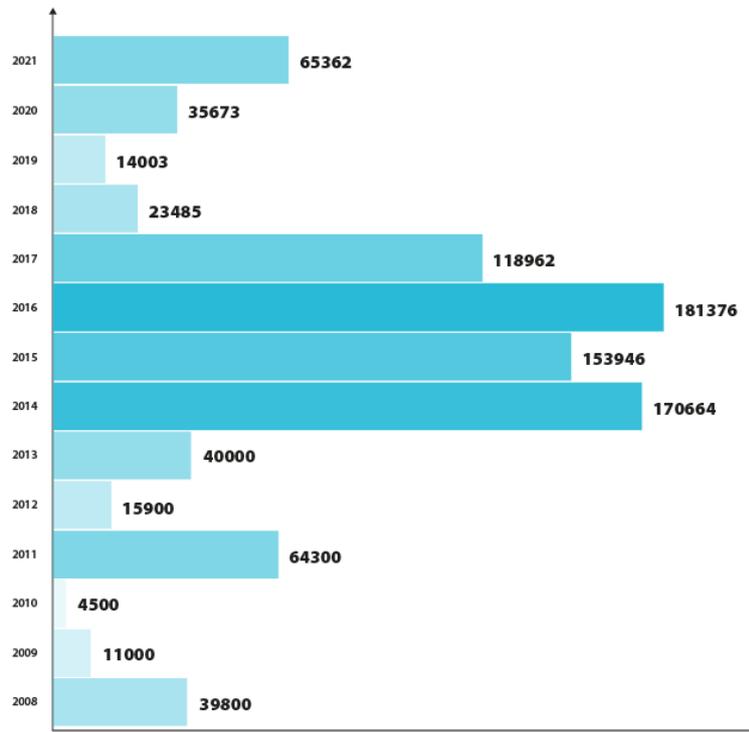


Figura 8 – Passagens ilegais de fronteira na rota do Mediterrâneo Central (incluindo Apúlia e Calábria) em números

Fonte: Frontex (2022)

## ANEXO B - Passagens ilegais de fronteira na rota do Mediterrâneo Oriental

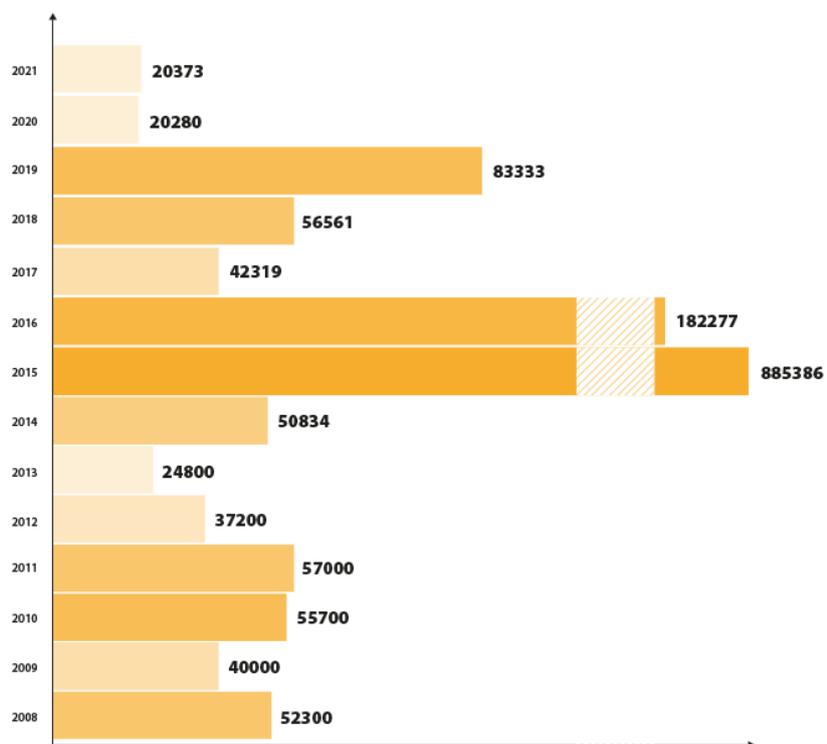


Figura 9 – Passagens ilegais de fronteira na rota do Mediterrâneo Oriental em números  
Fonte: Frontex (2022)

## ANEXO C - Migrantes mortos e desaparecidos

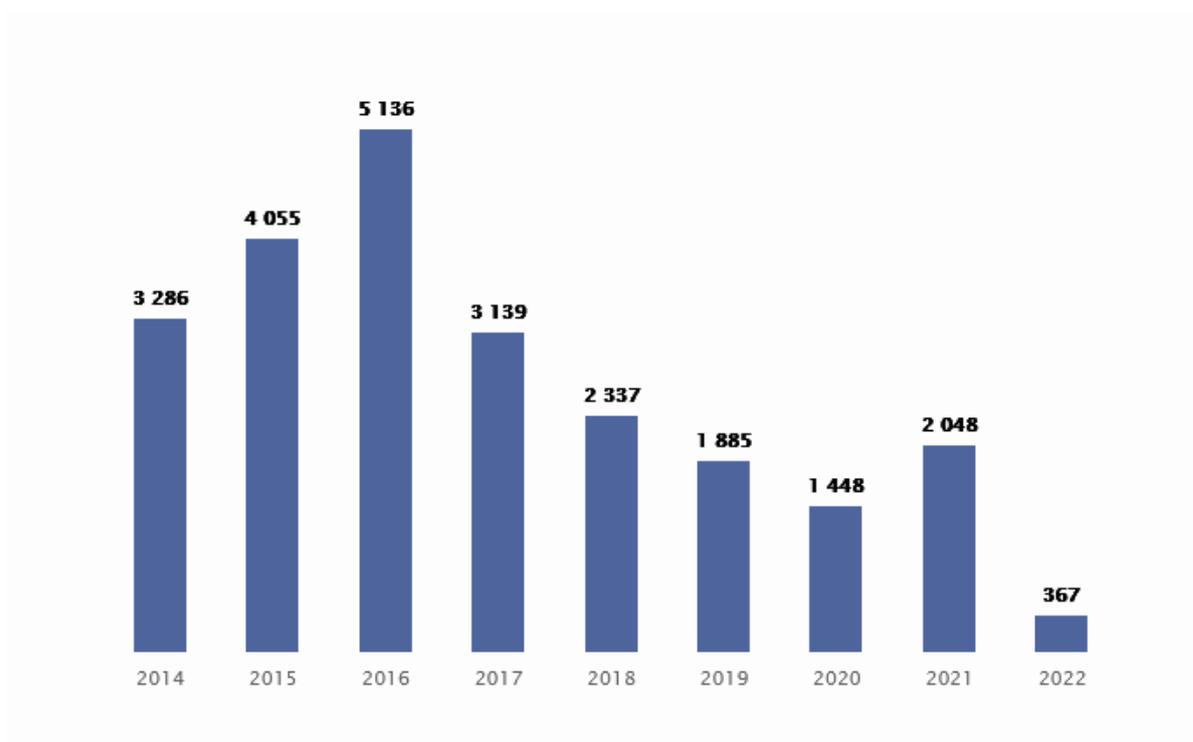


Figura 10 – Migrantes mortos e desaparecidos, por anos, nas rotas do Mediterrâneo

Fonte: Displacement Tracking Matrix (2022)

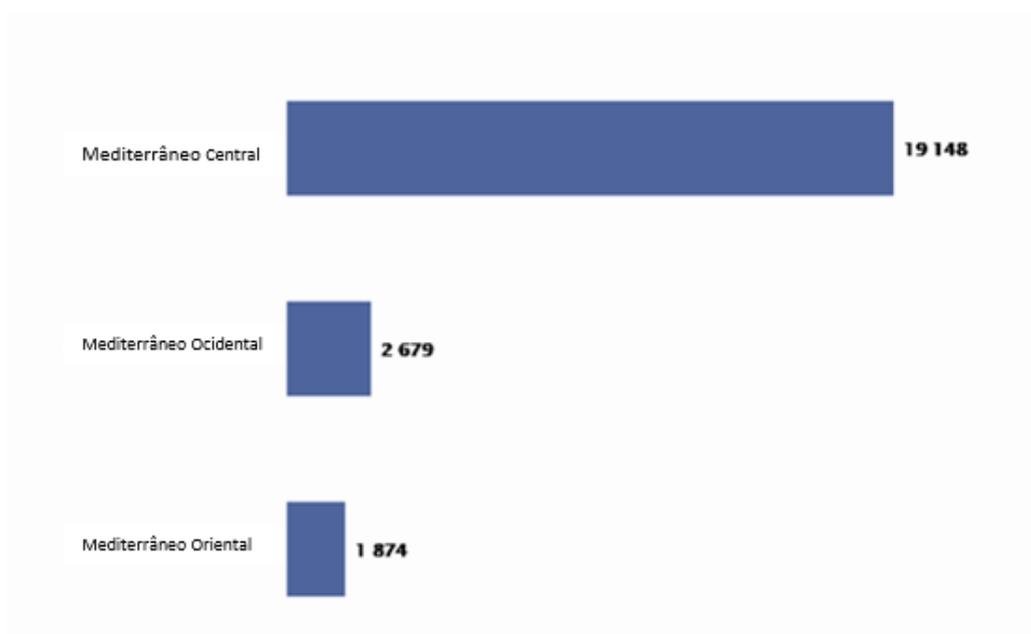
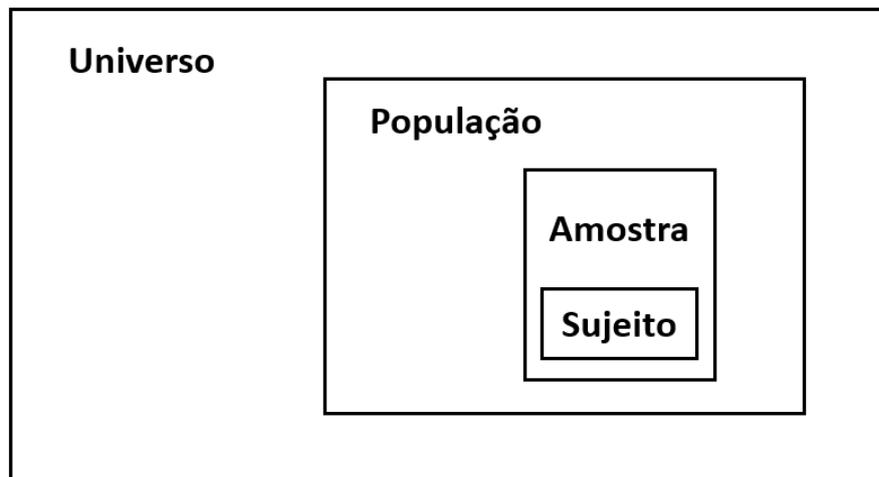


Figura 11 – Migrantes mortos e desaparecidos, por rotas, nas rotas do Mediterrâneo

Fonte: Adaptado de (Displacement Tracking Matrix, 2022)

## **ANEXO D - Relação entre universo, população, amostra e sujeito**

**Figura 12 – Relação entre universo, população, amostra e sujeito**



**Fonte: Adaptado de Rosado (2017, p. 127)**