



ACADEMIA MILITAR

A atuação da Guarda Nacional Republicana como elemento preventivo de criminalidade praticada na ferrovia

Aspirante de Infantaria da GNR Ricardo Imperadeiro Ribeiro

Trabalho de Investigação Aplicada

Mestrado Integrado de Ciências Militares na Especialidade de Segurança

Orientadora: Major de Infantaria da GNR Adriana Filipa Gameiro Martins

Júri

Presidente: Tenente-Coronel de Material Luís Filipe Pratas Quinto

Arguente: Professor Doutor Francisco Furtado

Orientadora: Major de Infantaria da GNR Adriana Filipa Gameiro Martins

Diretora de Curso: Tenente-Coronel de Cavalaria da GNR Lucília de Jesus Mendes da Silva

junho de 2025



ACADEMIA MILITAR

A atuação da Guarda Nacional Republicana como elemento preventivo de criminalidade praticada na ferrovia

Aspirante de Infantaria da GNR Ricardo Imperadeiro Ribeiro

Trabalho de Investigação Aplicada

Mestrado Integrado de Ciências Militares na Especialidade de Segurança

Orientadora: Major de Infantaria da GNR Adriana Filipa Gameiro Martins

Júri

Presidente: Tenente-Coronel de Material Luís Filipe Pratas Quinto

Arguente: Professor Doutor Francisco Furtado

Orientadora: Major de Infantaria da GNR Adriana Filipa Gameiro Martins

Diretora de Curso: Tenente-Coronel de Cavalaria da GNR Lucília de Jesus Mendes da Silva

junho de 2025

EPÍGRAFE

You are in danger of living a life so comfortable and soft, that you will die without ever realizing your true potential

— *David Goggins*

DEDICATÓRIA

À minha família, namorada, amigos e camaradas.

AGRADECIMENTOS

A elaboração deste trabalho foi o culminar do meu percurso na Academia Militar. Só foi possível graças ao apoio de várias pessoas, às quais deixo aqui o meu mais sincero agradecimento.

Agradeço à minha família, pelo apoio incondicional e por nunca deixarem de acreditar em mim. Agradeço à minha namorada, pela paciência e motivação em todos os momentos.

Quero também expressar o meu reconhecimento ao Curso General Adolfo Almeida Barbosa, em especial ao 30º Curso de Formação de Oficiais da GNR.

Agradeço a todos os formadores e comandantes que me acompanharam ao longo do meu percurso de formação.

Agradeço à minha orientadora pela disponibilidade constante em todas as fases do processo.

Agradeço a todos que, direta ou indiretamente, contribuíram para a concretização do trabalho.

RESUMO

A ferrovia assume-se como uma infraestrutura essencial para a mobilidade, pelo que se torna imperativo garantir a segurança dos passageiros que nesta circulam. A criminalidade no meio ferroviário, embora de reduzida expressão, tem características próprias que devem ser tidas em conta na abordagem feita pela Guarda Nacional Republicana no policiamento, nomeadamente a vasta extensão, grande mobilidade de passageiros e o isolamento de certas áreas. O presente estudo teve como objetivo analisar a atuação da Guarda Nacional Republicana como elemento preventivo da criminalidade praticada na ferrovia. No sentido de atingir o objetivo definido, foi adotada uma metodologia qualitativa de carácter exploratório e descritivo. A investigação baseou-se em análise documental, observação participante e na realização de 28 entrevistas semiestruturadas a Comandantes dos Comandos e Destacamentos Territoriais da Guarda Nacional Republicana, estrutura de comando, representantes nos grupos de trabalho da *European Association of Railway Police Forces* e entidades externas relacionadas com a ferrovia, nomeadamente operadores e presidência da associação europeia suprarreferida.

Foi possível identificar quais os tipos de ilícitos criminais que ocorrem com maior frequência na ferrovia, nos quais se destacam os furtos/roubos, direcionados às pessoas e infraestruturas, e os fenómenos de vandalismo e grafitagem. A Guarda Nacional Republicana realiza ações de patrulhamento em estações ferroviárias e comboios, operações de fiscalização, ações internacionais coordenadas pela *European Association of Railway Police Forces* e coopera de forma contínua com os operadores ferroviários, através da partilha de informação e colaboração na melhoria das infraestruturas. Foram identificadas limitações relativas à atuação da Guarda Nacional Republicana neste âmbito, nomeadamente a insuficiente formação especializada para os militares e a dificuldade no contacto direto com os operadores para a resolução de incidentes. A presença da Guarda Nacional Republicana é amplamente valorizada pelas entidades envolvidas e pelos passageiros, contribuindo desta forma para o aumento do sentimento de segurança.

Concluiu-se que a Guarda Nacional Republicana adota predominantemente estratégias de prevenção situacional do crime, através da redução das oportunidades para a ocorrência dos ilícitos.

Palavras-chave: Guarda Nacional Republicana, Ferrovia, Prevenção Criminal, *European Association of Railway Police Forces*, Segurança.

ABSTRACT

The railway constitutes an essential infrastructure for mobility, thus making it imperative to ensure the safety of its passengers. Crime within the railway context, although quantitatively limited, presents specific characteristics that must be considered in the approach taken by the National Republican Guard, particularly the vast geographical coverage, high passenger mobility, and the isolation of certain areas. This study aimed to analyze the role of the National Republican Guard as a preventive element against criminality occurring within the railway system. To achieve this objective, a qualitative methodology with an exploratory and descriptive nature was employed. The research involved documentary analysis, participant observation, and 28 semi-structured interviews conducted with Territorial Commanders of the National Republican Guard, members of the command structure, representatives in working groups of the European Association of Railway Police Forces, and external entities associated with the railway sector, specifically operators and the presidency of the aforementioned European association.

The study identified the most frequent types of crimes occurring in railway environments, notably thefts/robberies targeting passengers or infrastructure, and vandalism, including graffiti. The National Republican Guard carries out patrols in stations and trains, conducts inspection operations, participates in international operations coordinated by the European Association of Railway Police Forces, and maintains continuous cooperation with railway operators through information sharing and collaborative infrastructure improvements. However, the study identified several operational limitations affecting the National Republican Guard's actions in this domain, including insufficient specialized training for personnel and difficulties in direct communication with railway operators for incident resolution. Nevertheless, the presence of the National Republican Guard is widely valued by stakeholders and passengers alike, significantly contributing to an enhanced perception of safety.

It was concluded that the National Republican Guard predominantly employs situational crime prevention strategies, primarily aimed at reducing opportunities for criminal activities to occur.

Keywords: National Republican Guard, Railway, Crime Prevention, European Association of Railway Police Forces, Security.

ÍNDICE GERAL

INTRODUÇÃO	1
PARTE I – REVISÃO DE LITERATURA.....	4
CAPÍTULO 1 – CONTEXTO HISTÓRICO DA CRIMINALIDADE PRATICADA NA FERROVIA	4
1.1. O contexto histórico na ferrovia	4
1.2. A conceptualização da prevenção criminal	7
CAPÍTULO 2 – A GNR E A PREVENÇÃO DA CRIMINALIDADE PRATICADA NA FERROVIA	10
2.1. Missão, Competências e área de atuação.....	10
2.2. Contexto Criminal	14
CAPÍTULO 3 – A RAILPOL E A PREVENÇÃO DA CRIMINALIDADE PRATICADA NA FERROVIA	17
3.1. Origem da RAILPOL	17
3.2. Missão e Objetivos	18
3.3. Organização	19
3.4. Atividades.....	19
3.5. A GNR e a RAILPOL	21
PARTE II – ENQUADRAMENTO METODOLÓGICO E RESULTADOS.....	21
CAPÍTULO 4 – METODOLOGIA, MÉTODOS E MATERIAIS	21
4.1. Caraterizar investigação	21
4.2. Métodos de recolha de Dados.....	24
4.3. Caraterização da amostra.....	29
CAPÍTULO 5 –APRESENTAÇÃO, ANÁLISE E DISCUSSÃO DE RESULTADOS	31
5.1. Análise documental	31
5.1.1. Operações	32
5.1.2. Lições Identificadas.....	32

5.2. Análise dos dados obtidos através dos inquéritos por entrevista	33
5.3. Análise dos dados obtidos através da observação participante	41
5.4. Discussão dos resultados	43
CONCLUSÃO.....	45
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	49
APÊNDICES	I
ANEXOS	XXX

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura n.º 1 – Rede Ferroviária Nacional	5
Figura n.º 2 – Passageiros transportados por tipo de tráfego 2013-2023	6
Figura n.º 3 – Mercadorias transportadas por tipo de tráfego 2013-2023	6
Figura n.º 4 – Tipos de Prevenção Criminal.....	8
Figura n.º 5 – Área de Responsabilidade da GNR e PSP e a RFN.....	12
Figura n.º 6 – Evolução da criminalidade na ferrovia 2014-2023.....	16
Figura n.º 7 – Relação entre Objetivos específicos e Questões derivadas	23
Figura n.º 8 – Matriz de análise de conteúdo da questão n.º 1	34
Figura n.º 9 – Matriz de análise de conteúdo da questão n.º 2	35
Figura n.º 10 – Matriz de análise de conteúdo da questão n.º 3	36
Figura n.º 11 – Matriz de análise de conteúdo da questão n.º 4	37
Figura n.º 12 – Matriz de análise de conteúdo da questão n.º 5	37
Figura n.º 13 – Matriz de análise de conteúdo da questão n.º 6	38
Figura n.º 14 – Matriz de análise de conteúdo da questão n.º 7	39
Figura n.º 15 – Matriz de análise de conteúdo da questão n.º 8	40
Figura n.º 16 – Matriz de análise de conteúdo da questão n.º 9	41
Figura n.º 17 – Quantitativo das Revistas Científicas Q1 e Q2.....	VII
Figura n.º 18 – Ano de publicação do artigo	VII
Figura n.º 19 – Espaço SCHENGEN.....	XXX
Figura n.º 20 – Organograma Comando Operacional	XXX

ÍNDICE DE QUADROS

Quadro n.º 1– Alterações à Lei Orgânica da GNR relativas às competências na ferrovia..	11
Quadro n.º 2 – Tipologias de criminalidade praticada na ferrovia	15
Quadro n.º 3 – Grupos de Trabalho RAILPOL	20
Quadro n.º 4 – Análise Documental	25
Quadro n.º 5 – Observação participante	26
Quadro n.º 6 – Artigos científicos	VI
Quadro n.º 7 – Entrevistados	VIII
Quadro n.º 8 – Matriz de codificação das unidades de registo	IX
Quadro n.º 9 – Análise questão n.º 1	XI
Quadro n.º 10 – Análise questão n.º 2	XIII
Quadro n.º 11 – Análise questão n.º 3	XVI
Quadro n.º 12 – Análise questão n.º 4	XVII
Quadro n.º 13 – Análise questão n.º 5	XIX
Quadro n.º 14 – Análise questão n.º 6	XXI
Quadro n.º 15 – Análise questão n.º 7	XXIII
Quadro n.º 16 – Análise questão n.º 8	XXVI
Quadro n.º 17 – Análise questão n.º 9	XXVIII

LISTA DE APÊNDICES E ANEXOS

APÊNDICES:

Apêndice A – Guião de entrevista.....	I
Apêndice B – Artigos científicos.....	VI
Apêndice C – Revistas e artigos científicos	VII
Apêndice D – Entrevistados	VIII
Apêndice E – Matriz de codificação das unidades de registo	IX
Apêndice F– Análise questão n.º 1	XI
Apêndice G – Análise questão n.º 2	XIII
Apêndice H – Análise questão n.º 3	XVI
Apêndice I – Análise questão n.º 4.....	XVII
Apêndice J – Análise questão n.º 5.....	XIX
Apêndice K – Análise questão n.º 6	XXI
Apêndice L – Análise questão n.º 7.....	XXIII
Apêndice M – Análise questão n.º 8.....	XXVI
Apêndice N – Análise questão n.º 9	XXVIII

ANEXOS:

Anexo A – Espaço schengen	XXX
Anexo B – Organograma Comando Operacional.....	XXX

LISTA DE ABREVIATURAS, SIGLAS E ACRÓNIMOS

A	AM	Academia Militar
	AMT	Autoridade da Mobilidade e dos Transportes
	ANEPC	Autoridade Nacional de Emergência e Proteção Civil
	ANSF	Autoridade Nacional de Segurança Ferroviária
	APA	Associação Americana de Psicologia
	APC	Autoridade de Polícia Criminal
	Art.º	Artigo
C	CCTV	<i>Closed-circuit television</i>
	CE	Conselho Estratégico
	Cfr.	Conforme
	CINGOp	Centro Integrado Nacional de Gestão Operacional
	CMDT	Comandante
	COLPOFER	<i>Collaboration of railway police and security services</i>
	CP	Comboios de Portugal
	CPTED	<i>Crime Prevention Through Environmental Design</i>
D	CTer	Comando Territorial
	DEO	Divisão de Emprego Operacional
	DI	Direção de Informações
	DepOp	Departamento de Operações
	DG Home	<i>Directorate-General for Migration and Home Affairs</i>
	DL	Decreto-Lei
	DTer	Destacamento Territorial
E	E	Entrevistado
	EM	Estado-Membro
	EUROPOL	Agência da União Europeia para a Cooperação Policial
G	GIPO	Grupo Integrado de Planeamento de Operações

I	GNR	Guarda Nacional Republicana
	GPIAAF	Gabinete de Prevenção e Investigação de Acidentes com Aeronaves e Acidentes Ferroviários
	GT	Grupo de Trabalho
	IMT	Instituto da Mobilidade e Transportes
K	INE	Instituto Nacional de Estatística
	IP	Infraestruturas de Portugal
	KM	Quilómetro
L	LOGNR	Lei Orgânica da Guarda Nacional Republicana
	n.º	Número
O	NEP	Norma de Execução Permanente
	O_E	Objetivo específico
	O_G	Objetivo geral
P	PFN	Plano Ferroviário Nacional
	POC	<i>Point of Contact</i>
	PSP	Polícia de Segurança Pública
	Q	Quartil
Q	Q_D	Questão derivada
	Q_P	Questão de partida
	Q	Quartil
R	RAD	<i>Rail Action Days</i>
	RAILPOL	<i>European Association of Railway Police Forces</i>
	RFN	Rede Ferroviária Nacional
	RTIL	<i>Real Time Information Line</i>
S	SIOPS	Sistema Integrado de Operações de Proteção e Socorro

U	SOCTA	<i>Serious and Organised Crime Threat Assessment</i>
	UC	Unidade de contexto
	UE	Unidade de Enumeração
	UEu	União Europeia
	UIC	União Internacional dos Caminhos de Ferro
	UR	Unidade de registo
V	VTC	Videoteleconferência

INTRODUÇÃO

A atividade de transporte é algo que se assume como essencial para a economia e sociedade, sendo a mobilidade crucial para o funcionamento do mercado interno e para a qualidade de vida dos cidadãos. O setor dos transportes impulsiona o crescimento económico e a criação de empregos, pelo que é importante promover a sua sustentabilidade, considerando os novos desafios globais e o carácter internacional desta atividade (IP, 2025b).

O desenvolvimento dos centros urbanos e das áreas metropolitanas pode resultar em sistemas de transporte público extensos e de rápido e constante crescimento. Estes sistemas são essenciais para o bom funcionamento da sociedade, considerando que o seu objetivo é conectar de forma eficaz os diferentes locais e garantir que os passageiros se possam deslocar em segurança durante as suas viagens diárias (Spicer & Song, 2017).

A política de transportes da União Europeia (UEu) procura garantir uma circulação eficiente, segura e fluida de pessoas e mercadorias em toda a UEu. Através de redes de transportes internacionais, pretende garantir uma mobilidade sustentável, que ofereça opções de transporte acessíveis e eficientes em termos energéticos, com um impacto ambiental reduzido. Além disso, visa proporcionar deslocações seguras, confortáveis, com tempos de viagem aceitáveis e custos acessíveis para os utilizadores (IP, 2025b).

Considerando o contexto europeu, foi lançado, em 2016, o Plano Ferrovia 2020, baseado no PETI3+¹ que definiu um conjunto de prioridades das quais se destacam os compromissos internacionais, com Espanha e os resultantes do Corredor Atlântico, o fomento do transporte de mercadorias e a articulação entre os portos e as principais fronteiras com Espanha (IP, 2025c). Foram definidos objetivos ambiciosos, com dois mil milhões de euros para a modernização e eletrificação da maioria da ferrovia nacional, dos quais apenas cerca de metade foram concretizados (Barbosa, 2024).

O Programa Nacional de Investimentos 2030, que surge no seguimento do Plano Ferrovia 2020, identifica os 16 programas e projetos a executar na ferrovia até 2030 e “tem como objetivo ser o instrumento de planeamento do próximo ciclo de investimentos estratégicos e estruturantes de âmbito nacional, para fazer face às necessidades e desafios da próxima década e décadas vindouras” (Governo de Portugal, 2023).

Em 2025, com a aprovação do Plano Ferroviário Nacional (PFN), o transporte

¹ cfr. Resolução do Conselho de Ministros n.º 61-A/2015 - Diário da República n.º 162/2015, 1º Suplemento, Série I de 2015-08-20

ferroviário constitui novamente uma prioridade para o Governo, pela sua natureza estruturante do território e pelo papel essencial na descarbonização do setor da mobilidade². O desenvolvimento da Rede ferroviária nacional (RFN) representa um compromisso de crescimento económico, de coesão territorial e social, devendo este ocorrer de forma estruturada e no sentido do cumprimento dos compromissos afirmados por Portugal. O PFN visa duplicar a quota modal de transporte de passageiros e de mercadorias, através do estabelecimento de uma rede integrada com os principais centros urbanos, infraestruturas logísticas e ligações transfronteiriças (Resolução do Conselho de Ministros n.º 77/2025).

As iniciativas descritas vêm reforçar a aposta política na importância da ferrovia como um modo de transporte de elevada capacidade e sustentabilidade ambiental, pelo que as iniciativas de segurança relacionadas com esta devem também ser adaptadas à evolução do meio.

A ferrovia nacional constitui-se como uma infraestrutura crítica³ para a sociedade, sendo a segurança para os utilizadores da mesma uma preocupação crescente, nomeadamente no que se refere à prevenção e combate da criminalidade. As forças de segurança desempenham um papel crucial na prevenção, deteção e resposta a ameaças que possam comprometer estas infraestruturas e a segurança dos passageiros.

A segurança, do latim *securitas*, refere-se a situações em que não há qualquer perigo a temer, um estado de tranquilidade ou de confiança que resulta da ausência de perigo, a situação de um grupo social ou dos seus membros resguardado de qualquer perigo ou perturbação e o conjunto das condições materiais, económicas ou políticas, necessárias para garantir essa situação (Academia das Ciências de Lisboa, 2025).

Desta definição surgem dois elementos fundamentais: a ausência de perigo como elemento objetivo e a inexistência de temor como elemento subjetivo (Jore, 2019). Relativamente ao último, se um passageiro não se sentir seguro ou em risco de ser vítima de um crime, poderá começar a evitar utilizar transportes públicos e, consequentemente, procurará outras alternativas de movimentação (Ceccato et al., 2022). Sendo assim, sentir-se seguro em transportes públicos é uma necessidade fundamental de todos os passageiros e uma garantia para uma sociedade sustentável (Ceccato et al., 2022).

² cfr. Resolução do Conselho de Ministros n.º 77/2025, de 16 de abril - Diário da República n.º 75/2025, Série I de 2025-04-16

³ A Diretiva do Parlamento Europeu e do Conselho 2022/2557 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 14 de dezembro de 2022, define infraestruturas críticas como aquelas cuja interrupção ou destruição teria um impacto significativo na segurança pública, na saúde, na segurança ou no bem-estar económico dos cidadãos da UE.

A Guarda Nacional Republicana (GNR) e Polícia de Segurança Pública (PSP) assumem um papel preponderante nesta tarefa, por serem as forças de segurança responsáveis pelo policiamento da RFN em toda a sua extensão, dentro das suas respetivas áreas de responsabilidade.

Assim, assume-se como de extrema importância avaliar de que forma a GNR contribui para a prevenção da criminalidade praticada na ferrovia.

São seguidamente definidos os objetivos desta investigação. Defende Fortin (2009, p. 100) que “o objetivo de um estudo indica o porquê da investigação”, como tal foi definido como objetivo geral (O_G) desta investigação o seguinte:

O_G: Analisar a atuação da GNR como elemento preventivo da criminalidade praticada na ferrovia.

No seguimento da definição do O_G foram formulados quatro objetivos específicos (O_E):

O_{E1}: Identificar os principais tipos de crimes cometidos na ferrovia.

O_{E2}: Identificar as áreas geográficas de maior incidência criminal na ferrovia.

O_{E3}: Descrever as ações adotadas pela GNR na prevenção da criminalidade na ferrovia.

O_{E4}: Analisar os resultados obtidos nas ações de prevenção criminal na ferrovia.

Dos objetivos supramencionados, surgiu a questão de partida (Q_P), que tem como propósito orientar o estudo do investigador (Rosado, 2017). Como tal, foi formulada a seguinte:

Q_P: Como é que a GNR previne a criminalidade na ferrovia?

Ao estudar esta temática pretende-se, tendo em conta as tipologias de crimes cometidos na ferrovia e os resultados obtidos nas ações preventivas, apurar se o modelo de policiamento da GNR é ou não eficaz e, idealmente, sugerir modelos de policiamento que se poderiam revelar mais eficazes.

PARTE I – REVISÃO DE LITERATURA

CAPÍTULO 1 – CONTEXTO HISTÓRICO DA CRIMINALIDADE PRATICADA NA FERROVIA

1.1. O contexto histórico na ferrovia

A gestão e supervisão da ferrovia nacional envolve diversas entidades, todas com as suas respetivas competências. A Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (AMT), na qualidade de entidade reguladora ferroviária, define as regras e atribui as prioridades para a repartição da capacidade da infraestrutura ferroviária, as regras e critérios de taxação da utilização da infraestrutura e homologa as tabelas de taxas propostas pelas respetivas entidades gestoras (AMT, 2025). O Instituto da Mobilidade e Transportes (IMT) assegura as funções de Autoridade Nacional de Segurança Ferroviária (ANSF) nos termos da legislação em vigor (IMT, 2025). Tem como competências promover ações de monitorização, supervisão, evolução e da gestão da segurança no caminho-de-ferro, relativamente ao transporte ferroviário de passageiros e mercadorias realizado na RFN, de acordo com a orgânica do IMT⁴. A Infraestruturas de Portugal (IP) é responsável pela gestão da infraestrutura integrante da RFN (IP, 2025b). O Gabinete de Prevenção e Investigação de Acidentes com Aeronaves e de Acidentes Ferroviários (GPIAAF) tem como missão investigar os acidentes e incidentes relacionados com a segurança das aeronaves civis e transportes ferroviários, através da identificação das causas com o objetivo de contribuir para a prevenção de futuros acidentes e incidentes (GPIAAF, 2024).

Relativamente às empresas que operam na ferrovia nacional, dividem-se consoante transportam passageiros ou mercadorias. Os operadores de passageiros são: Comboios de Portugal (CP) e Fertagus. Os operadores de mercadorias são: *MEDWAY* e *Captrain* Portugal (Infraestruturas de Portugal, 2025d).

A RFN compreende diversas linhas e ramais (em exploração e não exploradas) com uma extensão total de 3621,6 Quilómetros (km). A rede em exploração tem 2527 km de extensão ao que acresce um total de 561 estações com serviço ferroviário (ANSF, 2024). Isto corresponde, respetivamente, uma densidade por área e por população de 2,9Km/100Km² e 2,6Km/10.000Hab (AMT, 2023).

⁴ cfr. Alínea m), n.º 3, Art.º 3.º do Decreto-Lei (DL) n.º 236/2012, de 31 de outubro, na sua redação atual

A RFN caracteriza-se em relação a três parâmetros fundamentais: bitola, número (n.º) de vias e eletrificação (AMT, 2023). A rede é quase toda em bitola ibérica (96%), sendo que apenas a linha do Vouga tem bitola métrica e predominam as linhas de via única (76%) sobre as de via dupla ou superior (24%) (AMT, 2023). Relativamente à eletrificação, está implementada em 1798,6 Km de rede, correspondendo a 70,9% da sua extensão total, valor atingido em 2021 com a conclusão da eletrificação do troço entre Viana do Castelo e a fronteira com Espanha (AMT, 2023). Em relação à utilização da rede quanto ao tipo de transporte, na maior parte da sua extensão (76,6%), as vias são usadas simultaneamente por serviços de passageiros e de mercadorias, sendo que 14,4% da rede é utilizada apenas por serviços de passageiros e 9% apenas por serviços de mercadorias (AMT, 2023).



Figura n.º 1 – RFN
Fonte: IP, 2025a

Como se pode observar na figura n.º 1, a RFN é composta por mais de 1000 km de linhas não exploradas e, conseqüentemente, várias estações e apeadeiros fechados.

De acordo com o Relatório das Estatísticas dos Transportes e Comunicações de 2023, o transporte de passageiros por comboio registou um aumento de 16,7% face a 2022, o que se traduziu num total de 200,3 milhões de passageiros.

A figura n.º 2 retrata a evolução do n.º de passageiros da RFN, entre 2013 e 2023, onde é evidenciado um decréscimo acentuado no ano de 2020, coincidente com a pandemia Covid-19.

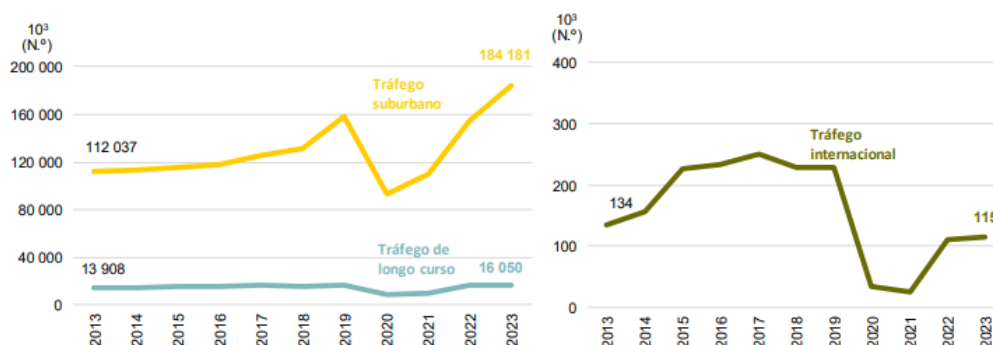


Figura n.º 2 – Passageiros transportados por tipo de tráfego 2013-2023
Fonte: Instituto Nacional Estatística (INE), 2024

Também em 2023, mas relativamente ao transporte de mercadorias, foram transportadas por ferrovia 8,6 milhões de toneladas, o que corresponde a um aumento de 2,2% em relação a 2022 (INE, 2024). Este valor compreende o tráfego nacional (6,7 milhões de toneladas) e o tráfego internacional (1,8 milhões de toneladas) (INE, 2024).

A figura n.º 3 retrata a evolução das mercadorias transportadas entre 2013 e 2023.

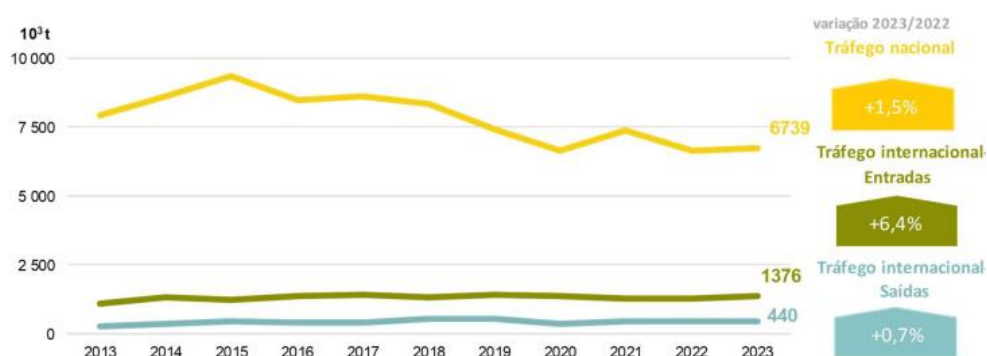


Figura n.º 3 – Mercadorias transportadas por tipo de tráfego 2013-2023
Fonte: INE, 2024

Através da análise da figura n.º 3 verifica-se uma redução gradual do volume de mercadorias transportadas dentro do território português no período assinalado. Os volumes de mercadorias transportadas de e para Portugal mantiveram-se constantes no período em estudo.

Relativamente aos normativos que regularam a segurança na ferrovia, em 1954 foi aprovado pelo governo o Regulamento para a Exploração e Polícia dos Caminhos de Ferro⁵. Este estabeleceu as bases da segurança ferroviária e da polícia dos caminhos-de-ferro em Portugal. Foram estabelecidas as normas e regras que regulam a segurança, operação e fiscalização dos transportes ferroviários, incluindo as responsabilidades dos passageiros e dos funcionários. Apesar do foco nas empresas que operam na ferrovia, o Decreto-Lei (DL) definiu também competências para as forças de segurança e sanções para infrações na ferrovia. Em 1968, foi atualizado o suprarreferido regulamento⁶, sendo introduzidos ajustes nas normas de exploração e segurança ferroviária. Em 1982, verificou-se uma nova alteração⁷ ao Regulamento de Polícia dos Caminhos de Ferro, adequando-o à reorganização administrativa pós-25 de Abril e à existência de novas empresas, tais como a REFER (hoje integrada na IP). Embora de caráter técnico, essa regulamentação refletiu a necessidade de integrar a atuação das forças de segurança com as políticas das empresas que operam na ferrovia. Mais recentemente, em 2006, foi aprovado o Regime sancionatório aplicável às transgressões ocorridas em matéria de transportes coletivos de passageiros⁸. Esta lei foi orientada para a fiscalização de títulos de transporte e prevenção de ilícitos em transportes coletivos. Foi estabelecido um novo regime de contraordenações para comportamentos ilícitos nos transportes públicos (por exemplo, viajar sem bilhete, vandalismo ou perturbação do serviço), atribuindo competências de fiscalização tanto aos agentes das empresas como às forças de segurança.

1.2. A conceptualização da prevenção criminal

A definição de prevenção criminal adotada pela UE, nos termos do Artigo (Art.º) 2.º da Decisão⁹ que cria a Rede Europeia de Prevenção da Criminalidade (Decisão 2009/902/JAI do Conselho, 2009),

abrange todas as medidas destinadas a reduzir ou a contribuir para a redução da criminalidade e do sentimento de insegurança dos cidadãos, tanto quantitativa como qualitativamente, quer através de medidas diretas de dissuasão de atividades criminosas, quer através de políticas e intervenções destinadas a reduzir as potencialidades do crime e as suas causas. (p. 45)

⁵ cfr. DL n.º 39780, de 21 de agosto de 1954

⁶ cfr. DL n.º 48 594, de 26 de setembro de 1968

⁷ cfr. Decreto Regulamentar n.º 6/82, de 19 de fevereiro de 1982

⁸ cfr. Lei n.º 28/2006 de 4 de julho

⁹ cfr. Decisão 2009/902/JAI do Conselho

Os autores Tonry e Farrington (1995) esquematizaram na sua obra quatro abordagens distintas para a prevenção da criminalidade, as quais se encontram descritas seguidamente na figura n.º 4:

Prevenção criminal através da atuação das instituições de justiça e forças de segurança

centrada na repressão e no cumprimento da lei;

Prevenção à evolução criminal

foca-se na análise e avaliação dos fatores psicológicos, educativos, psiquiátricos e médicos que levam os indivíduos a cometer atos criminosos de forma recorrente;

Prevenção comunitária

tem como ponto de partida a questão das condições de determinadas áreas e de como estas, caso apresentem vários défices, podem ter influência nas relações sociais;

Prevenção situacional do crime

relaciona-se com a diminuição das oportunidades para o crime de uma forma sistemática e permanente.

Figura n.º 4 – Tipos de Prevenção Criminal
Fonte: Tonry & Farrington, 1995

A prevenção situacional, conforme referido anteriormente, consiste numa estratégia de prevenção criminal com principal foco de reduzir as oportunidades para a ocorrência de crimes, nomeadamente, através da modificação do espaço físico, vigilância e presença policial (Clarke, 1983). A base do conceito consiste na ideia de que, ao tornar mais difícil, arriscado ou menos recompensador para o criminoso realizar o crime, as oportunidades para que ele ocorra diminuem (Clarke, 1983). O conceito de *Crime Prevention Through Environmental Design* (CPTED) fundamenta-se exatamente nesta ideia de que alterações no ambiente podem contribuir para a redução da probabilidade de ocorrência de crimes (Cozens & Linde, 2015; Cozens et al., 2005).

Smith e Clarke (2000) referem que a infraestrutura dos transportes públicos possui características que favorecem a ocorrência de crimes, nomeadamente a previsibilidade dos percursos, a elevada concentração de passageiros e a limitada capacidade de resposta imediata por parte das autoridades. Smith e Clarke (2000) defendem ainda que o aumento

da supervisão e ações de policiamento na ferrovia contribuem para a redução da criminalidade. Considerando as características supramencionadas, a infraestrutura ferroviária é designada de forma recorrente, por diversos autores, como “*soft target*” (Kralová et al., 2021; Kubalova & Lovecek, 2023; Lovecek et al., 2024). A acessibilidade das estações ferroviárias e das composições que nestas circulam, exige uma abordagem assente na prevenção situacional e manipulação do espaço físico (Lovecek et al., 2024).

Ceccato et al. (2022) referem que o crime em transportes públicos inclui atos e/ou comportamentos que perturbam a segurança dos passageiros, do pessoal e da propriedade do sistema. Além disso, os alvos dos crimes podem variar e incluir o próprio sistema (por exemplo, vandalismo e evasão ao pagamento de bilhética), os funcionários (como agressões aos seguranças) e os próprios passageiros (como furtos e agressões) (Ceccato et al., 2022). Avina (2011) e Ariel et al. (2017) confirmam essa perspetiva ao demonstrar que a presença de segurança privada e de forças de segurança nas estações ferroviárias reduz a criminalidade e melhora a perceção de segurança dos passageiros. A eficácia da presença de forças de segurança e das ações de policiamento em pontos estratégicos tem sido confirmada em diversos estudos (Ariel et al., 2017, 2024; Ceccato et al., 2022).

A criminalidade na ferrovia relaciona-se intimamente com as características do espaço físico, sendo que estações mal iluminadas, zonas isoladas e a falta de supervisão contribuem para uma maior probabilidade de ocorrência de crimes e afetam a sensação de segurança dos passageiros (Ceccato et al., 2013; Strandbygaard et al., 2022; Yavuz & Welch, 2010). Sundling e Ceccato (2022) e Králová et al. (2021) confirmam essas conclusões, referindo que estações vigiadas e bem iluminadas transmitem maior sensação de segurança e reduzem o risco de ocorrência de crimes. Além disto, a implementação de barreiras físicas, a remoção de áreas de reduzida visibilidade e melhoria das condições urbanas próximas das estações são também apontados como fatores importantes no aumento da segurança na ferrovia (Gallison & Andresen, 2017; Masoumi & Fastenmeier, 2016). Um *design* urbano inadequado pode facilitar o crime, tornando essencial a implementação de estratégias de planeamento urbano, como a eliminação de pontos cegos, a criação de percursos bem delimitados e a instalação de barreiras físicas para limitar acessos indesejados (Sundling & Ceccato, 2022). Cozens e Linde (2015) defendem que o espaço físico das estações deve promover um ambiente que desencoraje comportamentos desviantes. A expansão da infraestrutura ferroviária deve ser acompanhada pelo desenvolvimento contínuo das medidas de segurança, sendo que o contrário pode levar a uma redução do sentimento de segurança dos passageiros (Spicer & Song, 2017).

Smith e Clarke (2000) defendem ainda que medidas de prevenção situacional, como a implementação de sistemas de videovigilância e o uso de tecnologias de segurança, podem reduzir significativamente a incidência criminal na ferrovia. Ratcliffe et al. (2009) e Piza (2018) concluíram que o uso de sistemas de videovigilância contribui positivamente para a redução da criminalidade, no entanto devem ser complementados com uma resposta rápida por parte das forças de segurança. As tecnologias devem ser integradas na prevenção criminal, nomeadamente através da recolha e análise da informação proveniente dos sistema suprarreferidos, na qual se inserem os padrões da criminalidade e os horários e locais críticos. Isto permitirá aumentar a eficácia da atuação policial através de uma alocação mais eficiente dos meios existentes (Modise & Rakubu, 2025).

Yavuz e Welch (2010) e Chowdhury e Van Wee (2020) demonstram que certos grupos de passageiros, como mulheres e utilizadores que viajam sozinhos, tendem a sentir-se mais inseguros em ambientes pouco supervisionados, reforçando a necessidade de estratégias direcionadas para aumentar a vigilância e a presença humana na ferrovia.

Concluindo, considerando a análise feita aos artigos científicos relevantes para a temática em estudo, a prevenção criminal na ferrovia fundamenta-se essencialmente na prevenção situacional do crime.

CAPÍTULO 2 – A GNR E A PREVENÇÃO DA CRIMINALIDADE PRATICADA NA FERROVIA

2.1. Missão, Competências e área de atuação

A GNR, de acordo com o n.º 1 do Art.º 1.º da Lei Orgânica da GNR (LOGNR)¹⁰, “é uma força de segurança de natureza militar, constituída por militares organizados num corpo especial de tropas e dotada de autonomia administrativa”. A GNR é a única força de segurança de natureza militar em Portugal, encontrando-se o seu posicionamento institucional compreendido entre as forças militares e as forças e serviços de segurança.

São muitas as vertentes nas quais atua, sendo as principais as seguintes: investigação criminal; controlo costeiro; ação fiscal; fiscalização trânsito; segurança e honras de Estado; intervenção e manutenção da ordem pública; proteção e socorro; natureza e ambiente. Neste momento, a GNR é constituída por 27 Unidades: 20 são

¹⁰ Aprovada pela Lei nº63 /2007, de 6 de novembro

Comandos Territoriais, de âmbito distrital e Regiões Autónomas; 4 são Unidades Especializadas (Trânsito, Ação Fiscal, Controlo Costeiro e Proteção e Socorro); Unidade de Representação; Unidade de Intervenção e Reserva; Estabelecimento de Ensino. O Comando Territorial (CTer) tem na sua dependência os destacamentos territoriais (DTER), que se articulam localmente em subdestacamentos ou postos.

No que concerne à atuação da GNR em matéria de prevenção da criminalidade na ferrovia, é importante perceber, através do estudo da LOGNR e da sua evolução, se esta sempre foi uma missão atribuída. Seguidamente, é apresentado o quadro n.º 1 em que, resumidamente, são expostos os artigos referentes à ferrovia desde a conceção da GNR em 1911. Para isto foram analisadas todas as alterações feitas à LOGNR desde 1911, até à última reformulação, em 2007.

Quadro n.º 1– Alterações à LOGNR relativas às competências na ferrovia

Diário do Governo n.º 103 de 4 de maio de 1911, Decreto s/n Aprova a orgânica da GNR.	Refere o n.º 7 do Art. 2.º do Capítulo I que incumbe à GNR “a vigilância das linhas férreas, linhas telegraphicas e telephonicas”
Lei n.º 1 de 1 de julho de 1913 Confirma a Lei de 1911 e reorganiza a GNR.	Incumbe à GNR “a vigilância das linhas férreas e suas gares, linhas telegráficas e telefónicas”
Lei n.º 63 de 6 de novembro de 2007 Aprova a orgânica da GNR.	Incumbe à GNR “manter a vigilância e a protecção de pontos sensíveis, nomeadamente infra-estruturas rodoviárias, ferroviárias, aeroportuárias e portuárias, edifícios públicos e outras instalações críticas”

A competência da GNR no que concerne ao policiamento da ferrovia, apesar de ser expressamente referida nas primeiras leis que visaram a orgânica da GNR, foi omissa nas que lhes sucederam. No entanto, na sua versão mais recente, foi novamente mencionada. Desta forma foi reforçada a importância da ferrovia para a atuação da GNR e a responsabilidade desta força em toda a extensão da mesma. Nos termos da alínea j) do n.º 1 do Art.º 3.º da LOGNR é da competência da GNR manter a vigilância e a proteção das infraestruturas ferroviárias. Como tal, subentende-se que recai sobre a GNR a prevenção da

criminalidade na ferrovia na sua área de responsabilidade.

A figura n.º 5, retrata a área de responsabilidade da GNR e da PSP e a RFN. A GNR é responsável por 94% do território nacional e a PSP pelos restantes 6%.



Figura n.º 5 – Área de Responsabilidade da GNR e PSP e a RFN
Fonte: Adaptado do Relatório de Atividades da GNR de 2022 e IP, 2025b

A figura n.º 5, adaptada do Relatório de Atividades da GNR de 2022 (GNR, 2023) (área de responsabilidade da PSP e GNR em toda a extensão de Portugal Continental) e da RFN (IP, 2025b), permite verificar, através da sobreposição da RFN e das áreas de responsabilidade da PSP e GNR, que a grande parte da ferrovia nacional se encontra inserida dentro da área de responsabilidade da GNR.

A segurança pode ser dividida em duas vertentes: *safety* e *security* (Jore, 2019). Pese embora que esta investigação se verse sobre a vertente *security*, no sentido de contextualizar a atuação da GNR na ferrovia, revela-se como importante distinguir esta da vertente *safety*. Segundo Jore (2019) o *safety* refere-se à proteção contra danos não intencionais, dos quais são exemplo os acidentes, e o *security* refere-se à proteção contra ameaças intencionais, como por exemplo, a criminalidade.

A GNR desempenha um duplo papel no contexto da segurança ferroviária, nas duas vertentes suprarreferidas e, além das competências que lhe são incumbidas em matéria de prevenção criminal, integra também os mecanismos nacionais de proteção civil que permitem garantir uma resposta eficaz em cenários de emergência, nomeadamente, no caso de acidentes ferroviários. A GNR, enquanto entidade integrante do Sistema Nacional de Proteção Civil [Autoridade Nacional de Emergência e Proteção Civil (ANEPC), 2025b], atua na dimensão da proteção civil, contribuindo dessa forma para prevenção e preparação face aos riscos coletivos e resposta e recuperação em caso de ocorrência de acidentes graves ou catástrofes (ANEPC, 2025b). A GNR atua ainda sob a alçada do Sistema Integrado de Operações de Proteção e Socorro (SIOPS), que consiste no conjunto de estruturas, de normas e procedimentos que asseguram que os agentes de proteção civil e as entidades com especial dever de cooperação atuam, no plano operacional, articuladamente sob um comando único, sem prejuízo da respetiva dependência hierárquica e funcional (ANEPC, 2025a). Este tem como objetivo assegurar que as operações de proteção e socorro decorrem de acordo com os princípios especiais aplicáveis às atividades de proteção civil, nomeadamente o princípio da unidade de comando que abrange as vertentes da coordenação institucional e do comando operacional (ANEPC, 2025a).

No que concerne à matéria de óbitos em circulações ferroviárias, a GNR é parte integrante dos protocolos estabelecidos nas quatro Procuradorias-Gerais Distritais de Portugal Continental, que estabelecem os procedimentos a adotar quando se verificam este tipo de situações. Estes protocolos estabelecem que nos casos em que não haja suspeita de crime doloso a autoridade de polícia criminal (APC) presente deve solicitar a comparência de perito médico-legal, ou da autoridade de saúde local, o qual deve proceder à verificação do óbito. Nos casos em que tal não se afigure possível, a verificação do óbito pode ser substituída por auto, lavrado pela competente autoridade administrativa (pela APC, em primeira linha, ou por membro da autarquia local), com a intervenção de duas testemunhas¹¹. É estabelecido como referência, nos casos em que não haja suspeita de crime doloso, que não deve ser ultrapassado o período máximo de 30 minutos de paralisação de uma composição.

Em matéria de momentos relevantes da presença da GNR na ferrovia, importa realçar o seguinte: durante a Exposição Mundial de 1998, adiante designada por Expo'98, em Lisboa, decorrida entre 22 de maio a 30 de setembro de 1998, a GNR alocou patrulhas

¹¹ cfr. Art.º 195.º do Código do Registo Civil, aprovado pelo DL 324/2008, de 28 de setembro

para a Linha da Azambuja, designadas por “Patrulhas Gil”. O principal objetivo desta iniciativa foi reforçar a segurança na ferrovia para os utilizadores que se deslocavam para a exposição. Inseriu-se no plano de segurança integrado da Expo’98, emanado pelo Ministério da Administração Interna, que previa a proteção tanto no recinto da exposição como no espaço circundante.

O CTer de Santarém implementou o programa Ferrovia Segura, no qual são direcionadas ações específicas para o policiamento da ferrovia, com presença de patrulhas em estações, comboios e linhas ferroviárias da respetiva área de responsabilidade.

2.2. Contexto Criminal

A ferrovia, como meio de transporte fulcral na Europa, tem sido um espaço explorado por redes criminosas para diversas atividades ilícitas, de acordo com o relatório da Agência da UEu para a Cooperação Policial (EUROPOL), *Serious and Organised Crime Threat Assessment* (SOCTA) de 2021. A infraestrutura ferroviária, quer de mercadorias ou passageiros, tem vindo a ser utilizada para o transporte ilegal de drogas, veículos, tabaco e migrantes (EUROPOL, 2021).

O transporte ferroviário é relevante no contexto do tráfico intraeuropeu, nomeadamente no caso da cocaína, para a exportação de veículos roubados para fora da UEu e da importação de precursores químicos para a produção de drogas sintéticas (EUROPOL, 2021). Os furtos por carteiristas são frequentemente praticados em locais com grande afluência de pessoas, dos quais se destacam as estações ferroviárias e os comboios, sendo que estes se aproveitam da distração e da proximidade física dos passageiros para subtrair bens como telemóveis e carteiras, muitas vezes sem que a vítima se aperceba do crime (EUROPOL, 2021). Estes crimes são caracterizados pela rapidez e por os infratores atuarem em grupo, o que dificulta a sua deteção e identificação (EUROPOL, 2021).

Outro fenómeno de interesse na ferrovia a nível europeu é o furto de metais da infraestrutura ferroviária, o que representa uma grande ameaça para a segurança e eficiência da ferrovia, pela possibilidade de resultar em falhas no sistema de sinalização e na interrupção da circulação dos comboios (EUROPOL, 2021).

Em relação à criminalidade na ferrovia em Portugal, foi analisada a ocorrência na área de responsabilidade da GNR, no período compreendido entre 2014 e 2023.

Através dos dados relativos aos crimes cometidos na ferrovia enviados à RAILPOL pela GNR foi possível perceber as tipologias em que estes são organizados. A análise por

tipologia de crime permite compreender melhor a complexidade da criminalidade na ferrovia e os diversos tipos de crime que nesta ocorrem.

As tipologias segundo as quais estão organizados os crimes cometidos na ferrovia são as seguintes: crimes violentos, migração ilegal, danos em infraestruturas, drogas, crimes sexuais, furtos/roubos, terrorismo, fraudes, perturbação do tráfego e posse ilegal de armas.

No quadro n.º 2 indicam-se os crimes incluídos em cada uma das tipologias de crime suprarreferidas.

Quadro n.º 2 – Tipologias de criminalidade praticada na ferrovia

Crimes violentos	Agressão física; Ofensas à integridade física; Crimes violentos com morte; Violência contra agentes da autoridade; Violência contra funcionários ferroviários; e várias formas de violência;
Migração ilegal	Entrada ilegal; e permanência ilegal;
Danos em infraestruturas	Vandalismo; Graffiti; Sabotagem; Incêndio; e infrações diversas;
Drogas	Tráfico; Uso e posse; e outros relacionados;
Crimes sexuais	Ofensas sexuais;
Furtos/Roubos	Furto contra pessoas; Roubo; Furto de mercadorias transportadas; Furto de metais; e outros relacionados;
Terrorismo	Incidentes relacionados com ameaças terroristas;
Fraudes	Uso e posse de documentos falsos; Fraude no pagamento; Bilhetes falsos e contrafeitos; <i>Skimming</i> ; e outros relacionados;
Perturbação do tráfego	Bloqueio de portas dos comboios; Travessia linha; Acionar paragem de emergência; e outros relacionados;
Posse ilegal de armas	Armas de fogo; outras categorias de armas.

Na figura n.º 6 encontra-se representado o n.º total de crimes registados na ferrovia, divididos consoante as diferentes tipologias de crime referidas anteriormente, através de cores expostas na legenda. Além disso, está também representada na figura a respetiva variação das ocorrências criminais que tiveram lugar na ferrovia, no período compreendido entre 2014 e 2023.

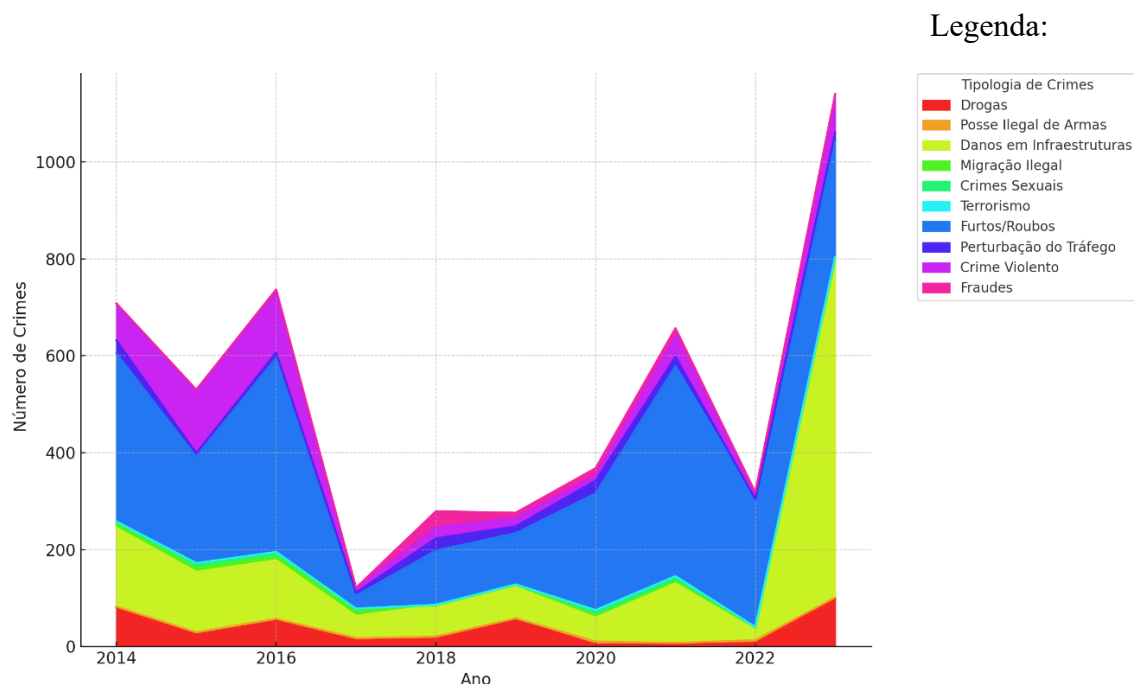


Figura n.º 6 – Evolução da criminalidade na ferrovia 2014-2023

A Figura n.º 6, elaborada de acordo com os dados extraídos dos relatórios submetidos pela GNR à RAILPOL, entre 2014 e 2023, demonstra flutuações significativas no n.º de crimes praticados na ferrovia em Portugal. Não se verifica uma tendência de evolução da criminalidade linear, verificando-se a existência de períodos de aumento e decréscimo acentuado da criminalidade na ferrovia. No total, no período referido, foram registados 5860 crimes no território nacional, com o ano de 2023 a destacar-se como o mais crítico, com 1140 ocorrências. Em contraste, o ano de 2017 registou apenas 121 crimes. Nos restantes anos registaram-se os seguintes n.ºs de crimes: 709 em 2014, 555 em 2015, 737 em 2016, 279 em 2018, 276 em 2019, 368 em 2020, 368 em 2020, 657 em 2021 e 318 em 2022. Através da análise dos Relatórios de Atividades da GNR dos anos que constituem o período em estudo, foi possível apurar que a percentagem de crimes cometidos na ferrovia em relação a todas as participações de natureza criminal feitas pela GNR, varia entre 0,08% e 0,5%. Considerando a dimensão destes valores é facilmente perceptível que o fenómeno em estudo tem expressão reduzida a nível nacional.

Relativamente às tipologias de crimes, no período estudado, e consoante as referidas na tabela 2, foram registados os seguintes crimes: Furtos/Roubos – 2390; Danos em infraestruturas – 1493; Crimes violentos – 528; Drogas – 364; Perturbação do tráfego – 154; Fraudes – 107; Crimes sexuais – 51; Migração ilegal – 43; Posse ilegal de armas – 30; e Terrorismo – 0.

Em relação às tipologias de crimes com maior prevalência na área de

responsabilidade da GNR, destacam-se em primeiro lugar os furtos/roubos por serem os que tem uma maior expressão no período estudado. Relativamente aos furtos/roubos importa fazer a distinção entre os direcionados a pessoas ou à própria infraestrutura. Os 2390 crimes registados englobaram 1459 crimes de furto contra pessoas, 346 crimes de roubo, 83 crimes de furto de mercadorias transportadas, 316 crimes de furto de metais e 186 crimes que não se inserem em nenhum dos tipos supramencionados.

Seguem-se os crimes pertencentes à tipologia de danos em infraestruturas. Dos 1493 crimes inseridos na tipologia de danos em infraestruturas, 242 crimes foram por vandalismo, 265 por Graffiti, 26 por sabotagem, 18 por incêndio e 942 por infrações diversas. Após um período de declínio entre 2017 e 2022 dos crimes contra a infraestrutura ferroviária, os n.ºs de 2023, com um total de 699 ocorrências, representam uma inversão preocupante da tendência

Mais duas tipologias de crimes assumem particular relevância no período estudado, os crimes violentos e os crimes relacionados com drogas. Relativamente aos crimes violentos, dos 528 registados, 431 foram por agressão física, sendo importante destacar ainda dois crimes violentos com morte, 46 por violência contra agentes da autoridade e 18 por violência contra funcionários ferroviários. No que concerne aos crimes relacionados com drogas, dos 364 registados, 113 foram por tráfico, 173 por uso e posse e 78 por outros motivos relacionados.

As restantes tipologias de crimes, embora relevantes, tiveram reduzida expressão no período em estudo, pelo que não se afigura como importante para o estudo demonstrar a divisão das mesmas nos respetivos crimes que as constituem.

CAPÍTULO 3 – A RAILPOL E A PREVENÇÃO DA CRIMINALIDADE PRATICADA NA FERROVIA

3.1. Origem da RAILPOL

A UEu iniciou os esforços da criação de um mercado único de serviços de transporte ferroviário com a Diretiva 91/440/CEE do Conselho, relativa ao desenvolvimento dos caminhos-de-ferro comunitários¹². Deste esforço, e considerando que cada Estado-Membro (EM) era responsável por elaborar regras e normas à escala nacional,

¹² Conselho da UEu, 1991

revelou-se necessário uniformizar os procedimentos relativos à segurança na ferrovia. Daqui surgiu a Diretiva 2004/49/CE do Parlamento Europeu e do Conselho¹³, adotada em 2004, através do estabelecimento de normas comuns entre os EM. Através desta foram impostas regras, tais como, a obrigação para as empresas que exploram as ferrovias implementarem sistemas de gestão de segurança que assegurem a prevenção de riscos, assim como a criação de uma Autoridade Nacional de Segurança, responsável por supervisionar a segurança das operações ferroviárias e garantir que as empresas cumpram as normas (Parlamento Europeu, 2004). A Diretiva 2004/49/CE do Parlamento Europeu e do Conselho foi reformulada pela Diretiva 2016/798 do Parlamento Europeu e do Conselho¹⁴, sendo esta que vigora neste momento. Além disto, torna-se ainda importante referir o Espaço *Schengen*¹⁵, criado em 1995 e que veio instaurar a livre circulação na UEu para os seus cidadãos, através da abolição dos controlos de passaportes nas suas fronteiras internas (Parlamento Europeu, 2025). Isto veio reforçar a necessidade de cooperação internacional, considerando que ameaças como vandalismo e furtos passaram a ser transnacionais (RAILPOL, 2024), evidenciando a necessidade de uma cooperação mais eficaz entre os EM.

Considerando o contexto europeu relativo à segurança e transporte, surgiu assim em 2004 a *European Association of Railway Police Forces* (RAILPOL), que consiste na rede europeia de organizações responsáveis pela segurança das ferrovias nos EM da UEu (RAILPOL, 2024). As forças de segurança dos Países-baixos e da Alemanha foram as responsáveis pela iniciativa, às quais se juntaram a Bélgica e Alemanha no início de 2005.

3.2. Missão e Objetivos

A finalidade da RAILPOL passa por intensificar a cooperação policial internacional ferroviária na Europa, para mitigar riscos e ameaças e dinamizar a implementação de medidas eficazes contra a criminalidade transfronteiriça (RAILPOL, 2024). As características específicas da ferrovia, nomeadamente a elevada concentração de pessoas e fácil deslocação entre EM, atraiu grupos organizados de imigração ilegal, tráfico de seres humanos, dinheiro, drogas e armas (RAILPOL, 2024).

A RAILPOL é composta por 25 membros de diferentes países europeus, assim como mais três organizações dos Estados Unidos da América e Canadá: *Transport Security*

¹³ Parlamento Europeu, 2004

¹⁴ Parlamento Europeu, 2016

¹⁵ Vide Anexo A

Administration, Amtrak Police e Via Rail (RAILPOL, 2024). A RAILPOL promove a colaboração entre entidades públicas e privadas responsáveis pela segurança da ferrovia e facilita a comunicação direta entre as instituições que a integram (RAILPOL, 2024).

A troca de experiências e discussões entre os membros da RAILPOL, consiste numa das principais finalidades da organização, sendo assegurado através do *Networking*, (RAILPOL, 2023). Além disso, a RAILPOL estabelece contacto com diversas organizações internacionais, como a União Internacional de Caminhos de Ferro (UIC), a *Collaboration of railway police and security services* (COLPOFER), a EUROPOL e os departamentos da Comissão Europeia responsáveis pela Imigração e controlo de fronteiras e mobilidade e transportes (RAILPOL, 2023).

3.3. Organização

O órgão responsável pela organização da RAILPOL é o Conselho Estratégico (CE), que é constituído por um representante de cada membro. Este órgão realiza duas reuniões anuais (RAILPOL, 2023). Além deste, existem ainda a Presidência da RAILPOL, responsável pela direção dos trabalhos nas reuniões, e o Secretariado. Atualmente, a Presidência e o Secretariado da RAILPOL encontram-se na responsabilidade da *Police Nationale*, força de segurança francesa, membro da RAILPOL.

A RAILPOL é financiada através do departamento responsável pela segurança interna, migração e controlo de fronteiras da Comissão Europeia, *Directorate-General for Migration and Home Affairs* (DG HOME) (Conselho da UE, 2009).

3.4. Atividades

A atividade da RAILPOL está dividida em: ações coordenadas entre os seus membros, exercícios conjuntos, *networking* e grupos de trabalho (RAILPOL, 2023).

Relativamente às ações coordenadas entre os seus membros, são coordenados *Rail Action Days* (RAD) e *Real Time Information Line* (RTIL) (RAILPOL, 2023). Relativamente aos RAD, são realizados anualmente o RAD *Blue* e o *Active Shield* e durante estas operações são efetuadas ações de policiamento conjuntas na ferrovia. Os objetivos são determinados previamente pelo CE e cada membro deve remeter os resultados obtidos ao Secretariado da RAILPOL. No que concerne à RTIL, esta foi instaurada em 2006 durante o mundial de futebol realizado na Alemanha. Deve ser solicitado pelo EM onde se realiza o evento que esta linha seja ativada e todos os países em

que se verifiquem movimentos relevantes na direção do evento devem fornecer informação através desta, nomeadamente relativamente a: n.º de passageiros, consumo de álcool e estupefacientes e comportamentos dos grupos-alvo dentro das estações e comboios.

São ainda realizados exercícios conjuntos internacionais, duas vezes por ano, dos quais são exemplo o *RAILEX* e o *RAILINVEST* (RAILPOL, 2023). O *RAILEX* tem como foco o treino da manutenção e do restauro da ordem pública em ambiente ferroviário e o *RAILINVEST* foca-se no treino relativo aos acidentes ferroviários, troca de experiências e uso de recursos técnicos.

Por último, os grupos de trabalho (GT) da RAILPOL são organizados em cinco diferentes tipologias: Crime e Migração Ilegal; Ordem Pública; Contraterrorismo; Acidentes ferroviários; e Análise estratégica.

Cada um dos GT supramencionados reúne dez vezes por ano, abordando as temáticas que lhe são incumbidas, através da partilha de boas práticas e uniformização de procedimentos (RAILPOL, 2023).

O propósito de cada um dos GT encontra-se descrito no quadro n.º 3 (RAILPOL, 2023):

Quadro n.º 3 – GT RAILPOL

Crime e Migração Ilegal	Estudo da criminalidade transnacional e monitorização dos fluxos migratórios.
Análise Estratégica	Análise da criminalidade ocorrida na ferrovia e partilha com os membros da organização, no sentido de identificar padrões e definir as prioridades das forças de segurança que operam na ferrovia.
Ordem Pública	Estudo e implementação de estratégias para controlo de multidões e gestão de situações de desordem pública que possam surgir em estações e comboios, principalmente em períodos de grande afluência de passageiros, como eventos desportivos ou manifestações. São desenvolvidas diretrizes e estabelecidas práticas para os procedimentos de intervenção policial.
Contraterrorismo	Decide quais as práticas a adotar no sentido de prevenir e detetar atos terroristas em estações e comboios. Posteriormente, dissemina estas práticas pelas empresas que operam nas redes ferroviárias dos países membros.
Acidentes Ferroviários	Prevenção e estudo dos acidentes ferroviários, das suas causas e resolução.

3.5. A GNR e a RAILPOL

A GNR exerce uma constante atividade de cooperação internacional através de cooperação bilateral, organismos internacionais e fóruns internacionais de cooperação e troca de experiências (GNR, 2024a). A vigilância e a proteção das infraestruturas ferroviárias não são exceção, sendo que a GNR integra, a nível europeu, a RAILPOL.

A nível nacional, a GNR, além do serviço diário e das competências que lhe são incumbidas no que concerne ao policiamento das linhas ferroviárias e das estações na sua área de responsabilidade, executa também as operações constantes do calendário anual aprovado pelo CE da RAILPOL. A GNR aderiu a esta rede em 2013, tendo participado ativamente nas reuniões do CE, nas reuniões de Coordenação dos Grupos de Trabalho, nos Workshops e nas Operações da rede (GNR, 2024a).

A participação da GNR nestas iniciativas internacionais fortalece a segurança na ferrovia nacional, mas também contribui decisivamente para a construção de um espaço ferroviário europeu mais seguro e resiliente. Desta forma destaca-se a importância da cooperação transnacional na prevenção e combate à criminalidade.

Portugal é o único país integrante da RAILPOL com duas forças representadas, GNR e PSP. A nível nacional, a GNR constitui-se como o *Point of Contact* (POC) entre a RAILPOL e as forças de segurança portuguesas.

A GNR faz-se representar no CE da RAILPOL pelo Chefe da Divisão de Emprego Operacional (DEO) do Departamento de Operações (DepOp) do Comando Operacional¹⁶ (CO). Em relação aos GT, descritos no quadro n.º 5, a GNR faz-se representar por um militar.

PARTE II – ENQUADRAMENTO METODOLÓGICO E RESULTADOS

CAPÍTULO 4 – METODOLOGIA, MÉTODOS E MATERIAIS

4.1. Caraterizar investigação

Em toda a redação do trabalho foram cumpridas as normas e procedimentos

¹⁶ Vide anexo B

relativos ao Trabalho de Investigação Aplicada constantes na Norma de Execução permanente (NEP) 520/6^a da Academia Militar (AM) (AM, 2024).

No que concerne à citação e respetiva referenciação, foram cumpridas as disposições constantes do referencial da 7^a Edição da Associação Americana de Psicologia (APA) (APA, 2020).

A fase metodológica da investigação visa a determinação dos métodos a utilizar para obter as respostas às questões de investigação formuladas (Fortin, 2009). Esta fase é composta por diversas etapas, nomeadamente: escolha do desenho de investigação, que consiste no plano lógico elaborado e utilizado pelo investigador para responder às questões formuladas; definição da população e da amostra; definição das variáveis; e escolha dos métodos de colheita e posterior análise dos dados obtidos (Fortin, 2009).

Refere Rosado (2017) que, em função da natureza do problema que se pretende investigar, deverá ser adotada uma determinada estratégia de investigação, que deverá ser quantitativa, qualitativa ou mista. Na abordagem qualitativa o investigador não se coloca como um perito na temática, considerando que se trata uma nova relação sujeito-objeto (Fortin, 2009). Outra característica da abordagem qualitativa consiste no facto de que as pessoas que participam no estudo tiveram ou têm experiência no fenómeno a estudar (Fortin, 2009). A abordagem qualitativa adotada apoia-se no raciocínio indutivo (Fortin, 2009), centrado na análise de evidências empíricas para a formulação de conclusões gerais (Quivy & Campenhoudt, 1998; Rosado, 2017). Este método desenvolve-se de acordo com três etapas: observação dos fenómenos, descoberta da relação entre eles e generalização da relação.

O método da teoria fundamentada, descrito por Fortin (2009), consiste num método de investigação indutiva com o objetivo de gerar uma teoria a partir dos dados recolhidos e tem como característica própria a conjugação da análise de dados estatísticos, observação participante e entrevistas. Este afigura-se como o indicado para o estudo em questão, sendo que consiste numa temática não abordada anteriormente em Portugal, nomeadamente no que concerne à atuação da GNR na ferrovia. Considerando o exposto, será adotada uma estratégia de investigação qualitativa, através do método da teoria fundamentada (Fortin, 2009).

O estudo tem um carácter exploratório-descritivo, na medida em que consiste na descrição de um conceito relativo a uma população e na descrição das características de uma população no seu conjunto (Fortin, 2009). O estudo descritivo visa a descoberta das

relações que antecedem os estudos de associação que tem como finalidade a exploração e explicação de relações entre os fenómenos (Fortin, 2009).

A abordagem metodológica foi estruturada para garantir a recolha de dados relevantes e a análise das dinâmicas da temática em estudo, considerando a complexidade do tema e a multiplicidade de intervenientes. A escolha de uma abordagem qualitativa deve-se à sua adequação para explorar fenómenos sociais complexos, o que possibilita a obtenção de diferentes perspetivas detalhadas dos atores diretamente envolvidos (Fortin, 2009).

A formulação de questões derivadas (Q_D) facilita a compreensão do problema em estudo pelo que, considerando a Q_P, foram formuladas as seguintes:

Q_{D1}: Quais são os crimes praticados com maior frequência na ferrovia?

Q_{D2}: Quais são as áreas geográficas em que a incidência criminal é mais significativa?

Q_{D3}: De que forma a GNR implementa as ações na prevenção da criminalidade na ferrovia?

Q_{D4}: Quais são os resultados obtidos nas ações de prevenção criminal na ferrovia?

Na figura n.º 7 é possível verificar a relação entre os O_E e as Q_D formuladas.

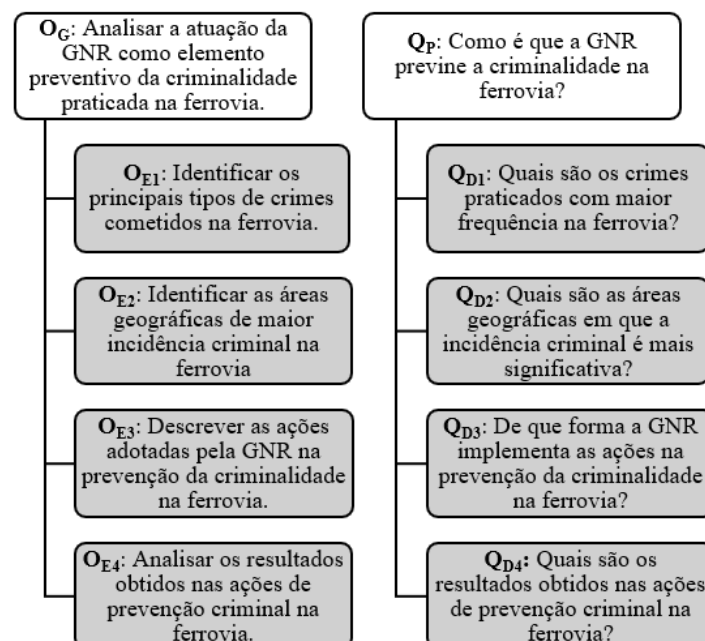


Figura n.º 7 – Relação entre O_E e Q_D

Foram formuladas um total de quatro Q_D por forma a dar resposta aos O_E

inicialmente explanados.

4.2. Métodos de recolha de Dados

A escolha das técnicas de recolha de dados a utilizar durante o processo de investigação “constitui uma etapa que o investigador não pode minimizar, pois destas depende a concretização dos objectivos do trabalho de campo” (Aires, 2011, p. 24). Estas devem ser adequadas aos objetivos da investigação e ao fenómeno em estudo (Fortin, 2009). Posto isto, a presente investigação fundamenta-se em diferentes tipologias de métodos de recolha de dados, dos quais se destacam: análise documental¹⁷, observação participante¹⁸ e inquéritos por entrevista¹⁹. A justificação pela qual foram usados os referidos métodos de recolha de dados encontra-se exposta seguidamente.

Numa fase inicial, tendo em conta o carácter exploratório referido anteriormente, foi necessário e conveniente realizar entrevistas exploratórias. Estas auxiliaram na constituição da problemática da investigação e permitiram revelar determinados aspetos do fenómeno a estudar que o investigador não teria pensado por si de forma espontânea (Quivy & Campenhoudt, 1998). Conforme defendem Quivy e Campenhoudt (1998), estas devem ser conduzidas de forma aberta e flexível, por forma a não direcionar a resposta do entrevistado (E). Consoante as condições preconizadas por Quivy e Campenhoudt (1998), primou-se pelo uso de um n.º reduzido de perguntas, que foram formuladas com carácter aberto, para maximizar a espontaneidade e profundidade das respostas.

Foram realizadas um total de duas entrevistas exploratórias com as seguintes entidades: Chefe da DEO do DepOp do CO e Diretor de Segurança da CP. Estas permitiram uma maior compreensão da temática e o estabelecimento de contactos com outras entidades relevantes para a continuação da investigação.

A análise documental, etapa que comportou uma revisão que forneceu o nível dos conhecimentos sobre a temática em estudo (Gauthier, 1992, citado por Fortin, 2009), constituiu a primeira fase da recolha de dados.

No que concerne à recolha e seleção dos artigos científicos utilizados na revisão de literatura, foi realizada uma pesquisa sistemática em três bases de dados científicas: SCOPUS, EBSCO e *ResearchGate*.

¹⁷ Vide quadro n.º 4

¹⁸ Vide quadro n.º 5

¹⁹ Vide apêndice D

A seleção dos respetivos artigos²⁰ baseou-se na pertinência para a investigação, primando-se pela escolha de artigos avaliados por pares e publicados em revistas científicas localizados nos quartis (Q) Q1 e Q2. Os principais termos de pesquisa utilizados foram “prevenção criminal”, “ferrovia” e “polícia”, individual e conjuntamente, em português e inglês (*crime prevention, railway, police*). A análise dos artigos permitiu construir uma base teórica sólida, que por sua vez sustentou as opções metodológicas e a discussão crítica dos resultados obtidos no trabalho de campo.

No apêndice B encontra-se descrita a relação dos artigos científicos utilizados no sentido de definir o conceito de prevenção criminal aplicável à ferrovia. No total, foram citados um total de 25 artigos científicos. No apêndice C, nas figuras n.º 17 e n.º 18, encontram-se descritos os quartis das revistas científicas citadas e o ano de publicação dos artigos científicos, respetivamente.

No quadro n.º 4 encontram-se descritos quais os dados consultados na referida análise documental e a respetiva fonte.

Quadro n.º 4 – Análise Documental

Dados estatísticos da GNR relativos à criminalidade na ferrovia.	Foram obtidos através da Direção de Informações (DI) do CO e consistem na relação de todos os crimes cometidos na ferrovia entre 2014 e 2023, enviada à RAILPOL pela GNR.
Dados relativos à atuação da GNR na ferrovia	Foram obtidos através do Grupo Integrado de Planeamento de Operações (GIPO) do DepOp do CO, os relatórios de lições identificadas elaborados pelos CTers no âmbito das operações da RAILPOL, no período compreendido entre 2022 e 2024. Foram obtidas através da DEO do DepOp do CO as diretivas e respetivos resultados das ações de fiscalização realizadas no âmbito das operações da RAILPOL, no período compreendido entre 2020 e 2024.
Relatórios anuais de segurança na ferrovia elaborados pela CP, IP e IMT;	Foram obtidos através dos <i>websites</i> das referidas entidades, disponíveis para consulta pública.
Documentos obtidos no contacto com a RAILPOL	Foram obtidos os Relatórios anuais da RAILPOL, divulgados no seu <i>website</i> . Foi ainda cedido pelo Secretariado da RAILPOL o livro institucional (RAILPOL, 2023) assim como infográficos elaborados anualmente em que são identificadas as ameaças a considerar na ferrovia e os resultados operacionais obtidos.

²⁰ Vide apêndice B

No sentido de acrescentar à investigação a vertente de observação participante, foi coordenado, através da DEO do DepOp do CO, o acompanhamento por parte do investigador de operações constantes do calendário anual de 2025 da RAILPOL. Encontra-se explanado no quadro n.º 5 os locais, e respetivas datas, nos quais as referidas operações se realizaram. A observação participante possibilitou ao investigador verificar de que forma se desenvolvem as ações de fiscalização e como esta presença é percecionada pelos passageiros. As ações de fiscalização observadas obtiveram resultados distintos e desenrolaram-se de forma igualmente distinta, tendo em conta os efetivos empenhados, a forma de atuação e objetivos pretendido.

Quadro n.º 5 – Observação participante

Local	Data
CTer Santarém, no DTer de Torres Novas	7 de abril de 2025
CTer Setúbal, no DTer de Palmela	7 de abril de 2025
CTer Braga, no DTer de Barcelos	8 de abril de 2025

Foi possível acompanhar um total de três ações de fiscalização. Considerando o facto de que as referidas ações foram desenvolvidas em todo o território nacional, foram selecionados os CTers constantes do quadro n.º 5, após análise dos resultados de operações anteriores. Verificou-se através desta análise que Braga, Porto, Setúbal e Santarém consistiam nos CTers com um maior n.º de ilícitos criminais detetados nas referidas ações de fiscalização. No entanto não se afigurou possível acompanhar as ações nos quatro distritos referidos, por algumas destas se realizarem simultaneamente.

As entrevistas realizadas permitiram recolher informações relativas aos factos, ideias, comportamentos, preferências, sentimentos, expectativas e atitudes dos participantes e consistiram na comunicação verbal entre o investigador e os participantes, com o objetivo de colher dados relativos às questões de investigação (Fortin, 2009). As entrevistas variam em funções de dois parâmetros distintos, sendo estes o grau de liberdade deixado aos interlocutores e o grau de profundidade da investigação, podendo então classificar-se em estruturada, semiestruturada ou não estruturada (Fortin, 2009).

Na presente investigação foram realizadas entrevistas semiestruturadas, no sentido em que o entrevistador apresentou uma relação dos temas a abordar e formulou questões a partir destes, apresentando-os segundo uma ordem que lhe conveyed (Fortin, 2009).

Para as referidas entrevistas semiestruturadas, foi utilizado um guião de entrevista²¹, elaborado pelo investigador, constituído por nove questões de resposta aberta, nos quais o E pode responder como entender, sem que tenha de escolher respostas previamente determinadas (Fortin, 2009). As nove questões referidas foram formuladas após a definição de cinco temas distintos, os quais se pretendeu abordar nas entrevistas: criminalidade na ferrovia; estratégias de prevenção; avaliação da eficácia; colaboração; e melhoria da segurança na ferrovia.

A escolha das cinco categorias supramencionadas resultou da necessidade de estruturar a recolha de dados de forma sistemática, por forma a cumprir com os objetivos inicialmente formulados e facilitar a articulação com a revisão da literatura.

A categoria “*criminalidade na ferrovia*” foi incluída por constituir o ponto de partida da análise, por forma a permitir a compreensão dos fenómenos criminais que ocorrem neste espaço, a sua tipologia e frequência, assim como as características da ferrovia que para isso contribuem.

A categoria “*estratégias de prevenção*” foi considerada essencial para identificar quais as medidas adotadas pela GNR no sentido de prevenir a criminalidade na ferrovia, tanto no plano nacional como no âmbito da cooperação europeia, nomeadamente através da RAILPOL.

A categoria “*avaliação da eficácia das ações desenvolvidas*” permitiu explorar em que medida são avaliadas as estratégias de prevenção da criminalidade aplicadas.

A categoria “*colaboração*” teve como objetivo analisar a importância da articulação entre a GNR e outras entidades, nacionais e internacionais, públicas e privadas, no garantir da segurança na ferrovia.

Por fim, a categoria “*melhoria da segurança na ferrovia*” permitiu identificar as dificuldades e constrangimentos verificadas na aplicação das estratégias de prevenção e recolher propostas no sentido de contribuir para a prevenção da criminalidade na ferrovia. Estas cinco categorias, interligadas entre si, asseguraram uma abordagem abrangente à temática em estudo.

Foi obtido dos participantes um consentimento escrito livre e esclarecido, no qual investigador forneceu uma descrição do estudo, precisou os objetivos e os dados que desejava obter (Fortin, 2009). Isto constitui-se como essencial à manutenção da ética na conduta da investigação (Brent, 1990; Cassidy e Oddi, 1986 citado por Fortin, 2009).

²¹ Vide Apêndice A

No que concerne às entrevistas, as mesmas foram realizadas em diferentes formatos, nomeadamente, presencialmente, por Videoteleconferência (VTC) e via *e-mail*. A relação das entidades entrevistadas, data de entrevista e formato encontra-se descrita em apêndice²². Realizou-se um total de 28 entrevistas: sete em formato presencial, sete por VTC e catorze via *e-mail*.

A plataforma à qual se recorreu para as entrevistas realizadas por VTC foi o *Microsoft Teams*. Para as entrevistas realizadas presencialmente e por VTC foram gravados áudios das mesmas, com recurso ao telemóvel, e remetida transcrição integral aos participantes, para posterior validação. A transcrição dos áudios foi feita pelo investigador, com o auxílio da plataforma *Turboscribe*.

A análise dos dados qualitativos, obtidos através das entrevistas, foi feita com recurso ao software MAXQDA. Recorreu-se a uma análise de conteúdo, consoante o preconizado por Sarmiento (2013). Foi feita a categorização dos dados brutos das entrevistas na qual estes passaram a ser dados organizados e com sentido bem estabelecido (Sarmiento, 2013). Foram definidas classes hierárquicas de análise, nomeadamente, categorias, subcategorias e unidades de registo (UR). Definiram-se cinco categorias e dez subcategorias, que se dividem num total de 59 UR.

Considerando o método de investigação utilizado, teoria fundamentada (Fortin, 2009), os dados obtidos nas entrevistas foram decompostos em UR, consoante das respostas obtidas. Dado o carácter exploratório da temática, as UR foram determinadas indutivamente, através das respostas dos entrevistados. Com recurso ao software MAXQDA, foram assinaladas as UR referidas pelos entrevistados e agregadas consoante o seu significado. Em apêndice²³ encontra-se a matriz de codificação das UR, na qual é atribuído um código numérico a cada uma. A referida matriz divide-se nas categorias, subcategorias, UR e o respetivo código numérico, conforme referido anteriormente.

Para cada uma das questões constantes do guião de entrevista foi elaborada uma matriz de análise de conteúdo²⁴, descrita e explicada na análise dos resultados obtidos. Esta matriz organiza-se da seguinte forma: as primeira e segunda colunas indicam a categoria e subcategoria nas quais a respetiva questão se insere; para cada um dos entrevistados são indicadas as UR referidas, por intermédio de um “x” na coluna referente a essa UR; na coluna seguinte é referida a unidade de enumeração (UE), que consiste ao n.º de vezes que

²² Vide Apêndice D

²³ Vide Apêndice E

²⁴ Vide Quadros n.º 9 a 17

determinada UR foi referida pelos entrevistados; seguidamente é indicada a percentagem de entrevistados que referiram cada UR.

As transcrições das entrevistas foram organizadas em unidades de contexto (UC), que correspondem a excertos da transcrição e remetem para uma determinada UR. Foram colocadas em apêndice²⁵ as matrizes que relacionam as unidades de contexto (UC) com as UR para cada questão da entrevista. Estas matrizes estão organizadas da seguinte forma: a primeira coluna refere-se ao E; a segunda coluna indica a UC por este referida; a última coluna refere-se à UR para qual a UC remete.

Aos entrevistados foi atribuída uma numeração de E1 a E28, não correspondendo essa ordem à disposta no apêndice D, isto no sentido de preservar a confidencialidade das respostas.

Reconhece-se que a dependência de fontes qualitativas pode limitar a generalização dos resultados (Fortin, 2009). Contudo, com a observação participante e análise documental foi garantida a profundidade necessária para o tema em questão.

4.3. Caraterização da amostra

A amostragem consiste no procedimento através do qual um grupo de pessoas é selecionado com o objetivo de obter informações relacionadas com o fenómeno (Fortin, 2009). Para caraterizar a amostra no contexto da investigação científica, a metodologia preconizada por Quivy e Campenhoudt (2008) e Fortin (2009) estabelece que a escolha da amostra deve refletir adequadamente o universo de estudo, garantindo representatividade e significância para análise. A amostra deve ser definida a partir de critérios claros e específicos, que permitam abranger os elementos necessários para responder às questões de investigação de forma sistemática e objetiva (Quivy & Campenhoudt, 1998). O método de amostragem utilizado numa investigação pode ser qualificado como probabilístico ou não probabilístico (Fortin, 2009).

Nesta investigação foi adotado um método não probabilístico, considerando que no procedimento de seleção da amostra a probabilidade de cada elemento da população ser selecionado não era igual (Fortin, 2009). O critério de seleção dos participantes seguiu a amostragem por seleção racional, que tem por base o julgamento do investigador (Fortin, 2009), garantindo que os participantes possuem conhecimento e experiência relevante para o estudo.

²⁵ Vide Apêndices F a N

A amostra desta investigação foi composta por cinco perfis distintos de participantes²⁶: Comandante (CMDT) de CTer, CMDT de DTer, entidades externas, representantes da GNR na RAILPOL e estrutura de comando da GNR. Nos seguintes parágrafos encontra-se descrita a justificação para a escolha dos supramencionados perfis.

Em relação ao primeiro grupo, foram entrevistados 16 CMDT de CTer, considerando que todos tem infraestrutura ferroviária na sua respetiva área de responsabilidade. Estes foram selecionados por serem os responsáveis diretos pela implementação das ações de policiamento nas respetivas áreas de responsabilidade. Entrevistar os CMDTs de CTer permitiu compreender de que modo cada unidade perceciona esta temática, as dificuldades sentidas face aos recursos disponíveis e a eficácia das ações preventivas adotadas.

Considerando que em Portugal Continental existem um total de 18 CTer, nos distritos de Setúbal e Vila Real, as entrevistas foram direcionadas aos CMDT do DTer do Montijo e DTer de Peso da Régua, respetivamente. Isto deveu-se ao facto da grande parte da malha ferroviária nesses distritos se encontrar na área de responsabilidade dos referidos DTer.

Nas entidades externas estão incluídos os operadores da ferrovia e a presidência da RAILPOL. Foram entrevistados os Diretores de Segurança de ambas as empresas que operam no setor do transporte de passageiros, CP e Fertagus, o Diretor do Departamento de *Security* da IP e o *Managing-Director* da RAILPOL. Foi estabelecido contacto com o IMT, na qualidade de ANSF, no entanto não se afigurou como necessária a entrevista em virtude de estes operarem exclusivamente na vertente *safety*. Foram entrevistados com o objetivo de recolher perspetivas complementares e por forma a aferir o grau de articulação com a GNR e os demais intervenientes na segurança na ferrovia. Esta dimensão externa afigura-se como essencial para avaliar a cooperação interinstitucional e a perceção do impacto das ações da GNR.

No que respeita aos representantes da GNR na RAILPOL, estes são elementos com funções diretamente relacionadas com a prevenção da criminalidade na ferrovia. Assim, foram entrevistados: o atual chefe da DEO do DepOp do CO, bem como os que lhe precederam desde a entrada da GNR na RAILPOL, dada a sua responsabilidade na coordenação e planeamento das operações da RAILPOL a nível nacional; anteriores representantes da GNR nos GT de Análise Estratégica e Crime e Migração Ilegal, por se

²⁶ Vide Apêndice D

tratarem das estruturas da RAILPOL diretamente responsáveis pela recolha, tratamento e partilha de informação criminal ocorrida na ferrovia. O atual representante nestes GT não foi entrevistado pelo facto de ter assumido recentemente as funções, não reunindo, à data da recolha de dados, um conhecimento consolidado sobre a temática em estudo. A escolha destes GT prendeu-se com a sua relevância para a caracterização das ameaças e das dinâmicas da criminalidade que ocorre na ferrovia, o que desta forma permite compreender as estratégias de prevenção adotadas e o posicionamento institucional da GNR no âmbito da cooperação europeia. Optou-se por não entrevistar os representantes nos GT de Ordem Pública, Contraterrorismo e Acidentes Ferroviários, considerando que as temáticas por estes abordadas não se inserem no objeto da presente investigação. Estas áreas, apesar de relevantes, tratam temáticas muito específicas e não correspondem ao foco preventivo e criminal que orienta esta investigação. Esta delimitação permitiu manter a coerência metodológica e centrar a recolha de dados nas entidades com responsabilidade direta na prevenção da criminalidade na ferrovia.

Em relação à estrutura de comando da GNR, foi entrevistado o 2º CMDT-Geral da GNR. Isto permitiu obter uma perspetiva estratégica e institucional acerca do planeamento, orientação e prioridades da GNR no domínio da segurança na ferrovia.

Esta investigação está delimitada temporalmente ao período entre 2014 e 2023, de modo a garantir uma análise atual e relevante dos dados e ocorrências relacionadas com a temática. O recorte temporal permite examinar as dinâmicas recentes da criminalidade na ferrovia e as estratégias preventivas implementadas pela GNR nesse intervalo.

Foi analisada a atuação da GNR em todo o território nacional, em virtude de a criminalidade na ferrovia ser um fenómeno com pouca expressão, consoante o já referido anteriormente, não se justificando a escolha de uma determinada área geográfica.

CAPÍTULO 5 –APRESENTAÇÃO, ANÁLISE E DISCUSSÃO DE RESULTADOS

5.1. Análise documental

Neste subcapítulo é analisada a documentação da GNR relativa à RAILPOL, nomeadamente as diretivas das operações realizadas, respetivos resultados e os relatórios de lições identificadas no final destas.

5.1.1. Operações

Durante as ações de fiscalização constantes do calendário anual da RAILPOL são empregues recursos das valências: Territorial, Cinotécnica, Intervenção e Ordem Pública. O emprego destas diferentes valência permite enfrentar a variedade de ameaças identificadas.

Do ponto de vista dos resultados operacionais, as operações conjuntas permitiram à GNR fiscalizar milhares de passageiros e diversas composições e estações, contribuindo desta forma para a dissuasão da criminalidade e deteção de ilícitos. Considerando os resultados operacionais e os relatórios elaborados pelas unidades, conclui-se que o principal efeito destas ações é o da prevenção e da visibilidade, pese embora que sejam detetados alguns ilícitos criminais que culminam, em alguns casos, em detenções.

Através da análise dos resultados das operações efetuadas, verifica-se que o n.º de detenções e crimes é relativamente baixo. Revela-se como importante salientar que a grande parte das infrações registadas tendem a ser de menor gravidade, como por exemplo, posse de quantidades de droga para consumo, algo que constitui contraordenação e não crime. No entanto, através destas operações, e ao combinar a vertente preventiva com ações de fiscalização direcionadas para um tipo de ilícito específico, foi também possível identificar e reprimir esses referidos fenómenos, dos quais são exemplo o vandalismo e furto de metais não preciosos.

5.1.2. Lições Identificadas

Após cada operação compete a cada unidade elaborar o relatório de lições identificadas, o qual deve remeter ao escalão superior. Estes são fundamentais para melhorar de forma contínua a atuação da GNR na ferrovia, visando diversos pontos, tais como o aumento do período das operações, maior antecedência no planeamento operacional, uma comunicação mais eficaz com os operadores ferroviários, entre outros. Neste sentido, foram analisados os relatórios de lições identificadas elaborados pelas unidades no período compreendido 2022 e 2024.

Nos relatórios suprarreferidos são revelados vários aspetos positivos e dificuldades. É referido de forma recorrente, entre os aspetos positivos, a boa aceitação por parte dos utilizadores e operadores, o aumento do sentimento de segurança e a dissuasão da prática de ilícitos criminais. Pode ler-se em diversos relatórios que houve “boa aceitação por parte dos responsáveis das estações e dos utentes, sendo evidente um aumento do sentimento de

segurança com a presença desta força de segurança”. Considerando o exposto, os passageiros e funcionários tendem a sentir-se mais seguros na presença da GNR nas estações e comboios, o que contribui para a valorização destas iniciativas.

A utilização de meios cinotécnicos é referida de forma recorrente como sendo um fator importante nas referidas ações de policiamento. É também referido que o emprego de forças de 2º nível de emprego operacional contribui para melhorar a eficácia e imagem das operações.

No que concerne aos constrangimentos verificados, são referidas transversalmente as dificuldades relacionados com a gestão dos recursos humanos e logísticos e a dificuldade de deteção de ilícitos no interior dos comboios pelos militares fardados. A presença uniformizada, pese embora que contribua para o aumento do sentimento de segurança, faz com eventuais infratores tendam a cessar os ilícitos e a afastar-se. Daqui decorre a recomendação do uso das equipas de investigação criminal para detetar ilícitos.

Outra limitação registada relaciona-se com a duração e calendarização das operações. É referido que decorrem em janelas temporais muito curtas previamente fixadas pela RAILPOL, o que impossibilita a seleção do melhor dia para a fiscalização. De semelhante modo, no caso da RAW, é referido que a obrigatoriedade de realizar ações diárias consecutivas durante esse período pode criar constrangimentos às subunidades da GNR, dada a necessidade de mobilizar efetivos continuamente.

Além da identificação dos pontos positivos e negativos verificados pelas unidades, são também propostas boas práticas e recomendações para a melhoria das ações direcionadas à ferrovia. Uma recomendação recorrente foi o reforço da divulgação e visibilidade pública das operações. É proposta uma maior comunicação nas redes sociais, inclusive a distribuição de *flyers*, aos passageiros, com conselhos de segurança, de modo a sensibilizar o público e amplificar o efeito dissuasor das patrulhas.

5.2. Análise dos dados obtidos através dos inquéritos por entrevista

Conforme foi referido anteriormente, foram elaboradas matrizes de análise de conteúdo para cada uma das questões constantes do guião de entrevistada aplicado. Estas permitem verificar quais as UR mais referidas em cada uma das questões colocadas aos entrevistados.

Seguidamente, são apresentadas as nove matrizes de codificação das respostas obtidas nos inquéritos por entrevista realizados, acompanhadas pela respetiva análise. Para

cada uma das matrizes foi formulada uma conclusão, que permite, de uma forma simples, compreender o que foi obtido com essa questão.

Categoria	Subcategoria	UR	Entrevistado																												UE	Resultado (%)		
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28				
Questão n.º 1																																		
Criminalidade na ferrovia	Tipos de crimes mais frequentes	111	x	x	x	x	x			x			x	x		x		x	x	x							x		x		14	50		
		112				x				x				x	x	x	x		x					x					x		9	32		
		113		x		x				x						x			x	x				x	x			x		x		10	36	
		114		x				x								x	x											x				6	21	
		115								x									x	x								x				4	14	
		116														x				x											x	3	11	
	Características da ferrovia que favorecem a prática de crimes	121	x					x		x	x	x						x				x					x	x			x	11	39	
		122						x	x	x	x								x				x				x	x					9	32
		123				x		x	x	x		x					x	x	x	x	x	x	x	x	x			x	x	x	x		18	64
		124						x														x		x									3	11
		125			x	x			x	x		x	x					x				x					x						9	32
		126	x			x							x		x	x	x		x				x				x						9	32
		127												x		x	x		x				x	x	x			x	x				8	29

Figura n.º 8 – Matriz de análise de conteúdo da questão n.º 1

A figura n.º 8 evidencia as respostas dos entrevistados à questão n.º 1, “*Quais são as caraterísticas específicas da ferrovia que favorecem a prática de crimes*”. Com esta questão, foi possível obter dos entrevistados, as tipologias de crimes que estes consideram mais frequentes e as caraterísticas da ferrovia que favorecem a prática de crimes. Relativamente às tipologias de crimes, foram consistentemente referidos os furtos de oportunidade como o fenómeno mais recorrente, especialmente em contextos de aglomeração de pessoas nas estações e comboios. Além destes, foram também referidas as incivildades, nas quais se destacam o vandalismo e grafitagem, e o furto de metais não preciosos. Foram ainda referidos, embora em menor frequência, o tráfico de estupefaciente, criminalidade itinerante e migração ilegal.

No que concerne às caraterísticas da ferrovia que favorecem a prática de crimes foi referido de forma quase transversal a extensão territorial e zonas isoladas como dificuldades ao policiamento. Parte dos entrevistados destacou as seguintes caraterísticas: facilidade de acesso e livre circulação nas estações e composições, muitas vezes sem controlo de entrada ou bilheteira, o que permite a circulação livre de qualquer indivíduo; infraestruturas envelhecidas, mal iluminadas ou abandonadas; ambiente propício ao anonimato e à dissimulação de intenções criminosas; elevado n.º de passageiros; e pouca presença policial.

Foi ainda referido por alguns dos entrevistados a exploração de turistas como alvos vulneráveis e o facto de o anonimato e a rapidez dos movimentos nas estações e comboios

favorecem comportamentos desviantes, uma vez que existe a possibilidade de se evadirem facilmente, dificultando a sua identificação ou perseguição pelas forças de segurança.

As respostas dos entrevistados a esta questão permitem concluir que a infraestrutura ferroviária possui características específicas que contribuem para a prática da criminalidade, das quais se destacam a grande afluência de passageiros, grande extensão, locais isolados e pouco vigiada. Estes fatores facilitam a criminalidade de oportunidade e direcionada ao património, através de furtos/roubos.

Categoria	Subcategoria	UR	Entrevistado																												UE	Resultado (%)
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28		
Questão n.º 2																																
Estratégias de prevenção	Ações adotadas	211	x	x	x		x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x			x	x	x	x	x	x		x	x	24	86		
		212		x	x		x			x			x	x			x	x	x		x	x	x				x			13	46	
		213	x			x	x	x	x								x		x							x	x	x	x	11	39	
		214		x			x			x				x		x		x	x							x				8	29	
		215			x				x	x							x	x	x							x	x	x		9	32	
		216	x																								x	x	x	4	14	
		217					x											x									x		x	4	14	
		218																			x						x				2	7
		219											x								x						x				3	11

Figura n.º 9 – Matriz de análise de conteúdo da questão n.º 2

A figura n.º 9 evidencia as respostas à questão n.º 2, “*Que ações são adotadas para prevenir a criminalidade na ferrovia?*”. Através desta, foram identificadas todo o tipo de ações levadas a cabo quer pela GNR como pelos operadores ferroviários. O patrulhamento por parte da GNR foi referido pela grande maioria dos entrevistados, pelo que se revela como a principal ação adotada.

Além do patrulhamento nas estações ferroviárias e composições, destacaram-se também as ações de fiscalização direcionadas no âmbito da RAILPOL, realizadas de forma sistemática ou inopinada, com o objetivo de identificar situações de risco e prevenir ilícitos.

Além das ações referidas, os entrevistados apontaram a videovigilância, campanhas de sensibilização e a partilha de informações operacionais entre operadores e forças de segurança como ações implementadas. A videovigilância, a cargo dos operadores, é referida como uma ação importante, com várias referências ao seu papel na deteção de comportamentos suspeitos, recolha de prova e dissuasão de atos ilícitos.

As campanhas de sensibilização surgem como complemento das medidas repressivas, sendo valorizadas sobretudo na promoção da consciencialização dos passageiros para práticas de autoproteção e prevenção de furtos ou vandalismo. Estas

campanhas, segundo os entrevistados, devem ser ajustadas à realidade local e envolver todos os intervenientes do setor ferroviário.

A partilha de informações operacionais entre operadores e forças de segurança revela-se como uma ação relevante para a prevenção criminal. A troca de dados sobre fluxos de passageiros, ocorrências registadas ou suspeitos identificadas permite uma atuação mais direcionada, melhorando a capacidade de resposta da GNR e das restantes entidades envolvidas.

Foram ainda referidas medidas complementares, como empenhar militares da investigação criminal e meios cinotécnicos, assim como realizar de ações conjuntas com outras forças e serviços de segurança, o que demonstra um esforço de articulação interinstitucional crescente. É ainda referido por alguns dos entrevistados a segurança privada e a melhoria nas infraestruturas.

Concluindo, as respostas dos entrevistados mostram que a atuação da GNR na ferrovia assenta num conjunto articulado de diferentes medidas: presença policial, ações de patrulhamento e fiscalização e colaboração com os operadores e RAILPOL.

Categoria	Subcategoria	UR	Entrevistado																												UE	Resultado (%)
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28		
Questão n.º 3																																
Estratégias de prevenção	Impacto da presença policial	221	x	x		x	x	x	x	x		x	x		x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x		23	82	
		222			x					x		x			x															x	5	18

Figura n.º 10 – Matriz de análise de conteúdo da questão n.º 3

A figura n.º 10 evidencia as respostas à questão n.º 3, “A presença policial na ferrovia tem demonstrado contribuir para a redução da criminalidade?”. A maioria dos entrevistados considera que a visibilidade da GNR, seja nas estações, seja no interior das composições, contribui para reduzir a probabilidade de ocorrência de delitos e para reforçar o sentimento de segurança dos passageiros e funcionários.

Apesar desta perceção positiva, alguns entrevistados admitem não ser possível estabelecer uma relação estatística direta entre a presença policial e a redução da criminalidade, sobretudo devido à escassez de dados específicos para a criminalidade na ferrovia.

Concluindo, torna-se possível afirmar que existe um consenso generalizado quanto à importância da presença policial como fator de dissuasão da criminalidade em contexto ferroviário.

Categoria	Subcategoria	UR	Entrevistado																												UE	Resultado (%)
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28		
Questão n.º 4																																
Avaliação da eficácia	Avaliação da eficácia	311	x			x	x	x		x				x	x	x	x	x	x	x			x				x			18	64	
		312					x	x	x		x				x			x			x	x				x	x			x	12	43
		313								x									x	x								x			4	14
		314	x				x													x		x						x	x	x	7	25
		315				x	x						x													x					4	14

Figura n.º 11 – Matriz de análise de conteúdo da questão n.º 4

A figura n.º 11 evidencia as respostas à questão n.º 4, “*De que forma é avaliado o impacto das ações de prevenção criminal na ferrovia?*”. Foi possível verificar que existe uma abordagem diversificada quanto à forma como é avaliada a eficácia das ações de prevenção criminal na ferrovia. A maioria dos entrevistados indicou que esta avaliação assenta, sobretudo, em indicadores estatísticos, como o n.º de ocorrências antes e depois das operações, o tipo de crimes detetados e as zonas mais críticas.

Foi ainda referida a análise de relatórios de lições identificadas, que são produzidos após as operações no âmbito da RAILPOL, e o uso de indicadores de segurança. Alguns entrevistados referiram que também se recorre ao feedback de passageiros e operadores ferroviários, através de observações informais e perceções recolhidas no terreno. Esta dimensão qualitativa é considerada essencial para complementar os indicadores objetivos e garantir que as ações policiais estão alinhadas com as necessidades relacionados com a segurança dos passageiros na ferrovia.

Concluindo, o impacto das ações preventivas da criminalidade na ferrovia é feito através de uma combinação de indicadores quantitativos e qualitativos. Em termos quantitativos, são analisadas os ilícitos criminais ocorridos e a sua variação. Além disso, os resultados operacionais obtidos nas ações de fiscalização permitem aferir a evolução do fenómeno criminal. Na vertente qualitativa, é obtido o feedback dos operadores ferroviários e dos passageiros.

Categoria	Subcategoria	UR	Entrevistado																												UE	Resultado (%)	
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28			
Questão n.º 5																																	
Colaboração	Colaboração GNR-Operadores	421			x					x	x	x			x	x	x	x	x		x		x					x				12	43
		422	x	x		x	x	x	x	x	x	x	x		x	x	x	x	x	x	x		x	x	x	x	x	x	x	x	x	24	86
		423					x				x								x									x				4	14
		424	x	x			x																							x		4	14
		425		x			x												x											x		4	14

Figura n.º 12 – Matriz de análise de conteúdo da questão n.º 5

A figura n.º 12 evidencia as respostas à questão n.º 5, “*De que forma a Guarda*

Nacional Republicana (GNR) e as empresas que operam na ferrovia colaboram na prevenção da criminalidade praticada na ferrovia?”. Revelou-se uma valorização clara da existência de relações interinstitucionais e operacionais.

A maioria dos entrevistados referiu a realização de reuniões periódicas e a existência de protocolos de cooperação como elementos facilitadores da atuação conjunta, assim como a partilha de informação operacional como fundamental para uma atuação eficiente e direcionada. Esta colaboração permite antecipar riscos, planejar operações com base em dados fornecidos pelos operadores e responder mais rapidamente a ocorrências. Alguns entrevistados destacaram também a importância da comunicação informal com revisores e funcionários das empresas que operam na ferrovia.

Foram ainda mencionadas situações de colaboração na instalação de medidas físicas de prevenção, como a melhoria da iluminação, instalação de videovigilância ou controlo de acessos, destacando-se o papel dos operadores na prevenção situacional do crime.

Concluindo, a GNR e as empresas que operam na ferrovia colaboram na partilha de informações, coordenação de ações de fiscalização, formação, exercícios e simulacros e comunicação constante no sentido de contribuir para a segurança na ferrovia.

Categoria	Subcategoria	UR	Entrevistado																												UE	Resultado (%)
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28		
Questão n.º 6																																
Colaboração	Colaboração GNR-RAILPOL	411	x		x		x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	26	93	
		412	x				x	x		x				x					x	x	x	x	x				x	x		13	46	
		413	x		x		x	x							x					x								x			9	32
		414			x		x	x		x	x				x				x	x	x	x	x				x	x			13	46
		415						x	x															x							3	11
		416						x												x	x		x						x			5

Figura n.º 13 – Matriz de análise de conteúdo da questão n.º 6

A figura n.º 13 evidencia as respostas à questão n.º 6, “*De que forma a GNR e a European Association of Railway Police Forces (RAILPOL) colaboram na prevenção da criminalidade praticada na ferrovia?”*. Verifica-se que a colaboração entre a GNR e a RAILPOL é valorizada de forma unânime pelos entrevistados. As operações realizadas GNR no âmbito da RAILPOL, como a RAW ou AS, são referidas de forma recorrente. Parte dos entrevistados reconhece que estas operações têm um impacto positivo na visibilidade da GNR, na partilha de boas práticas e na harmonização de procedimentos com outras forças europeias.

Foram também destacadas as oportunidades de formação e intercâmbio de informação estratégica proporcionadas pela presença nesta organização. Referiram ainda a

participação da GNR nos GT da RAILPOL, onde são discutidas as tendências criminais e estratégias de atuação.

Concluindo, a colaboração entre a GNR e a RAILPOL traduz-se na realização de operações conjuntas, através de ações de fiscalização simultâneas em todos os membros, partilha de informações e boas práticas, uniformização de procedimentos e formação especializada. Considerando a facilidade de movimentação entre EM na ferrovia, a participação da GNR na RAILPOL potencializa a prevenção da criminalidade e reafirma o compromisso em contribuir para a segurança dos passageiros.

Categoria	Subcategoria	UR	Entrevistado																												UE	Resultado (%)		
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28				
Questão n.º 7																																		
Melhoria da segurança na ferrovia	Ações implementar	a	511				x	x		x	x			x				x	x	x	x	x	x		x			x	x				14	50
		512	x	x						x	x			x	x	x	x	x	x		x	x	x	x		x			x			17	61	
		513									x								x														2	7
		514					x								x				x		x												4	14
		515		x											x				x	x	x	x	x					x		x			9	32
		516				x		x	x		x		x	x					x		x							x	x		x		11	39
		517	x		x	x	x	x		x		x	x	x			x	x	x	x		x	x				x	x		x		18	64	

Figura n.º 14 – Matriz de análise de conteúdo da questão n.º 7

A figura n.º 14 evidencia as respostas à questão n.º 7, “O que pode ser feito no sentido de contribuir para a prevenção da criminalidade na ferrovia?”. Os entrevistados indicaram medidas adicionais para melhorar a segurança na ferrovia.

A maioria apontou como prioridades: a instalação de sistemas de videovigilância e sensores de movimento, o reforço da presença policial e implementação de medidas de prevenção situacional, como por exemplo melhoria da iluminação. Vários entrevistados sugeriram ainda a criação de canais de denúncia acessíveis para os passageiros, como a afixação dos contactos da GNR nas estações ferroviárias e composições, bem como a promoção do policiamento de proximidade. Além disso, é ainda referida a continuação da aposta em campanhas de sensibilização de autoproteção. Foi novamente referida por vários entrevistados a necessidade de criação de canais de comunicação próprios entre forças de segurança e os operadores, e o potencial da tecnologia, nomeadamente da inteligência artificial e da análise preditiva de risco, como ferramentas emergentes para reforçar a eficácia da prevenção criminal.

Concluindo, os entrevistados defendem que deve ser reforçado o policiamento na ferrovia, modernizar os sistemas de segurança e videovigilância, capacitar os militares da GNR com a treino e formação específica de policiamento da ferrovia e sensibilizar os passageiros para os riscos de segurança. É novamente dado ênfase às estratégias de

prevenção situacional do crime através da manipulação do espaço físico.

Categoria	Subcategoria	UR	Entrevistado																												UE	Resultado (%)	
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28			
Questão n.º 8																																	
Melhoria da segurança na ferrovia	Formação específica	521	x		x		x			x	x	x	x					x	x		x	x					x		x			13	46
		522					x			x				x			x	x	x	x	x						x					10	36
		523													x				x	x	x									x		5	18
		524	x	x	x				x	x	x			x	x				x	x	x	x	x			x		x	x		x	17	61
		525													x	x		x							x							4	14
		526	x		x			x				x		x																		5	18
		527						x										x	x											x		4	14
		528																						x				x				2	7
		529																	x									x	x	x		4	14

Figura n.º 15 – Matriz de análise de conteúdo da questão n.º 8

A figura n.º 15 evidencia as respostas à questão n.º 8, “*Considerando a especificidade do policiamento da ferrovia, quais os aspetos que devem ser abordados na formação dos militares da GNR?*”. Os entrevistados demonstraram preocupação com a necessidade de dotar os militares da GNR de competências técnicas adaptadas ao contexto ferroviário.

De forma quase transversal, foi referida a importância do conhecimento dos riscos inerentes à infraestrutura ferroviária. A maioria das respostas apontou para a importância da formação sobre legislação ferroviária, procedimentos de atuação em acidentes e Protocolos relativos a colhidas na ferrovia.

Foi ainda destacada a necessidade de capacitação em técnicas de fiscalização e abordagem a passageiros, assim como a formação linguística, devido à diversidade dos passageiros do sistema ferroviário.

Foram referidas ações formativas centradas na deteção de indicadores comportamentais suspeitos e na antecipação de ameaças, nomeadamente para prevenção de furtos, vandalismo ou terrorismo. A formação prática, com treino em ambiente real, foi considerada essencial por vários entrevistados para garantir uma resposta operacional eficaz.

É possível concluir através das respostas dos entrevistados, que a GNR deve apostar na formação específica de policiamento da ferrovia. Esta deve centrar-se no conhecimento dos aspetos legais relacionados com a ferrovia, procedimentos de segurança, indicadores de risco e técnicas de fiscalização e abordagem adequadas à ferrovia.

Categoria	Subcategoria	UR	Entrevistado																												UE	Resultado (%)
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28		
Questão n.º 9																																
Melhoria da segurança ferroviária	Órgão na estrutura da GNR dedicado à segurança ferroviária	531	x	x		x			x		x	x	x		x		x	x	x	x	x				x			x	x	16	57	
		532			x			x			x																	x			4	14
		533			x			x		x						x		x							x	x		x				8

Figura n.º 16 – Matriz de análise de conteúdo da questão n.º 9

A figura n.º 16 evidencia as respostas à questão n.º 9, “*Considera que a GNR deveria ter um órgão na sua estrutura dedicado à segurança na ferrovia?*”. Foram reveladas uma diversidade de opiniões quanto à criação de um órgão especializado na estrutura da GNR dedicado à segurança ferroviária.

Uma parte significativa dos entrevistados defende a criação de um órgão com competências específicas nesta área, que centralize recursos, desenvolva doutrina própria e assegure uma coordenação mais eficaz com os operadores ferroviários e entidades internacionais.

Outros entrevistados, contudo, consideram que tal estrutura pode não ser proporcional face à dimensão do problema e à atual realidade. Para estes, soluções alternativas como a designação de pontos focais em cada CTer, a criação de um canal direto entre a GNR e a IP, nomeadamente com integração operacional com o Centro Integrado Nacional de Gestão Operacional (CINGOp) e a sala de situação da IP, seriam opções mais viáveis. Por fim, alguns manifestaram não ser necessária a criação de um novo órgão, desde que as estruturas atuais recebam os meios e a formação adequados para responder à especificidade da criminalidade na ferrovia.

Concluindo, as opiniões dos entrevistados revela-se dividida, no entanto a maioria refere como sendo positiva a criação de um órgão na estrutura da GNR dedicado à segurança na ferrovia.

5.3. Análise dos dados obtidos através da observação participante

O investigador acompanhou, na qualidade de observador participante, três ações de fiscalização²⁷ levadas a cabo pela GNR no contexto das operações da RAILPOL, no CTer de Santarém, CTer de Setúbal e CTer de Braga.

No CTer de Santarém, no DTer de Torres Novas, a operação decorreu no período da

²⁷ Vide quadro n.º 5

manhã, entre as 09h00 e as 11h00, tendo sido fiscalizado um comboio regional com origem na estação da Barquinha e destino na estação da Bemposta. Foi empregue um efetivo de cinco militares. Dado que o comboio apenas dispunha de uma carruagem, o n.º de passageiros era reduzido. A operação não resultou em autos nem detenções, verificando-se a ausência de resultados operacionais. Ainda assim, observou-se uma boa aceitação por parte dos passageiros e revisores, que manifestaram apreço pela presença da força de segurança.

No CTer de Setúbal, no DTer de Palmela, a ação decorreu no período da tarde, entre as 14h00 e as 17h00, tendo sido fiscalizados dois comboios Intercidades, o primeiro com origem na estação do Pinhal Novo e destino em Grândola e o segundo no sentido inverso. A operação envolveu treze militares, complementados por dois binómios cinotécnicos de deteção. Durante a fiscalização, foram elaborados dois autos de contraordenação por consumo de estupefacientes. Apesar do resultado e eficácia da ação de fiscalização, constatou-se que o elevado n.º de elementos empregues dificultou a manobra no interior das composições e induziu nos passageiros um sentimento de sobressalto, considerando tratar-se de uma força mais reforçada do que o normal.

No CTer de Braga, no DTer de Barcelos, a operação teve lugar no período da manhã, entre as 10h00 e as 12h00, e incidiu sobre dois comboios regionais, primeiramente entre as estações de Nine e Barroelas e posteriormente no sentido inverso. A operação contou com três militares e um binómio cinotécnico. Não foram registados resultados operacionais. No entanto, tal como nas restantes ações, foi visível o impacto positivo da presença da GNR junto dos passageiros e funcionários.

De forma transversal às três observações, foi possível concluir que, embora as ações nem sempre resultem na deteção de ilícitos, produzem efeitos significativos ao nível da dissuasão e do aumento do sentimento de segurança dos passageiros. Esta perceção foi confirmada durante as ações, com vários passageiros a demonstrarem agrado pela presença da GNR. Estas observações vão ao encontro dos relatórios de lições identificadas analisados no subcapítulo 5.1.2., que referem a importância da visibilidade e a aceitação social das ações de fiscalização da GNR na ferrovia. Adicionalmente, verificaram-se no terreno alguns dos constrangimentos mencionados nos referidos relatórios. Destaca-se a curta duração temporal, a dificuldade em adaptar o dispositivo ao n.º de carruagens e à densidade de passageiros e o facto de cada DTer apenas desenvolver as ações nas suas áreas de responsabilidade, o que impossibilita que os militares se mantenham durante mais tempo nas composições.

A observação participante permitiu confirmar algumas das conclusões retiradas da análise das entrevistas e documentos, demonstrando que a eficácia preventiva das operações reside no fator da visibilidade e dissuasão, mais do que nos resultados operacionais.

5.4. Discussão dos resultados

Em primeiro lugar, revela-se importante referir a carência de estudos desta temática, nomeadamente no que concerne à realidade de Portugal e da GNR. Os estudos abordados inicialmente, na revisão de literatura, focam-se essencialmente no conjunto de medidas aplicadas no âmbito da segurança na ferrovia, não abordando unicamente o impacto do policiamento nestas infraestruturas.

Através da análise das entrevistas e dos documentos obtidos junto da GNR, é possível aferir que a abordagem da GNR na prevenção da criminalidade na ferrovia assenta nos princípios inerentes à prevenção situacional do crime, através das reduções das oportunidades para que este ocorra, consoante o defendido por Tonry e Farrington (1995), Clarke (1983) e Ceccato et al. (2022), entre outros.

No que concerne às características da ferrovia que contribuem para a prática de crimes, foi confirmado o preconizado por Smith e Clarke (2000), que referem a previsibilidade dos percursos, a elevada concentração de passageiros e a limitada capacidade de resposta imediata por parte das autoridades.

A presença policial visível, através de ações de patrulhamentos regulares em estações, composições e zonas adjacentes, é unanimemente referida pelos entrevistados como a principal medida dissuasora da prática criminal, contribuindo para o aumento do sentimento de segurança dos passageiros. Consoante o exposto anteriormente, essa mesma perspetiva foi defendida por Ariel et al. (2017, 2019, 2024), Ceccato et al. (2022) e Smith e Clarke (2000), que demonstram a eficácia do policiamento em transportes públicos na redução da criminalidade. Os autores apontam essa medida como a principal e mais eficaz forma de dissuasão de comportamentos desviantes.

Do ponto de vista das ações dos operadores, a videovigilância e o controlo de acessos surgem como mecanismos importantes de prevenção, alinhando-se com o modelo CPTED, defendido por Cozens e Linde (2015) e Ratcliffe et al. (2009), que defendem a importância do desenho ambiental na redução da criminalidade. Ceccato et al. (2013) e Yavuz & Welch (2010) demonstraram que condições como a iluminação insuficiente,

ausência de pessoal, pouca presença policial, entre outras, diminuem o sentimento de segurança dos passageiros. Isto foi igualmente referido pelos entrevistados, que defendem que se deve apostar em medidas passivas de segurança. Em áreas menos policiadas ou de baixa afluência, como apeadeiros isolados, surgem também preocupações com a segurança dos passageiros e a degradação do espaço público. Estas perceções empíricas reforçam os contributos da literatura no domínio da prevenção situacional do crime, que sublinham a importância do desenho ambiental e do controlo formal e informal dos espaços públicos.

São igualmente defendidos os benefícios da tecnologia na prevenção da criminalidade. Ratcliffe et al. (2009) e Piza (2018) concluíram que a utilização de câmaras Câmaras closed-circuit television (CCTV) em espaços públicos contribui para a redução da criminalidade, devendo ser complementada com uma capacidade de resposta rápida das forças de segurança. Além disso, referem Modise e Rakubu (2025), que a recolha e análise sistemática dos dados provenientes de sistemas de segurança permite identificar padrões criminais, horários e locais críticos e desta forma otimizar a alocação dos meios. Ambas as afirmações são corroboradas pelos dados obtidos através das entrevistas, sendo ainda referida por estes, no âmbito da aplicação da tecnologia na prevenção criminal, o uso de modelos de inteligência artificial e análise preditiva de risco.

Os resultados evidenciam, portanto, a necessidade de reforçar o policiamento de proximidade, de implementar medidas de dissuasão tecnológica (videovigilância, sensores) e de promover a manutenção e vigilância das infraestruturas, como estratégias centrais para a mitigação da criminalidade.

Além destas ações, são também referidas outras no plano da prevenção comunitária, sendo que a GNR, em conjunto com os operadores, implementa campanhas e ações de sensibilização direcionadas para os passageiros. Aferir o sentimento de segurança dos passageiros, consoante defendido por Ceccato et al. (2013) e Yavuz & Welch (2010), revela-se como de extrema importância, algo que poderá ser útil para poder compreender a eficácia real das medidas implementadas.

No que concerne aos aspetos que contrastam com a revisão de literatura, importa referir que se verifica dificuldade em medir o impacto das ações da GNR na prevenção da criminalidade na ferrovia. Os autores Ariel et al. (2019) conseguiram demonstrar empiricamente qual o impacto do policiamento nos transportes públicos, através de um estudo experimental no qual foi testado o impacto do patrulhamento num determinado local e comparado com um período em que não existia o referido patrulhamento. Este

estudo deve ser replicado pela GNR, no sentido de ser possível quantificar e medir o impacto das ações preventivas da criminalidade realizadas na ferrovia.

O presente estudo, dado o seu carácter exploratório, permitiu aprofundar a prevenção da criminalidade na ferrovia na realidade de Portugal, mais especificamente na área de responsabilidade da GNR. Desta forma, foi possível determinar um conjunto de fatores, não referidos na revisão de literatura, que podem contribuir para a melhoria da atuação da GNR na ferrovia, tais como: capacitação e formação específica para o policiamento em ambiente ferroviário; integração de inteligência artificial e análise preditiva; e alterações na estrutura organizacional da GNR por forma a criar um órgão com competência específica do policiamento da ferrovia.

Em conclusão, a discussão dos resultados permite afirmar que a prevenção situacional do crime se confirma como sendo o modelo de prevenção criminal mais adequado ao contexto da segurança na ferrovia.

CONCLUSÃO

A presente investigação teve como objetivo analisar a atuação da GNR como elemento preventivo da criminalidade praticada na ferrovia, um setor estratégico para a mobilidade, coesão territorial e segurança pública. Este trabalho surgiu no contexto do reforço das infraestruturas ferroviárias a nível nacional e europeu, onde a segurança se assume como um eixo central para garantir a confiança dos cidadãos e o funcionamento eficaz deste meio de transporte.

Com base numa abordagem metodológica qualitativa, recorreu-se à análise documental, observação participante e entrevistas semiestruturadas a diversos intervenientes institucionais, incluindo CMDT de CTer, CMDT de DTer, representantes da estrutura de comando da GNR, representantes da GNR na RAILPOL e entidades externas. Esta triangulação permitiu uma leitura aprofundada e multifacetada do fenómeno.

A investigação permitiu identificar os principais ilícitos criminais ocorridos na ferrovia, na área de responsabilidade da GNR. Os furtos contra passageiros e infraestrutura e os danos, constituem as ocorrências com maior frequência. No entanto, o fenómeno da criminalidade na ferrovia é de pouca expressão, consistindo em menos de 1% das ocorrências. A criminalidade na ferrovia, apesar de representar uma pequena fração do total de crimes registados, possui características específicas que exigem uma resposta

especializada, considerando o contexto internacional e o facto de se tratar de uma infraestrutura crítica.

A atuação da GNR está alinhada com os princípios da prevenção situacional do crime, privilegiando a dissuasão através da visibilidade. Isto é complementado pela colaboração com os operadores ferroviários, que põe em prática ações de sensibilização e melhorias na infraestrutura, nomeadamente no controlo de acessos, videovigilância e iluminação. Foi também evidenciada a importância da cooperação internacional, nomeadamente a participação da GNR na RAILPOL, quer nas ações de fiscalização coordenadas internacionalmente como nos GT e CE. No plano dos resultados obtidos, conclui-se que as ações de prevenção têm um efeito dissuasor eficaz.

Com esta investigação, foi evidenciada a importância de desenvolver uma doutrina própria de policiamento na ferrovia na GNR, com formação específica que dote os militares com conhecimentos sobre infraestruturas ferroviárias, tipologias criminais e os procedimentos de segurança que devem ser tidos em conta. Devem ser alocados os recursos adequados e elaborados protocolos de cooperação e comunicação com as entidades gestoras da ferrovia.

Torna-se desta forma possível responder às Q_D formuladas inicialmente, o que por sua vez permite responder à Q_P.

No que concerne à Q_{D1}, “*Quais são os crimes praticados com maior frequência na ferrovia?*”, a análise documental e os dados estatísticos fornecidos pela GNR à RAILPOL entre 2014 e 2023 apontam os furtos/roubos e os danos em infraestruturas como os crimes com maior incidência na ferrovia. Em particular, destacam-se os furtos contra passageiros, os furtos de metais, bem como os atos de vandalismo e grafitagem. Os dados estatísticos foram corroborados pelos entrevistados, referindo justamente os furtos e os atos de vandalismo/grafitagem como os ilícitos criminais mais recorrentes na sua área de responsabilidade. Deste modo, conclui-se que existe uma preponderância dos furtos e dos danos em infraestruturas face a outras tipologias de crimes menos frequentes. Crimes violentos contra pessoas, ofensas sexuais, tráfico de droga ou posse ilegal de armas também ocorrem na ferrovia, mas em n.ºs bastante inferiores, tornando-os fenómenos menos comuns em comparação com os furtos e vandalismo.

Relativamente à Q_{D2}, “*Quais são as áreas geográficas em que a incidência criminal é mais significativa?*”, não foi possível obter a resposta, considerando que os dados obtidos juntos da DI do CO corresponderam à criminalidade ocorrida em todo o território nacional, sem discriminar as áreas geográficas nas quais ocorreram.

Em relação à Q_{D3}, “*De que forma a GNR implementa as ações na prevenção da criminalidade na ferrovia?*”, a GNR adota uma abordagem de prevenção situacional do crime, através da redução das oportunidades para a prática de ilícitos. Internamente, a GNR planeia as suas ações com base na análise de dados criminais, alocando meios de forma preferencial para os horários, locais e comboios considerados mais críticos em função do histórico de ocorrências. Isto traduz-se numa abordagem focada no patrulhamento visível em estações ferroviárias, composições e zonas envolventes, operações de fiscalização direcionadas, nas quais são empregues diferentes meios, como binómios cinotécnicos ou investigação criminal, bem como cooperação com operadores ferroviários. A cooperação com os operadores ferroviários é colocada em prática através da realização de campanhas de sensibilização e ações de autoproteção dirigidas aos passageiros. A GNR desempenha um papel ativo na RAILPOL, através da realização das ações de fiscalização previstas no calendário anual, em simultâneo com as forças congéneres.

Por último, em relação à Q_{D4}, “*Quais são os resultados obtidos nas ações de prevenção criminal na ferrovia?*”, os resultados obtidos revelam uma taxa relativamente baixa de criminalidade detetada durante as operações, o que sugere um efeito dissuasor eficaz derivado da presença policial. Os relatórios de lições identificadas e o *feedback* obtido dos operadores e passageiros referem o aumento do sentimento de segurança e boa aceitação das ações. A eficácia das ações reside principalmente na sua vertente preventiva, visível e de cooperação, pelo que estas devem ser diversificadas e aplicadas constantemente.

Em resposta à Q_P, “*Como é que a GNR previne a criminalidade na ferrovia?*”, foi possível concluir que a GNR, adota predominantemente estratégias de prevenção situacional do crime, centradas na presença policial visível, patrulhamento, operações de fiscalização e cooperação com os operadores ferroviários. A articulação com a RAILPOL, nomeadamente através da participação em operações conjuntas e GT, constitui uma mais-valia importante, contribuindo para a partilha de boas práticas e reforço da interoperabilidade. Internamente, as ações da GNR orientam-se através da análise de estatística criminal e alocação de meios consoante a informação obtida através dessa referida análise.

Durante o desenvolvimento da investigação, foram identificadas algumas limitações, que condicionaram os resultados obtidos. Em primeiro lugar, importa referir a ausência de inquéritos formais à perceção do sentimento de segurança dos passageiros, consoante previsto inicialmente. Tal não se afigurou possível por não ter sido obtida a

autorização para difusão dos questionários. Estes dados permitiriam complementar os obtidos através das entrevistas e relatórios de lições identificadas. Não foi possível acompanhar um maior n.º de ações de fiscalização, considerando que durante o período temporal em que foi realizado o trabalho de campo desenvolveu-se apenas uma operação, consoante o calendário anual da RAILPOL. Essa operação teve a duração de três dias, como tal, não foi possível ao investigador acompanhar mais ações de fiscalização. A falta de métricas estatísticas dedicadas ao contexto ferroviário dificultou também a obtenção dos dados estatísticos, tendo-se obtido somente os dados de criminalidade geral ocorrida na ferrovia, enviada pela GNR à RAILPOL. Como tal, não foi possível discriminar as áreas geográficas mais vulneráveis, consoante previsto inicialmente no OE2.

A temática da prevenção da criminalidade na ferrovia necessita de ser aprofundada, pelo que são várias as recomendações para investigações futuras que surgem deste estudo. Em primeiro lugar, recomenda-se a realização dos referidos inquéritos relativos ao sentimento de segurança dos passageiros e operadores ferroviários, antes e depois de ações de fiscalização, o que permitirá perceber de forma mais profunda o impacto das medidas preventivas. Deve ser expandida a análise, por exemplo, através da comparação das estratégias adotadas por outras forças de segurança, ou até mesmo com as práticas de forças congéneres. Conclui-se que há um vasto campo de investigação por desenvolver no domínio da segurança na ferrovia em Portugal e considera-se que este estudo, pioneiro, oferece uma base sólida para novos estudos na área.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Academia das Ciências de Lisboa. (2025). *Dicionário da Língua Portuguesa Contemporânea*. <https://dicionario.acad-ciencias.pt/>
- Aires, L. (2011). *Paradigma qualitativo e práticas de investigação educacional* (1ª ed.). Universidade Aberta. <http://hdl.handle.net/10400.2/2028>
- AM. (2024). NEP 520/6ª Anexo A - Normas para a redação de trabalhos finais de investigação na Academia Militar. AM
- APA. (2020). *Publication manual of the American Psychological Association: The official guide to APA style* (7th ed.). APA.
- Ariel, B., Bland, M., & Sutherland, A. (2017). 'Lowering the threshold of effective deterrence' - Testing the effect of private security agents in public spaces on crime: A randomized controlled trial in a mass transit system. *PLoS ONE*, 12(12). <https://doi.org/10.1371/journal.pone.0187392>
- Ariel, B., Gregory, A., Cronin, L., Ebbs, B., Wiffin, M., & Michel, N. (2024). Routinising Police-Security Collaborations: A Prospective, Mixed-Methods Experiment in British Train Stations. *Police Quarterly*, 27(4), 438–474. <https://doi.org/10.1177/10986111241227219>
- Ariel, B., Sherman, L. W., & Newton, M. (2019). Testing hot-spots police patrols against no-treatment controls: Temporal and spatial deterrence effects in the London Underground experiment. *Criminology*, 58(1), 101–128. <https://doi.org/10.1111/1745-9125.12231>
- ANSF. (2024). *Relatório Anual Segurança Ferroviária*. <https://www.imt-ip.pt/sites/IMTT/Portugues/TransportesFerroviarios/CaminhodeFerro/RelatoriosAnuaisdeSeguranca/Documents/RASF2023.pdf>
- Avina, J. (2011). Public-private partnerships in the fight against crime: An emerging frontier in corporate social responsibility. *Journal of Financial Crime*, 18(3), 282–291. <https://doi.org/10.1108/13590791111147505>
- Barbosa, J. C. (2024, July 3). Plano Ferroviário Nacional: um compromisso para o futuro de Portugal. *Público*. <https://www.publico.pt/2024/07/03/opiniao/opiniao/plano-ferroviario-nacional-compromisso-futuro-portugal-2096147>
- Ceccato, V., Gaudelet, N., & Graf, G. (2022). Crime and safety in transit environments: a systematic review of the English and the French literature, 1970–2020. *Public*

- Transport*, 14(1), 105–153. <https://doi.org/10.1007/s12469-021-00265-1>
- Ceccato, V., Uittenbogaard, A., & Bamzar, R. (2013). Security in Stockholm's underground stations: The importance of environmental attributes and context. *Security Journal*, 26(1), 33–59. <https://doi.org/10.1057/sj.2011.32>
- Chowdhury, S., & van Wee, B. (2020). Examining women's perception of safety during waiting times at public transport terminals. *Transport Policy*, 94, 102–108. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2020.05.009>
- Clarke, R. V. (1983). Situational Crime Prevention: Its Theoretical Basis and Practical Scope. *Crime and Justice*, 4, 225–256. <http://www.jstor.org/stable/1147510>
- Conselho da UEu. (1991). Desenvolvimento dos caminhos-de-ferro comunitários. Directiva 91/440/CEE do Conselho. <http://data.europa.eu/eli/dir/1991/440/oj>
- Conselho da UEu. (2009). *Rede Europeia de Prevenção da Criminalidade*. Decisão 2009/902/JAI do Conselho. <http://data.europa.eu/eli/dec/2009/902/oj>
- Cozens, P., & Linde, T. (2015). Perceptions of Crime Prevention Through Environmental Design (CPTED) at Australian Railway Stations. *Journal of Public Transportation*, 18(4), 73–92. <https://doi.org/10.5038/2375-0901.18.4.5>
- Cozens, P. M., Saville, G., & Hillier, D. (2005). Crime prevention through environmental design (CPTED): A review and modern bibliography. *Property Management*, 23(5), 328–356. <https://doi.org/10.1108/02637470510631483>
- Decreto Regulamentar n.º 6/1982, de 19 de fevereiro. Diário da República, 1.ª série — N.º 42
- DL n.º 39780/1954, de 21 de agosto. Diário do Governo, 1.ª série — N.º 184
- DL n.º 48594/1968, de 26 de setembro. Diário do Governo, 1.ª série — N.º 228
- Europol. (2021). *EU SOCTA 2021 - Serious and Organised Crime Threat Assessment*. https://www.europol.europa.eu/cms/sites/default/files/documents/socta2021_1.pdf
- Fortin, M. F. (2009). *O processo de investigação: da Concepção à realização* (5ª ed.). Lusociência.
- Gallison, J. K., & Andresen, M. A. (2017). Crime and public transportation: A case study of Ottawa's O-train system. *Canadian Journal of Criminology and Criminal Justice*, 59(1), 94–122. <https://doi.org/10.3138/cjccj.2016.E35>
- Governo de Portugal. (2023). *Programa Nacional de Investimentos 2030*. <https://www.portugal.gov.pt/pt/gc23/comunicacao/documento?i=programa-nacional-de-investimentos-2030>
- GNR. (2023). Relatório de Atividades de 2022.

- <https://www.gnr.pt/InstrumentosGestao/quar/RA2022.pdf>
- GNR. (2024a, January 30). *Cooperação Internacional*. <https://www.gnr.pt/copInternacional.aspx>
- GNR. (2024b, February 23). *Organograma da GNR*. <https://www.gnr.pt/organizacao.aspx>
- IP. (2025a, March 6). *Quem somos*. <https://www.infraestruturasdeportugal.pt/pt-pt/sobre-nos/quem-somos>
- IP. (2025b, March 6). *Rede Ferroviária*. <https://www.infraestruturasdeportugal.pt/pt-pt/infraestruturas/rede-ferroviaria>
- IP. (2025c, March 6). *Ferrovias 2020*. <https://www.infraestruturasdeportugal.pt/pt-pt/infraestruturas/investimentos/programas/planos-estrategicos/ferrovia2020>
- IP. (2025d, March 9). *Operadores*. <https://servicos.infraestruturasdeportugal.pt/pt-pt/parceiros/operacao-ferroviaria/operadores-ips>
- IMT. (2025, March 7). *Missão e Atribuições*. <https://www.imt-ip.pt/sites/IMTT/Portugues/IMTT/MissaoeAtribuicoes/Paginas/MissaoeAtribuicoes.aspx>
- INE. (2024). *Estatísticas dos Transportes e Comunicações 2023*. https://www.ine.pt/xportal/xmain?xpid=INE&xpgid=ine_publicacoes&PUBLICACOESpub_boui=439493357&PUBLICACOESmodo=2
- Jore, S. H. (2019). The Conceptual and Scientific Demarcation of Security in Contrast to Safety. *European Journal for Security Research*, 4, 157–174. <https://doi.org/10.1007/s41125-017-0021-9>
- Králová, K., Soltés, V., & Kotalová, N. (2021). Protection of transport terminals through the application of the CPTED Concept. *Transportation Research Procedia*, 55, 1593–1598. <https://doi.org/10.1016/j.trpro.2021.07.148>
- Kubalova, K., & Lovecek, T. (2023). Crime Prevention through Environmental Design of Railway Stations as a Specific Soft Target. *Sustainability*, 15(7), 5627. <https://doi.org/10.3390/su15075627>
- Lei n.º 28/2006 de 4 de julho. Diário da República, 1.ª série — N.º 127
- Lovecek, T., Rehak, D., Hromada, M., Pokorny, J., Haring, I. & Kuffa, R. (2024). Increasing the safety and security of strategic railway terminals through environmental and situational aspects, *Sustainable and Resilient Infrastructure*, 10(2), 181–201. <https://doi.org/10.1080/23789689.2024.2403883>
- Masoumi, H. E., & Fastenmeier, W. (2016). Perceptions of security in public transport systems of Germany: prospects for future research. *Journal of Transportation*

- Security*, 9, 105–116. <https://doi.org/10.1007/s12198-016-0169-y>
- Ministério dos Negócios Estrangeiros. (2025, March 8). *O Espaço Schengen*. <https://vistos.mne.gov.pt/pt/vistos-schengen/informacao-geral/area-schengen>
- Modise, J. M., & Rakubu, K. A., (2025). Enhancing Crime Prevention and Police Performance through Actionable Intelligence. *MRS Journal of Multidisciplinary Research and Studies*, 1(2), 7-18. https://www.researchgate.net/publication/389165042_Enhancing_Crime_Prevention_and_Police_Performance_through_Actionable_Intelligence/references
- Parlamento Europeu. (2004). *Diretiva relativa à segurança ferroviária*. Diretiva 2004/49/CE do Parlamento Europeu e do Conselho. <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2004:220:0016:0039:PT:PDF>
- Parlamento Europeu. (2016). *Diretiva relativa à segurança ferroviária*. Diretiva 2016/798 do Parlamento Europeu e do Conselho. <http://data.europa.eu/eli/dir/2016/798/oj>
- Parlamento Europeu. (2025, February 28). *Schengen: um guia do espaço europeu sem fronteiras*. https://www.europarl.europa.eu/pdfs/news/expert/2019/6/story/20190612_STO54307/20190612STO54307_pt.pdf
- Piza, E. L. (2018). The crime prevention effect of CCTV in public places: a propensity score analysis. *Journal of Crime and Justice*, 41(1), 14–30. <https://doi.org/10.1080/0735648X.2016.1226931>
- Quivy, R., & Campenhoudt, L. (1998). *Manual de Investigação em Ciências Sociais* (6ª ed.). Gradiva
- Resolução do Conselho de Ministros n.º 61-A/2015, de 20 de agosto. Diário da República, 1.ª série – N.º 162
- RAILPOL. (2023). *RAILPOL: From police initiative towards a european law enforcement association european association of railway police forces*. High Trade
- RAILPOL. (2024, January 30). *About RAILPOL*. <https://www.railpol.eu/site/about-railpol>
- Ratcliffe, J. H., Taniguchi, T., & Taylor, R. B. (2009). The crime reduction effects of public CCTV cameras: A multi-method spatial approach. *Justice Quarterly*, 26(4), 746–770. <https://doi.org/10.1080/07418820902873852>
- Rosado, D. P. (2017). *Elementos Essenciais de Sociologia Geral*. Gradiva
- Sarmiento, M. (2013). *Metodologia Científica para a elaboração, escrita e apresentação de teses*. Universidade Lusíada Editora
- Smith, M. J., & Clarke, R. v. (2000). Crime and Public Transport. *Crime and Justice*, 27, 169–233. <http://www.jstor.org/stable/1147664?origin=JSTOR-pdf>

- Spicer, V., & Song, J. (2017). The impact of transit growth on the perception of crime. *Journal of Environmental Psychology*, 54, 151–159. <https://doi.org/10.1016/j.jenvp.2017.09.002>
- Strandbygaard, S. K., Jensen, L. M. B., Grönlund, B., Nielsen, O. A., Jones, A. K. S., & Flower, M. (2022). Understanding passengers' fear of crime at train stations through neighbourhood types: a typological study of the Copenhagen metropolitan area. *Journal of Urbanism*, 15(1), 17–38. <https://doi.org/10.1080/17549175.2020.1828145>
- Sundling, C., & Ceccato, V. (2022). The impact of rail-based stations on passengers' safety perceptions. A systematic review of international evidence. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 86, 99–120. <https://doi.org/10.1016/j.trf.2022.02.011>
- Tonry, M., & Farrington, D. P. (1995). Strategic Approaches to Crime Prevention. *Crime & Justice*, 1(19). https://scholarship.law.umn.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1492&context=faculty_articles
- Yavuz, N., & Welch, E. W. (2010). Addressing fear of crime in public space: Gender differences in reaction to safety measures in train transit. *Urban Studies*, 47(12), 2491–2515. <https://doi.org/10.1177/0042098009359033>

APÊNDICES

APÊNDICE A – GUIÃO DE ENTREVISTA



ACADEMIA MILITAR

A atuação da Guarda Nacional Republicana como elemento preventivo de criminalidade praticada na ferrovia

Aspirante de Infantaria da GNR Ricardo Imperadeiro Ribeiro

Trabalho de Investigação Aplicada

Mestrado Integrado de Ciências Militares na Especialidade de Segurança

Orientadora: Major de Infantaria da GNR Adriana Filipa Gameiro Martins

março de 2025

CARTA DE APRESENTAÇÃO

A presente Entrevista faz parte integrante da realização do Trabalho de Investigação Aplicada (TIA) para a conclusão do mestrado Integrado em Ciências Militares, na especialidade Segurança. O TIA subordinado ao tema "*A atuação da Guarda Nacional Republicana como elemento preventivo de criminalidade praticada na ferrovia*" tem como objetivo analisar a atuação da Guarda Nacional Republicana (GNR) como elemento preventivo da criminalidade praticada na ferrovia.

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

Grato desde já pela sua disponibilidade e atenção.

Atenciosamente,

Ricardo Imperadeiro Ribeiro

Aspirante de Infantaria da Guarda Nacional Republicana

PROTOCOLO DE CONSENTIMENTO INFORMADO

O presente protocolo é estabelecido entre Ricardo Imperadeiro Ribeiro, aluno da AM a realizar a investigação com o tema: A atuação da Guarda Nacional Republicana como elemento preventivo de criminalidade praticada na ferrovia, e o participante: _____, através do método de inquérito por entrevista.

O investigador e o orientador científico comprometem-se a:

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

Os participantes comprometem-se a:

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

Assinaturas:

(Participante)

(Investigador)

Local e Data:

IDENTIFICAÇÃO DO ENTREVISTADO

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

ENTREVISTA

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

Criminalidade na ferrovia	Questão 1: Quais são as características específicas da ferrovia que contribuem para a prática de crimes?
Estratégias de Prevenção	Questão 2: Que ações são adotadas para prevenir a criminalidade na ferrovia?
	Questão 3: A presença policial na ferrovia tem demonstrado contribuir para a redução da criminalidade?
Avaliação da Eficácia	Questão 4: De que forma é avaliado o impacto das ações de prevenção criminal na ferrovia?
Colaboração	Questão 5: De que forma a Guarda Nacional Republicana (GNR) e as empresas que operam na ferrovia colaboram na prevenção da criminalidade praticada na ferrovia?
	Questão 6: De que forma a GNR e a <i>European Association of Railway Police Forces</i> (RAILPOL) colaboram na prevenção da criminalidade praticada na ferrovia?
Melhoria da Segurança na Ferrovia	Questão 7: O que pode ser feito no sentido de contribuir para a prevenção da criminalidade na ferrovia?
	Questão 8: Considerando a especificidade do policiamento da ferrovia, quais os aspetos que devem ser abordados na formação dos militares da GNR?
	Questão 9: Considera que a GNR deveria ter um órgão na sua estrutura dedicado à segurança na ferrovia?

APÊNDICE B – ARTIGOS CIENTÍFICOS

Quadro n.º 6 – Artigos científicos

Artigo	Revista	Quartil
Clarke, 1983	<i>Crime and Justice</i>	Q1
Tonry & Farrington, 1995		
Smith & Clarke, 2000	<i>International Review of Victimology</i>	Q1
Cozens et al., 2005	<i>Property Management</i>	Q2
Ratcliffe et al., 2009	<i>Justice Quarterly</i>	Q1
Yavuz & Welch, 2010	<i>UrbanStudies</i>	Q1
Avina, 2011	<i>Journal of Financial Crime</i>	Q1
Ceccato et al., 2013	<i>Security Journal</i>	Q1
Cozens & Linde, 2015	<i>Journal of Public Transportation</i>	Q1
Masoumi & Fastenmeier, 2016	<i>Journal of Transportation Security</i>	Q1
Piza, 2016	<i>Journal of Crime and Justice</i>	Q1
Spicer & Song, 2017	<i>Journal of Environmental Psychology</i>	Q1
Ariel et al., 2017	<i>PLoS ONE</i>	Q1
Gallison & Andresen, 2017	<i>Canadian Journal of Criminology and Criminal Justice</i>	Q2
Jore, 2019	<i>European Journal for Security Research</i>	Q2
Ariel et al., 2020	<i>Criminology</i>	Q1
Strandbygaard et al., 2020	<i>Journal of Urbanism: International Research on Placemaking and Urban Sustainability</i>	Q1
Crowdhury & Wee, 2020	<i>Transport Policy</i>	Q1
Králová et al., 2021	<i>Transportation Research Procedia</i>	Q2
Ceccato et al., 2022	<i>Public Transport</i>	Q2
Sundling & Ceccato, 2022	<i>Transportation Research Part F: Psychology and Behaviour</i>	Q1
Kubalova & Lovecek, 2023	<i>Sustainability</i>	Q1
Ariel et al., 2024	<i>Police Quarterly</i>	Q1
Lovecek et al., 2024	<i>Sustainable and Resilient Infrastructure</i>	Q2
Modise & Rakubu, 2025	<i>Journal of Multidisciplinary Research and Studies</i>	Q2

APÊNDICE C – REVISTAS E ARTIGOS CIENTÍFICOS

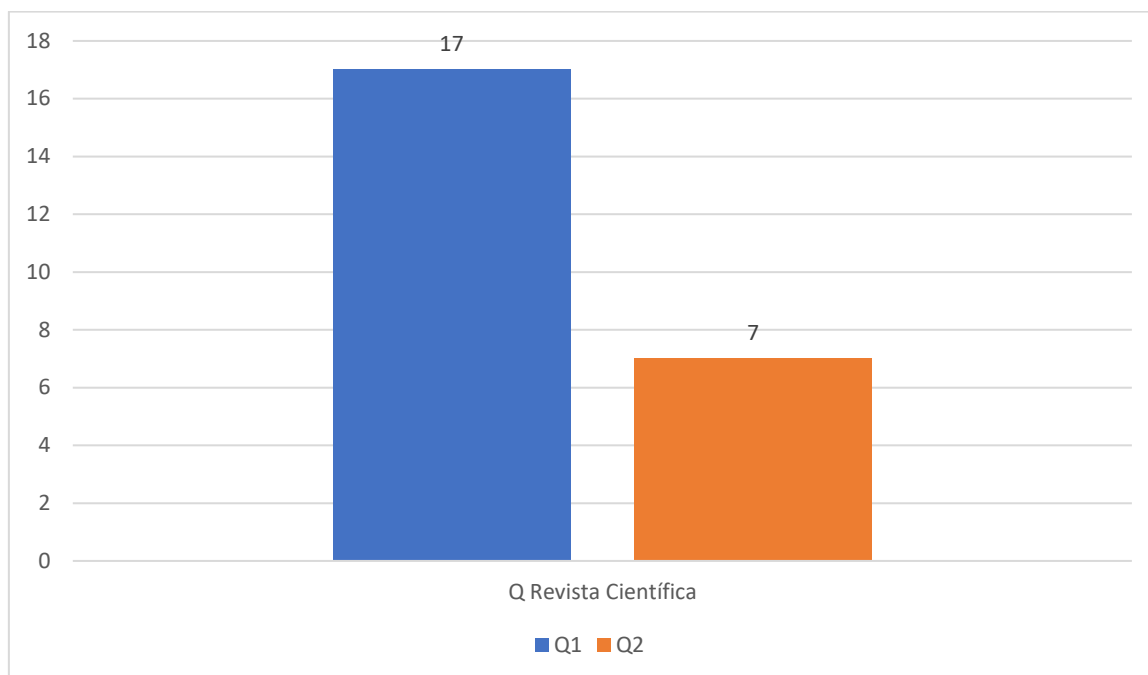


Figura n.º 17 – Quantitativo das Revistas Científicas Q1 e Q2

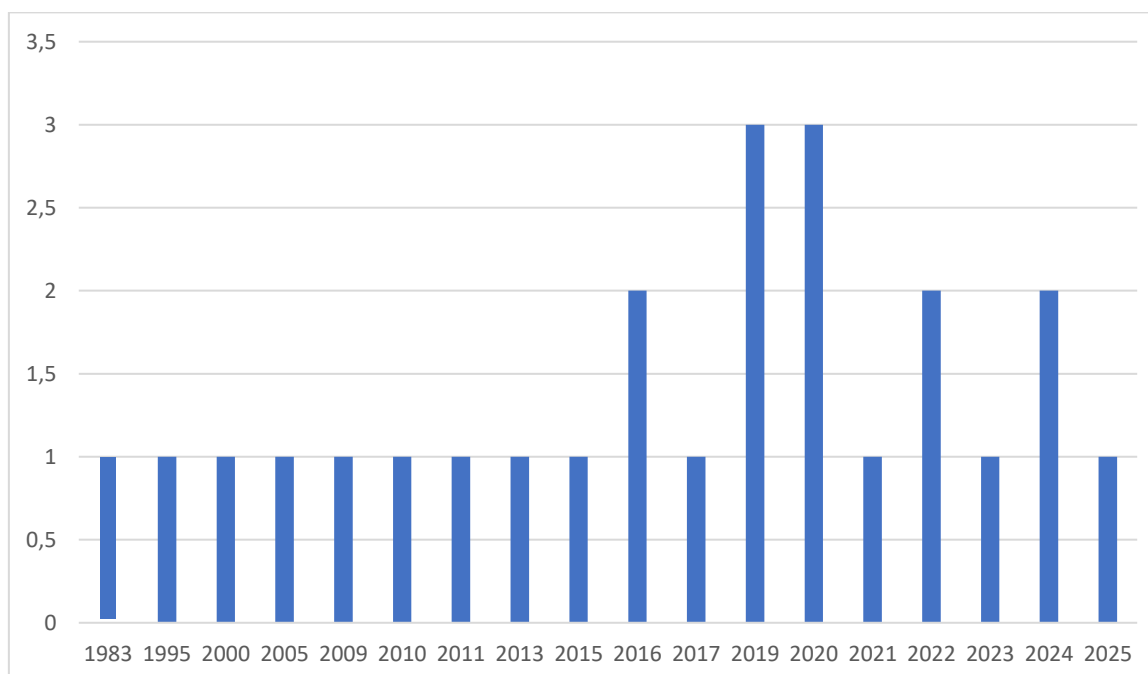


Figura n.º 18 – Ano de publicação do artigo

APÊNDICE D – ENTREVISTADOS

Quadro n.º 7 – Entrevistados

Entidade	Data da entrevista e formato
CMDT CTer	
CMDT do CTer Aveiro	VTC 15 de maio de 2025
CMDT do CTer Beja	Resposta via <i>e-mail</i>
CMDT do CTer Braga	Presencial 11 de abril de 2025
CMDT do CTer Bragança	Presencial 4 de abril de 2025
CMDT do CTer Castelo Branco	Resposta via <i>e-mail</i>
CMDT do CTer Coimbra	Resposta via <i>e-mail</i>
CMDT do CTer Évora	VTC 1 de abril de 2025
CMDT do CTer Faro	VTC 16 de abril de 2025
CMDT do CTer Guarda	Resposta via <i>e-mail</i>
CMDT do CTer Leiria	Resposta via <i>e-mail</i>
CMDT do CTer Lisboa	Resposta via <i>e-mail</i>
CMDT do CTer Portalegre	VTC 14 de abril de 2025
CMDT do CTer Porto	Resposta via <i>e-mail</i>
CMDT do CTer Santarém	Resposta via <i>e-mail</i>
CMDT do CTer Viana Do Castelo	Presencial 31 de março de 2025
CMDT do CTer Viseu	VTC 28 de abril de 2025
CMDT DTer	
CMDT do DTer Montijo, CTer Setúbal	Resposta via <i>e-mail</i>
CMDT do DTer Peso da Régua, CTer Vila Real	VTC 14 de abril de 2025
Entidades externas	
<i>Managing-Director</i> da RAILPOL	Resposta via <i>e-mail</i>
Diretor de Segurança da CP	Presencial 2 de abril de 2025
Diretor de Segurança da Fertagus	Resposta via <i>e-mail</i>
Diretor de Segurança da IP	VTC 14 de maio de 2025
Representantes da GNR na RAILPOL	
Chefe da DEO do DepOP do CO	Presencial 3 de abril de 2025
Anterior Chefe da DEO do DepOP do CO	Presencial 10 de abril de 2025
Anterior Chefe da DEO do DepOP do CO	Resposta via <i>e-mail</i>
Anterior representante no GT Análise Estratégica	Resposta via <i>e-mail</i>
Anterior representante no GT Crime e Migração Ilegal	Resposta via <i>e-mail</i>
Estrutura de Comando da GNR	
2º CG	Presencial 23 de abril de 2025

APÊNDICE E – MATRIZ DE CODIFICAÇÃO DAS UR

Quadro n.º 8 – Matriz de codificação das UR

Categoria	Subcategoria	Unidade de Registo	Código
Criminalidade na ferrovia	Tipos de crimes mais frequentes	Furtos de oportunidade em estações e comboios	111
		Furtos de metais não preciosos	112
		Grafitagem e vandalismo	113
		Tráfico de estupefacientes	114
		Criminalidade itinerante e migração ilegal	115
		Exploração de turistas como alvos vulneráveis	116
	Características da ferrovia que favorecem a prática de crimes	Facilidade de acesso e livre circulação nas estações e composições	121
		Infraestruturas envelhecidas, mal iluminadas ou abandonadas	122
		Extensão territorial e zonas isoladas dificultam o policiamento	123
		Entrada e saída rápidas dos comboios favorecem a fuga	124
		Ambiente propício ao anonimato e à dissimulação de intenções criminosas	125
		Elevado n.º de passageiros	126
		Pouca presença policial	127
Estratégias de Prevenção	Ações adotadas	Patrulhamento em estações, comboios e zonas adjacentes	211
		Ações de fiscalização no âmbito da RAILPOL	212
		Utilização de videovigilância	213
		Campanhas de sensibilização sobre comportamentos de risco e autoproteção	214
		Partilha de informações operacionais entre operadores e forças de segurança	215
		Segurança privada	216
		Ações coordenadas com outras forças e serviços de segurança	217
		Melhorias na infraestrutura	218
		Patrulhamento por parte da investigação criminal	219
	Impacto da presença policial	Contribui para a redução da criminalidade	221
		Não é possível aferir	222
Avaliação da	Avaliação da	Análise estatística da criminalidade	311

Eficácia	Eficácia	Feedback dos passageiros e operadores	312
		Relatórios de lições identificadas	313
		Indicadores de segurança	314
		Não é possível aferir	315
Colaboração	Colaboração GNR-RAILPOL	Participação da GNR nas operações coordenadas pela RAILPOL	411
		Partilha de boas práticas e das tendências criminais	412
		Participação nos GT da RAILPOL	413
		Partilha de informação	414
		Exercícios e simulacros	415
		Formação	416
	Colaboração GNR-Operadores	Reuniões periódicas e protocolos entre GNR e operadores ferroviários	421
		Partilha de informação operacional e coordenação de ações conjuntas	422
		Colaboração na instalação de medidas físicas e tecnológicas de prevenção	423
		Exercícios e simulacros	424
		Ações de formação	425
Melhoria da Segurança na ferrovia	Ações a implementar	Instalação de videovigilância e sensores	511
		Reforço da presença policial	512
		Criação de canais de denúncia	513
		Implementação de sistemas de análise preditiva de risco e reconhecimento facial	514
		Ações de sensibilização	515
		Criação de canais de comunicação entre operadores e forças de segurança	516
		Implementação de medidas de prevenção situacional	517
	Formação específica	Legislação ferroviária	521
		Técnicas de fiscalização e abordagem	522
		Formação sobre indicadores comportamentais e deteção de ameaças	523
		Riscos inerentes à infraestrutura ferroviária	524
		Formação linguística	525
		Protocolos relativos a colhidas na ferrovia	526

		Tipos de crimes praticados na ferrovia	527
		Procedimentos a adotar no caso de acidente ferroviário	528
		Ações de formação com operadores	529
	Órgão na estrutura da GNR dedicado à segurança na ferrovia	Criação de órgão especializado na GNR para a segurança na ferrovia	531
		Criação de um canal de comunicação direto com operadores	532
		Não necessário a criação de novo órgão na estrutura da GNR	533

APÊNDICE F– ANÁLISE QUESTÃO N.º 1

Quadro n.º 9 – Análise questão n.º 1

E	UC	UR
1	<i>(...) Descontração dos clientes, o que leva, muitas vezes, a que existam crimes de oportunidade (...)</i>	111
	<i>(...)Infraestrutura fechada (...)</i>	121
	<i>(...) elevado fluxo de clientes (...)</i>	126
2	<i>(...)com crimes contra as pessoas (...)</i>	111
	<i>(...) contra o património (...)</i>	113
	<i>(...)tráfico de estupefacientes (...)</i>	114
	<i>(...)oportunidades e vulnerabilidades que são exploradas e aproveitadas pelos autores desses mesmos crimes (...)</i>	125
3	<i>(...)tornando-se alvos fáceis para furtos, devido à aglomeração e ao movimento intenso (...)</i>	111
	<i>(...)A rede ferroviária portuguesa tem uma malha territorial significativa (...)</i>	123
	<i>(...)dificultar em permanência a vigilância e o policiamento em algumas zonas (...)</i>	125
	<i>(...)fluxos de pessoas. As estações ferroviárias concentram grandes multidões (...)</i>	126
4	<i>(...)pessoas que furtam algumas coisas (...)</i>	111
	<i>(...)parte do roubo do cobre (...)</i>	112
	<i>(...)mesmo, por vandalismo (...)</i>	113
	<i>(...)com mais vigilância, por exemplo, com mais observação, se calhar muitos deles eram evitados (...)</i>	122
5	<i>(...)para diversos tipos de crime, desde pequenos furtos (...)</i>	111
	<i>(...)até atividades mais organizadas, como o tráfico de estupefacientes (...)</i>	114
	<i>(...)fácil acessibilidade a estações e linhas, projetadas para facilitar o trânsito público (...)</i>	121
	<i>(...)a infraestrutura ferroviária, muitas vezes envelhecida e mal iluminada, pode criar um ambiente de insegurança que encoraja a prática de ilícitos criminais (...)</i>	122
	<i>(...)a vasta extensão da rede (...)</i>	123
	<i>(...)criminosos se movam rapidamente entre cidades e até países (...)</i>	124
	<i>(...)criminosos se movam rapidamente entre cidades e até países, dificultando a sua identificação e detenção (...)</i>	125
6	<i>(...)Há áreas isoladas, claramente (...)</i>	123
	<i>(...)há passagens por zonas e por áreas e espaços públicos conotados com criminalidade (...)</i>	125
7	<i>(...)facilidade de acesso(...)</i>	121
	<i>(...)É envelhecida, pouco iluminada, (...)</i>	122
8	<i>(...)aproveitada para atividades ilícitas como furtos . pontos críticos para pequenos delitos, como carteiristas, (...)</i>	111
	<i>(...)alvo preferencial para furtos de metais e materiais críticos, como cobre (...)</i>	112
	<i>(...)aproveitada para atividades ilícitas como vandalismo(...)</i>	113

	(...)imigração ilegal (...)	115
	(...)acessibilidade aberta (...)	121
	(...)nomeadamente a sua extensão, dispersão geográfica (...)	123
	(...)exploram a mobilidade rápida e discreta proporcionada pelos comboios (...)	125
9	(...)fácil deslocação(...)	121
	(...)dissimulação de objetos e pessoas (...)	125
10	(...)movimento muito grande de pessoas. Principalmente nas horas de ponta, de manhã ao fim do dia. E só isto leva a que o índice de criminalidade, por norma, tende a aumentar (...)	126
11	(...)potencia a oportunidade havendo a vontade criminosa (...)	111
	(...)fraca iluminação dos locais de embarque (...)	122
	(...)vulnerabilidade dos seus utilizadores em razão do isolamento (...)	123
12	(...)prática de furtos de oportunidade também é comum (...)	111
	(...)no caso furto de metais não preciosos (...)	112
	(...)grande concentração de pessoas (...)	126
	(...)a não frequente presença de força policial no interior das composições(...)	127
13	(...)tem sido alvo de muitos furtos de metais não preciosos (...)	112
	(...)mais potenciadores por exemplo para transporte de mercadoria e droga (...)	114
	(...)turistas são um alvo mais vulnerável para serem vítimas de crime (...)	116
	(...)A grande mobilidade que tem (...)	126
	(...)Comparativamente a outros meios de transporte, são menos fiscalizados (...)	127
14	(...)furtos de oportunidade e furtos por carteirista (...)	111
	(...)incidir sobre os mesmos algum furto de materiais ou metais não preciosos (...)	112
	(...)danos, vandalismo, como por exemplo os grafitis (...)	113
	(...)tráfico de droga(...)	114
	(...)crime normalmente ocorre em estações mais isoladas, em que há uma menor capacidade de reação pelas forças de segurança (...)	123
	(...)maior movimento de pessoas (...)	126
15	(...)originando o furto de diversos componentes da linha (...)	112
	(...)facilidade de acesso (...)	121
	(...)muito devido à sua dimensão (linha), dispersão (...)	123
	(...)aliado ao facto da fácil dissimulação ou evasão dos suspeitos (...)	125
	(...)existência de pouca vigilância, bem como pouco policiamento das Forças de Segurança (...)	127
16	(...)propícios a existência de pequenos delitos criminais (furtos, roubos, furtos por carteiristas) (...)	111
	(...)Os turistas são vítimas fáceis e alvos preferenciais, não conhecem as dinâmicas locais, não tomam medidas preventivas quanto aos seus bens e pertences e como não conhecem a zona facilmente são enganados e burlados (...)	116
	(...)não possuem grande luminosidade o que potencializa a prática de danos e de atos de vandalismo (...)	122
	(...)Isolamento e encerramento das estações (...)	123
	(...)Grande concentração de pessoas (...)	126
17	(...)realizar furtos e roubos a passageiros e cargas (...)	111
	(...)torna a infraestrutura vulnerável a furtos de componentes como metais (...)	112
	(...)a atos de vandalismo (...)	113
	(...)transporte de materiais ilícitos, estupefacientes (...)	114
	(...)conectividade internacional da rede ferroviária facilita a criminalidade itinerante e o transporte ilícito através de fronteiras, como a imigração ilegal e o transporte de mercadorias perigosas sem a devida regulação (...)	115
	(...)A extensa malha ferroviária ... áreas remotas e de difícil acesso (...)	123
18	(...)facilita a prática de furtos (...)	111
	(...)vandalismo (...)	113
	(...)indivíduos ligados à criminalidade itinerante (...)	115
	(...)estações ferroviárias de acesso público (...)	121
	(...)áreas de pouca visibilidade ou com baixa presença humana (...)	123
	(...)dinâmicas de entrada e saída rápidas (...)	124
	(...)fluidez e anonimato do ambiente ferroviário (...)	125
	(...)vigilância reduzida (...)	127

19	(...)Percurso longos e isolados, quando as ferrovias atravessam áreas remotas (...)	123
	(...)com pouca vigilância e presença policial (...)	127
20	(...)facilidade de deslocação dos indivíduos (...)	121
	(...)locais de fraca luminosidade, especialmente durante o período noturno (...)	122
	(...)destaca-se a extensão linear das linhas ferroviárias (...)	123
	(...)facilidade de deslocação dos indivíduos(...)	124
	(...)aglomeração populacional e mobilidade urbana acentuada (...)	126
	(...)áreas com reduzida vigilância (...)	127
21	(...)par do crime de furto de metais (...)	112
	(...)através de grafitação de veículos e infraestruturas (...)	113
	(...)vastidão do espaço da infraestrutura ferroviária e a sua dispersão por várias Unidades/Distritos (...)	123
22	(...)dano nas estações e no material circulante (...)	113
	(...)maior parte dos sítios são isolados exteriormente, pela vegetação ou até pela própria estação(...)	122
	(...)o facto de ser um bocado isolado, a maior parte das linhas atravessam zonas não densamente povoadas, ou até algumas desertas (...)	123
23	(...)a fraca iluminação noturna, principalmente nas estações e terminais ferroviários(...)	122
24	(...)especial pela sua acessibilidade (...)	121
	(...)extensão (...)	123
	(...)transporte diário, que ocorre em diversos horários, e que a sua fiscalização é bastante esporádica, tornando a ferrovia, um meio apetecível para a prática de ilícitos criminais (...)	125
	(...)As forças de segurança, ao nível do transporte de mercadorias, não exercem uma fiscalização regular ... baixa vigilância...dificuldade do patrulhamento contínuo(...)	127
25	(...)crimes contra o património, como carteirismo e furtos de e em bagagens (...)	111
	(...)a infraestrutura ferroviária pode ser alvo de vandalismo e furtos devido à sua vasta rede e à dificuldade de monitorização constante (...)	113
	(...)pode propiciar comportamentos desviantes, tráfico de estupefacientes (...)	114
	(...)incluindo a imigração irregular e o contrabando (...)	115
	(...)e de fácil acesso (...)	121
	(...)a presença de áreas pouco iluminadas (...)	122
	(...)características que podem facilitar a prática de crimes, tais como a extensão e isolamento de muitos espaços (...)	123
	(...)Acréscimo que o elevado fluxo de passageiros em determinados pontos, aliado a momentos de aglomeração (por exemplo, nas horas de ponta), cria oportunidades para crimes contra o património (...)	126
	(...)nas estações menos movimentadas, o reduzido controlo social e policial pode propiciar comportamentos desviantes (...)	127
26	(...)temos uma extensão nacional e temos troços de plena via em todo o tipo de território (...)	123
27	(...)ações criminosas nomeadamente furtos (...)	111
	(...)furtos da infraestrutura(...)	112
	(...)nomeadamente grafitis nos tempos de inversão dos comboios (...)	113
	(...)o isolamento de algumas partes da rede ferroviária nacional (...)	123
28	(...)turistas(...)	116
	(...)Sistema aberta com pontos de entrada pouco controlados (...)	121

APÊNDICE G – ANÁLISE QUESTÃO N.º 2

Quadro n.º 10 – Análise questão n.º 2

E	UC	UR
	(...)quer em termos de patrulhamento (...)	211
1	(...)todos os sistemas de videovigilância (...)	213

	<i>(...)em termos de segurança privada com vigilantes (...)</i>	216
2	<i>(...)presença policial na ferrovia, a qual é orientada de acordo com os locais e horários entendidos como sendo de maior probabilidade para a ocorrência de fenómenos criminais (...)</i>	211
	<i>(...)operações da RAILPOL(...)</i>	212
	<i>(...)ações de sensibilização e prevenção criminal junto da população, de forma presencial, através de órgãos de comunicação social, bem como por intermédio das diferentes plataformas online (...)</i>	214
3	<i>(...), realiza operações específicas de prevenção e fiscalização em comboios, estações ferroviárias e infraestruturas de proteção da ferrovia, com o objetivo de prevenir e combater a criminalidade geral e transfronteiriça (...)</i>	211
	<i>(...)Ações com controlos simultâneos nas principais linhas ferroviárias, inseridas em operações internacionais como a “Active Shield”, promovida pela RAILPOL (...)</i>	212
	<i>(...)ligação estreita com a IP e com todos os operadores ferroviários em Portugal (...)</i>	215
4	<i>(...)medidas passivas, quer para roubo, em termos de material ferroviário, que será a vigilância (...)</i>	213
5	<i>(...)patrulhamento apeado, com militares fardados e equipados, é realizado em estações, comboios e áreas adjacentes, com o objetivo de dissuadir a prática de crimes e aumentar a sensação de segurança (...)</i>	211
	<i>(...). Operações como a Crime Prevention Week, Active Shield e Rail Action Week são exemplos de como a GNR e a RAILPOL se unem para combater tipos de crime específicos (...)</i>	212
	<i>(...)utilização de sistemas de videovigilância, com câmaras fixas e móveis, permite monitorizar áreas de risco e identificar comportamentos suspeitos (...)</i>	213
	<i>(...)GNR também promove ações de sensibilização junto da população, através de campanhas de sensibilização, com o objetivo de aumentar a consciencialização sobre os riscos e incentivar a denúncia de atividades suspeitas (...)</i>	214
	<i>(...)coordenação com outras forças de segurança, como a PSP e a PJ ou mesmo com empresas de segurança privada, permite o desenvolvimento de operações conjuntas e a partilha de informações relevantes (...)</i>	217
6	<i>(...)direcionada para as forças policiais, que tem a ver, essencialmente, com o patrulhamento das infraestruturas associadas à rede ferroviária (...)</i>	211
	<i>(...)são medidas passivas e adotadas, essencialmente, por parte das infraestruturas com a adoção de sistemas de videovigilância (...)</i>	213
7	<i>(...)patrulhamento apeado, naturalmente (...)</i>	211
	<i>(...)também com a vigilância, com a videovigilância, de ter as próprias carruagens também com algumas câmaras (...)</i>	213
8	<i>(...)patrulhamento regular, visível e dissuasor nas áreas ferroviárias mais sensíveis (...)</i>	211
	<i>(...)promovemos ações de sensibilização (...)</i>	214
	<i>(...)Através de protocolos de cooperação, como aqueles estabelecidos com os operadores de transporte ferroviário, promovemos ... partilha de informações relevantes para a prevenção da criminalidade (...)</i>	215
9	<i>(...)ações de patrulhamento preventivo nas estações ferroviárias e mesmo nos próprios comboios (...)</i>	211
	<i>(...)a GNR tem uma operação de âmbito nacional – RAILPOL, a qual, está dividida em 4 fases (...)</i>	212
10	<i>(...)A presença nas estações, a presença dentro das carruagens, das nossas patrulhas, dos nossos militares (...)</i>	211
	<i>(...)assim como a colaboração com as entidades responsáveis das empresas responsáveis pela ferrovia (...)</i>	215
11	<i>(...)Patrulhamento caracterizado, não só nas composições como nas infraestruturas de embarque (...)</i>	211
12	<i>(...)Ações de fiscalização inseridas em operações a nível local (...)</i>	211
	<i>(...)e internacional, com a fiscalização de pessoas e bens, nas composições e nas estações, de modo a impedir a prática de crimes, e detetar situações do foro criminal e contraordenacional (...)</i>	212
	<i>(...)presença dissimulada das nossas forças, nomeadamente a investigação criminal (...)</i>	219
13	<i>(...)policiamento preventivo (...)</i>	211
	<i>(...)operações de fiscalização específicas (...)</i>	212

	<i>(...)ações de sensibilização que vamos fazendo (...)</i>	214
14	<i>(...)presença física policial, mas também pela fiscalização de comportamentos e atividades (...)</i>	211
15	<i>(...)ações de visibilidade são primordiais na dissuasão da ocorrência de crimes (...)</i>	211
	<i>(...)ações de sensibilização ... empoderando esse público alvo de informação sobre como prevenir a exposição à ocorrência de um ilícito criminal e como agir após ter ocorrido(...)</i>	214
16	<i>(...)patrulhamento de proximidade, no sentido de evitar a ocorrência de crimes (...)</i>	211
	<i>(...)operações com vista a: reprimir o acontecimento de crimes, efetuar uma demonstração de força e garantir a ordem e tranquilidade (...)</i>	212
17	<i>(...)a GNR realiza patrulhamento, aumentando a presença policial em estações, comboios e ao longo das linhas férreas, de forma visível para dissuadir a criminalidade e discreta para deteção de atividades suspeitas (...)</i>	211
	<i>(...)No âmbito das suas operações, a GNR, frequentemente em coordenação com a RAILPOL, executa ações de prevenção e fiscalização nos comboios, estações ferroviárias e estruturas de proteção da ferrovia (...)</i>	212
	<i>(...)A utilização de tecnologia, como a implementação e monitorização de sistemas de videovigilância (CCTV) em pontos estratégicos como estações e pátios de mercadorias (...)</i>	213
	<i>(...)A GNR também desenvolve ações de sensibilização, criando campanhas de comunicação dirigidas aos cidadãos sobre procedimentos de autoproteção durante a utilização do transporte ferroviário, bem como para alertar sobre os riscos de comportamentos ilícitos (...)</i>	214
	<i>(...)Embora a segurança da infraestrutura não seja uma ação direta da GNR, a colaboração com as empresas ferroviárias é vital para melhorar aspetos como a iluminação, o controlo de acessos e a instalação de sistemas de alarme, para evitar acidentes nomeadamente no atravessamento de vias. (...)</i>	215
	<i>(...)A Guarda Nacional Republicana (GNR), em colaboração com a RAILPOL e outras forças de segurança como a Polícia de Segurança Pública (PSP) e a Polícia Judiciária (PJ), desenvolve um papel crucial (...)</i>	217
18	<i>(...)destaca-se a realização de operações específicas e planeadas, como a “1st Rail Prevention Week”, que envolvem ações de fiscalização nos comboios, estações e respetivas zonas envolventes (...)</i>	212
	<i>(...)também é promovida a sensibilização dos cidadãos, nomeadamente através de contacto direto com os utentes das estações, visando fomentar comportamentos de autoproteção (...)</i>	214
	<i>(...)trabalho de cooperação com os operadores ferroviários, que permite uma articulação eficaz do policiamento com a operação dos serviços de transporte (...)</i>	215
19	<i>(...)Monitorização eletrónica (CCTV e sensores), quer nos comboios, como nas estações e ao longo das vias férreas (...)</i>	213
	<i>(...)Cooperação permanente com autoridades territorialmente competentes por onde passam determinadas cargas sensíveis (...)</i>	215
	<i>(...)Melhorias na infraestrutura, nomeadamente através da vedação de áreas sensíveis, reforço de portões e vigilância em terminais de carga, com suficiente iluminação de pontos críticos (...)</i>	218
	<i>(...)patrulhamento pela investigação criminal(...)</i>	219
20	<i>(...)entre as quais se destacam o patrulhamento de visibilidade em áreas de acesso ferroviário (...)</i>	211
	<i>(...)realizadas ações de prevenção e fiscalização nos comboios, nas estações ferroviárias e estruturas de proteção da ferrovia, a fim de prevenir a criminalidade e as situações de risco associadas ao transporte ferroviário, e.g. CAMPANHA “RAILPOL 2025” (...)</i>	212
21	<i>(...)lançadas patrulhas com a missão de patrulhamento ferroviário (...)</i>	211
	<i>(...)são também executadas operações e ações no âmbito da RAILPOL (...)</i>	212
22	<i>(...)policiamento da patrulha, normal, e passam por determinados locais (...)</i>	211
	<i>(...)participamos na RAILPOL, mais para a visibilidade e para a fiscalização, no interior das composições (...)</i>	212
23	<i>(...)Essencialmente um policiamento frequente (...)</i>	211
24	<i>(...)efetuadas fiscalizações de forma regular e sempre planeadas, procurando nessas ações empenhar várias valências da GNR, como o serviço territorial, investigação criminal, proteção ambiental, binómios cinotécnicos na vertente de patrulhamento e de deteção de droga (...)</i>	211

	<i>(...)obrigou a um patrulhamento diferenciado de forma a evitar este tipo de ilícitos, em especial o patrulhamento por parte da investigação criminal (...)</i>	219
25	<i>(...)Entre estas ações destacam-se os patrulhamentos regulares — apeados e motorizados — nas imediações das estações, apeadeiros, passagens de nível e linhas férreas, especialmente em locais identificados como críticos (...)</i>	211
	<i>(...)ainda através de agências internacionais como sejam a INTERPOL, a EUROPOL e a RAILPOL (...)</i>	212
	<i>(...)instalação e utilização de sistemas de videovigilância, quer pelas operadoras ferroviárias quer em coordenação com a GNR, constitui uma ferramenta importante de dissuasão e investigação(...)</i>	213
	<i>(...)são promovidas campanhas de sensibilização junto dos passageiros, trabalhadores e populações locais, com o objetivo de reforçar comportamentos seguros e fomentar a denúncia de situações suspeitas (...)</i>	214
	<i>(...)e a partilha de informação operacional relevante(...)</i>	215
	<i>(...)operações são frequentemente articuladas com outras forças e serviços de segurança(...)</i>	217
	<i>(...)visando a melhoria da segurança física dos espaços (iluminação, barreiras físicas, controlo de acessos) (...)</i>	218
26	<i>(...)CCTV, de outro tipo de sistemas que estão nas nossas estações, e com um comando centralizado, uma supervisão 24 horas por dia (...)</i>	213
	<i>(...)contacto que deve ser permanente com as Forças de Segurança ... Imaginando que há uma determinada estação que tem ali um ponto de criminalidade que nos está aqui a preocupar, é articular que as Forças de Segurança podem passar algumas vezes na estação(...)</i>	215
	<i>(...)reforço de vigilância humana (...)</i>	216
27	<i>(...)gratificados em locais mais propícios a estas práticas também é eficaz(...)</i>	211
	<i>(...)Reforço do sistema de CCTV nomeadamente ao nível de equipamentos com maior qualidade e localizações que abranjam os locais mais escondidos e propícios de entrada (...)</i>	213
	<i>(...)Análise de ocorrências conjunta com as forças de segurança e identificação de medidas mitigadoras sempre que possível, partilha de informação muito importante(...)</i>	215
	<i>(...)O recurso a vigilantes (...)</i>	216
28	<i>(...)Patrulhas por forças de segurança (...)</i>	211
	<i>(...)CCTV (...)</i>	213
	<i>(...)Segurança privada (...)</i>	216
	<i>(...)Ações combinadas (...)</i>	217

APÊNDICE H – ANÁLISE QUESTÃO N.º 3

Quadro n.º 11 – Análise questão n.º 3

E	UC	UR
1	<i>(...)Conseguimos constatar que com o reforço policial, os níveis de criminalidade baixam (...)</i>	221
2	<i>(...)A presença policial em ambiente ferroviário tem, efetivamente, contribuído para a redução da criminalidade (...)</i>	221
3	<i>(...)não há, nos dados públicos recentes, uma ligação direta e quantificada entre o aumento da presença policial e a redução efetiva da criminalidade ferroviária em Portugal (...)</i>	221
4	<i>(...)A criminalidade baixa com a presença policial(...)</i>	221
5	<i>(...)A presença policial na ferrovia tem demonstrado ser um fator crítico na redução da criminalidade (...)</i>	221
6	<i>(...)penso que sim. Pese embora isto seja uma mera perceção, porque não há valores que estejam aferidos ou que estejam medidos (...)</i>	221
7	<i>(...)penso que sim (...)</i>	221

8	<i>(...)a presença policial visível é um fator fundamental na redução da criminalidade ferroviária (...)</i>	221
9	<i>(...)não tem registo de ocorrências criminais ou contraordenacionais, pelo que não é possível responder à questão e relacionar o empenhamento de meios com a criminalidade (...)</i>	222
10	<i>(...)A presença de uma força de segurança nas carruagens, naturalmente que é um meio repressivo, é um meio preventivo para eliminar qualquer intenção de cometer um crime (...)</i>	221
11	<i>(...)Sem dados significativos para responder (...)</i>	222
12	<i>(...)Podemos afirmar com certeza, que a presença policial, contribui para a melhoria do sentimento de segurança, sendo fator dissuasor de criminalidade(...)</i>	221
13	<i>(...)Não tenho dúvidas que a presença física, por um lado, contribui para reduzir a criminalidade (...)</i>	221
14	<i>(...)a criminalidade associada também é residual, o que não permite fazer uma avaliação correta entre a presença policial e a redução da criminalidade(...)</i>	222
15	<i>(...)Atendendo ao baixo nível de criminalidade registado a bordo das composições, não é possível efetuar essa correlação (...)</i>	221
16	<i>(...)efetivamente a presença policial é sempre vista como um meio dissuasor da prática de crimes e do aumento do sentimento de segurança (...)</i>	221
17	<i>(...)A presença policial na ferrovia tem demonstrado ser um fator importante na prevenção e potencial redução da criminalidade (...)</i>	221
18	<i>(...)a presença da GNR nos espaços ferroviários tem tido um impacto direto na redução e prevenção da criminalidade (...)</i>	221
19	<i>(...)presença policial tem um efeito dissuasor significativo sobre a prática de crimes na ferrovia (...)</i>	221
20	<i>(...)A presença ostensiva das forças de segurança, designadamente através de ações de patrulhamento uniformizado, revela-se como um fator dissuasor da prática de ilícitos criminais (...)</i>	221
21	<i>(...)a presença das patrulhas é dissuasora de comportamentos desviantes (...)</i>	221
22	<i>(...)tenho que supor que sim, como todo o policiamento tem esse efeito, ou potencialmente tem esse efeito, agora não tenho qualquer dado que suporte essa afirmação (...)</i>	221
23	<i>(...)Nós notamos que este policiamento frequente tem tido um efeito principalmente dissuasor das práticas criminais (...)</i>	221
24	<i>(...)A presença policial é sinónimo de diminuição da criminalidade, seja na ferrovia, ou noutra componente, pelo que, apesar de não ter dados que comprovem esta afirmação (...)</i>	221
25	<i>(...)presença policial na ferrovia tem demonstrado ser eficaz na redução da criminalidade. A prevenção é fundamental para se evitar a criminalidade e se assegurar a segurança de pessoas e bens. A visibilidade dos militares da GNR atua como um fator dissuasor para potenciais infratores, reduzindo a ocorrência de delitos como furtos, vandalismo e comportamentos de risco nas proximidades da linha férrea (...)</i>	221
26	<i>(...)a presença policial tem sempre uma mais-valia no aumento dos níveis de segurança das estações e da nossa infraestrutura (...)</i>	221
27	<i>(...)Sim (...)</i>	221
28	<i>(...)Não é possível aferir(...)</i>	222

APÊNDICE I – ANÁLISE QUESTÃO N.º 4

Quadro n.º 12 – Análise questão n.º 4

E	UC	UR
1	<i>(...)Pelos indicadores de segurança (...)</i>	314
2	<i>(...)análise da criminalidade em ambiente ferroviário é uma tarefa periódica da Direção de Informações (...)</i>	311
3	<i>(...)não há, nos dados públicos recentes, uma ligação direta e quantificada entre o aumento da presença policial e a redução efetiva da criminalidade ferroviária em Portugal (...)</i>	315
4	<i>(...)Esta avaliação, quando a comparamos com os outros países na RAILPOL, Portugal</i>	315

	<i>tem sempre pouca expressão (...)</i>	
5	<i>(...)Os dados estatísticos sobre a criminalidade na ferrovia, como o n.º de crimes registados, o tipo de delitos e as áreas de maior incidência, são comparados antes e após a implementação das ações, permitindo identificar tendências e padrões (...)</i>	311
	<i>(...)Os indicadores de desempenho para medir a eficácia das ações de prevenção são analisados, como o n.º de detenções, apreensões e as denúncias (...)</i>	314
6	<i>(...)Tem a ver com a resposta e a capacidade de resposta às ocorrências ou às situações que são detetadas (...)</i>	311
	<i>(...), quando detetam alguma situação anómala, se a comunicar rapidamente à força de segurança e a nossa capacidade de resposta de chegar em tempo útil tem sempre um bom impacto, quer para o meliante que é detetado, quer para a parte dos operadores (...)</i>	312
7	<i>(...)há de ser através da estatística, que fazem o estudo através disso, e aí permite a própria avaliação (...)</i>	311
	<i>(...)própria dos próprios utilizadores deste tipo de meio, que se sentem também seguros (...)</i>	312
8	<i>(...)O impacto das ações preventivas é avaliado através de vários indicadores, incluindo a redução do n.º de ocorrências registadas, a taxa de resolução de crimes (...)</i>	311
	<i>(...)feedback recebido tanto das empresas ferroviárias como do público (...)</i>	312
9	<i>(...)No final da Operação RAW (Rail Action Week) são efetuados documentos de controlo. Para além de um ficheiro com os meios empenhados, é elaborado um quadro com as ocorrências e resultados, bem como o Relatório de Lições Identificadas (...)</i>	313
10	<i>(...)Nós fazemos o balanço, por norma mensal, da criminalidade do distrito. Há um balanço e depois este leva-nos ao resultado da atividade criminal do mês anterior. Este resultado vai fazer com que a unidade direcione o patrulhamento para as áreas que nos estão mais a preocupar (...)</i>	311
	<i>(...)importante esclarecer que nós não estamos sozinhos nesta avaliação do impacto. O que a própria empresa faz, que as próprias autarquias fazem, também são importantes para avaliarmos o nosso trabalho (...)</i>	312
11	<i>(...)Sem dados significativos para responder (...)</i>	316
12	<i>(...)análise e comparação dos principais indicadores – n.º de crimes e contraordenações registadas, associadas e analisadas, tendo em conta também o n.º de ações, e locais de deteção dessas mesmas infrações criminais ou contraordenacionais (...)</i>	311
13	<i>(...)temos a cooperação com a CP a nível nacional (...)</i>	312
14	<i>(...)melhor avaliação é o registo de crimes (...)</i>	311
15	<i>(...)monitorização periódica das ocorrências também permite perceber se as ações de prevenção estão a ser eficientes e eficazes, ou se há necessidade de ajustar tais ações, na forma e na quantidade. (...)</i>	311
	<i>(...)impacto é avaliado pelo feedback dos utilizadores e das empresas responsáveis pelas infraestruturas, nomeadamente do sentimento de segurança de utilização do transporte ferroviário, por denúncia direta ou através de recolha de informação OSINT (...)</i>	312
16	<i>(...)a avaliação que pode ser efetuada passa pela análise estatística dos crimes ocorridos nos locais em análise (...)</i>	311
17	<i>(...)avaliado através de um processo contínuo que envolve a recolha, análise e interpretação de diversos dados A compilação de dados estatísticos permite comparar as taxas de criminalidade antes e depois da implementação de ações específicas, identificar tendências de longo prazo e mapear "pontos quentes" de criminalidade para verificar se houve uma redução ou deslocamento da atividade criminosa(...)</i>	311
	<i>(...)fundamental considerar a perceção de segurança dos utilizadores da ferrovia, que atualmente é feita através da interpelação dos militares com a população que dão o seu feedback e os militares transmitem via guias de patrulha (...)</i>	312
	<i>(...)e nos relatórios de lições identificadas (...)</i>	313
18	<i>(...)elaborados relatórios detalhados, que incluem o n.º de fiscalizações realizadas, ilícitos detetados, detenções efetuadas e material apreendido (...)</i>	311
	<i>(...)é exigida a elaboração de um relatório de "lições identificadas", no qual se analisam os aspetos positivos e as áreas que necessitam de melhoria (...)</i>	313
	<i>(...)indicadores operacionais objetivos e na análise qualitativa da atuação (...)</i>	314
19	<i>(...)avaliado através da análise estatística de dados criminais antes e após a implementação das medidas (n.º de ocorrências registadas, denúncias e detenções) (...)</i>	311
	<i>(...)inquéritos de perceção de segurança junto dos utentes e operadores ferroviários (...)</i>	312

20	(...)nomeadamente a análise da criminalidade participada, o grau de eficácia das operações desencadeadas, os registos estatísticos de ocorrências (...)	311
	(...)feedback recolhido junto das populações e dos operadores ferroviários(...)	312
	(...)indicadores quantitativos e qualitativos (...)	314
21	(...)Através de uma métrica interna: Não existe uma métrica em SIIOP-P, que distinga os crimes cometidos, operações, fiscalizações ou ações de patrulhamento executadas exclusivamente em ambiente ferroviários à semelhança do que acontece com acidentes de viação ou com veículos agrícolas (...)	311
22	(...)Não é mensurável (...)	315
23	(...)conseguimos ver com esta monitorização e quando fazemos a extração dos dados estatísticos que a presença da Guarda é uma iniciativa que nós pretendemos manter (...)	311
24	(...)os passageiros gostam de ver a GNR nos comboios, pois sentem-se seguros, melhorando o sentimento de segurança dos passageiros, pelo que, intendo ter um impacto positivo (...)	312
25	(...)dados de criminalidade reportados no Sistema de Informação da GNR, os relatórios de incidentes registados nas zonas de influência ferroviária (...)	311
	(...)O feedback do público é recolhido informalmente pelas patrulhas de proximidade, mas também através de canais institucionais como inquéritos de satisfação, nos Postos Territoriais da GNR ou plataformas digitais. (...)	312
	(...)são elaborados relatórios de avaliação operacional, que integram contributos de várias valências da Guarda e que alimentam o ciclo de planeamento e decisão ao nível do Comando Territorial e do Comando-Geral(...)	313
	(...)monitorização de diversos indicadores operacionais e estatísticos (...)	314
26	(...)indicadores que vêm de registos de ocorrências da área da circulação ferroviária (...)	314
27	(...)Indicadores de segurança(...)	314
28	(...)Recolha de dados objetivos (...)	311
	(...)subjetivos e reuniões regulares com os operadores (...)	312

APÊNDICE J – ANÁLISE QUESTÃO N.º 5

Quadro n.º 13 – Análise questão n.º 5

E	UC	UR
1	(...)colaboração da Guarda com a CP no que ao terrorismo diz respeito ou criminalidade grave, violenta ou organizada é muito próxima (...)	422
	(...)Esta relação com exercícios, com simulacros, com uma proximidade muito grande, garante que no dia que aconteça alguma coisa na área de responsabilidade da GNR, em termos territoriais, existe a informação necessária (...)	424
2	(...)A Guarda colabora ativamente com as empresas que operam na ferrovia de Portugal, em matéria de partilha de informações policiais e criminais (...)	422
	(...)matéria de ações de formação orientadas para assuntos como esclarecimentos sobre procedimentos de atuação de parte a parte, segurança dos elementos que operam na ferrovia, segurança e resiliência de infraestruturas (...)	424
	(...)realização de simulacros que possam testar a resposta e emprego de meios em diferentes cenários (...)	425
3	(...)reuniões regulares ou pontuais sempre que exista a necessidade de coordenação aspetos relativos ao security (...)	421
4	(...)muita informação do lado das empresas que é útil para a Guarda, para a prevenção criminal nas ferrovias, como dados de furtos, áreas de furto mais propícias, até haver algumas condições que as empresas acharem que são mais propícias (...)	422
5	(...)partilha regular de informações sobre incidentes criminais, horários e locais de maior risco, bem como a identificação de suspeitos, permite um planeamento mais eficaz das ações de prevenção (...)	422
	(...)Exemplos desta colaboração incluem a instalação de sistemas de videovigilância em estações (...)	423

	<i>(...)realização de simulacros de emergência (...)</i>	424
	<i>(...)A GNR e as empresas ferroviárias colaboram em ações de formação e treino, com o objetivo de melhorar a capacidade de resposta a situações de crise (...)</i>	425
6	<i>(...)Existem grupos de trabalho que integram os operadores da Ferrovia a par dos órgãos de polícia criminal (...)</i>	422
7	<i>(...)colaboração da partilha de informação, seja quando tem a ilícita dos criminais, na elaboração das próprias participações e comunicar a nós (...)</i>	422
8	<i>(...)A realização de protocolos de cooperação e reuniões periódicas garantem que as nossas estratégias estejam alinhadas e que sejam implementadas medidas conjuntas (...)</i>	421
	<i>(...)Mantemos um canal de comunicação permanente com as empresas, partilhando informações relevantes sobre ameaças e ocorrências (...)</i>	422
9	<i>(...)partilha de informação (...)</i>	421
10	<i>(...)reuniões com frequência. Estas reuniões têm que levar a ações concretas (...)</i>	421
	<i>(...)quando nós detetamos algum problema, comunicamos de imediato. Quando eles detetam, comunicam (...)</i>	422
	<i>(...). É preciso que a própria empresa, em algumas situações, também faça o seu trabalho (...)</i>	423
11	<i>(...)partilha de informação (...)</i>	422
12	<i>(...)Existe uma muito boa aceitação por parte das entidades gestoras das vias ferroviárias, como dos agentes económicos que nelas operam (...)</i>	422
13	<i>(...)Reuniões periódicas(...)</i>	421
	<i>(...)Partilha de informação operacional(...)</i>	422
14	<i>(...)Há canais estabelecidos, formais, o primeiro deles é logo entre o responsável máximo pela ferrovia, das infraestruturas, e o comandante, que é a minha pessoa, para situações mais graves, mas há outros canais mais regulares, entre aqui a nossa área de operações e a operativa também das infraestruturas, e quando justificado, efetuam-se reuniões presenciais (...)</i>	421
15	<i>(...)Periodicamente, são realizadas reuniões entre as partes, a fim de trocar informação e conhecimento (...)</i>	421
	<i>(...)A colaboração é efetuada sempre que é identificado um fenómeno criminal, quer pela GNR quer pelas empresas, por forma a estabelecer mecanismos que permitam combater o fenómeno criminal (...)</i>	422
16	<i>(...)coordenação local com as empresas operadoras (...)</i>	421
	<i>(...)Sempre que se afigura necessário a obtenção de alguma informação ou desenvolvimento de alguma ação concreta, é garantida a coordenação local com as empresas operadoras (...)</i>	422
17	<i>(...)estabelecimento de canais de comunicação direta e eficazes entre a GNR e os centros de controlo das empresas ferroviárias é essencial para reportar incidentes em tempo real e garantir uma resposta coordenada e rápida, o que tem sido feito via Comando Operacional. (...)</i>	421
	<i>(...)Inicialmente, a partilha de informações assume um papel fundamental, com as empresas ferroviárias a fornecerem à GNR dados operacionais relevantes, como horários, rotas, informações sobre cargas valiosas e incidentes de segurança, mesmo que não criminais, auxiliando na identificação de áreas e horários de maior risco. Em contrapartida, a GNR pode partilhar informações sobre tendências criminais na região e alertas específicos (...)</i>	422
	<i>(...)No que concerne à segurança da infraestrutura, embora a responsabilidade primária seja das empresas, a GNR pode colaborar na avaliação de vulnerabilidades, fornecer recomendações de segurança e auxiliar no planeamento de respostas a incidentes. (...)</i>	423
	<i>(...)A formação e a sensibilização também são áreas de cooperação, com a GNR a poder ministrar formação especializada aos funcionários das empresas ferroviárias sobre como identificar atividades suspeitas e procedimentos de segurança (...)</i>	425
18	<i>(...)partilha constante de informação sobre incidentes ou ocorrências que requerem atenção especial, permitindo à GNR ajustar a sua presença às zonas de maior risco (...)</i>	422
19	<i>(...)implementação de protocolos de cooperação e participação em reuniões regulares de coordenação (...)</i>	421
	<i>(...)A colaboração concretiza-se através da partilha de informação operacional, realização de ações conjuntas de fiscalização (...)</i>	422
20	<i>(...)partilha de informação operacional relevante (...)</i>	422

21	(...)protocolos de cooperação assinados com diversas entidades (...)	421
22	(...)Nós temos uma excelente relação, quer com a CP, quer com qualquer outro órgão, aqui no que diz respeito à ferrovia (...)	422
23	(...)Localmente temos estes contactos informais, em que, com regularidade, nos dão este tipo de feedback (...)	422
24	(...)existem formações e partilha de informações entre todas as entidades que operam na ferrovia (...)	422
25	(...)A GNR participa frequentemente em reuniões técnicas e operacionais com empresas como a Infraestruturas de Portugal (IP) e a CP – Comboios de Portugal, assegurando a articulação entre os planos de segurança privada e as competências policiais. (...)	421
	(...)através da partilha de informação operacional relevante, como ocorrências criminais, incidentes de segurança ou comportamentos suspeitos detetados pelas entidades ferroviárias (...)	422
	(...)Outro vetor importante de colaboração prende-se com a implementação de medidas físicas e tecnológicas de proteção, como a melhoria da iluminação pública em zonas críticas, a instalação ou reforço de sistemas de videovigilância, o controlo de acessos em estações e passagens de nível, e a delimitação de áreas sensíveis (...)	423
26	(...)é falarmos mais vezes e articularmos mais vezes com uma retina normal de trabalho e não seja uma coisa de ponto-a-ponto (...)	422
27	(...)Implementação de ações conjuntas de vigilância e patrulhamento (...)	422
	(...)Simulacros de atuação(...)	424
	(...)Ações de formação nas infraestruturas e comboios dos elementos da GNR(...)	425
28	(...)Ações conjuntas e reuniões (...)	422

APÊNDICE K – ANÁLISE QUESTÃO N.º 6

Quadro n.º 14 – Análise questão n.º 6

E	UC	UR
1	(...)relativamente à RAILPOL (...)	411
2	(...)A RAILPOL, no âmbito das suas competências, está organizada em diferentes grupos de trabalho, nomeadamente Análise Estratégica, Ordem Pública, Acidentes Ferroviários, Imigração Ilegal e Contraterrorismo (...)	412
	(...)identificar as principais tendências europeias e, dessa forma, fornecer orientações aos restantes grupos de trabalho (...)	413
3	(...)cooperação relativo às operações coordenadas que são feitas na ferrovia, ao nível Europeu (...)	411
	(...)destaca-se a partilha de informação criminal, onde é possível entender modus operandi relativo a várias práticas criminais que ocorrem nos diferentes países (...)	414
4	(...)Tínhamos reuniões periódicas nos grupos de trabalho da RAILPOL (...)	413
5	(...)A GNR participa em operações internacionais coordenadas pela RAILPOL, com o objetivo de combater crimes transfronteiriços, como o tráfico de estupefacientes, o terrorismo e o furto de mercadorias (...)	411
	(...)partilha de informações sobre ameaças e tendências criminais é realizado através da plataforma de comunicação segura da RAILPOL (...)	412
	(...)A participação em grupos de trabalho temáticos, como o de "Crime e Migração Ilegal", permite a partilha de informações, experiências e boas práticas (...)	413
	(...)permite a partilha de informações, experiências (...)	414
	(...)destacada a importância destas operações conjuntas, como o RAILEX e o RAIL-INVEST, que visam fortalecer a cooperação e a interoperabilidade entre as forças policiais europeias. (...)	415
	(...)A participação em cursos e seminários organizados pela RAILPOL contribui para a melhoria da qualificação dos militares da GNR em áreas como a segurança ferroviária, a investigação criminal e o combate ao terrorismo (...)	416
6	(...)operações que são reportadas centralmente (...)	411

	<i>(...)Há essa troca de informação, há a troca de experiências (...)</i>	412
	<i>(...)ao abrigo dos diversos grupos de trabalho que existem, a realidade que se vai verificando ao nível das Ferrovias (...)</i>	413
	<i>(...)onde é feita também a partilha e a troca de informação (...)</i>	414
	<i>(...)seja exercícios, seja simulacros (...)</i>	415
7	<i>(...)Nós organizamos operações (...)</i>	411
8	<i>(...)participação em operações conjuntas destinadas a combater fenómenos criminais transfronteiriços (...)</i>	411
	<i>(...)partilhamos experiências e boas práticas com outras forças de segurança ferroviária da Europa (...)</i>	412
	<i>(...)troca de informações estratégicas e operacionais (...)</i>	414
9	<i>(...)Existe uma operação entre os países integrantes da rede RAILPOL, os quais realizam em simultâneo a operação (...)</i>	411
	<i>(...)partilhar informação fidedigna sobre os fluxos migratórios (...)</i>	414
10	<i>(...)operações conjuntas direcionadas para a ferrovia (...)</i>	411
11	<i>(...)A operação em apreço confere visibilidade e presença não só nas composições que circulam no distrito com também naquelas que o atravessam (...)</i>	411
12	<i>(...)ação coordenada no desenvolvimento de operações no ambiente ferroviário (...)</i>	411
	<i>(...)transmissão de boas práticas e de exemplos detetados de infrações, aumentam o conhecimento na área, do ponto de vista policial, e com isso melhorar a eficácia da intervenção (...)</i>	412
13	<i>(...)realizar uma operação ao mesmo tempo, quer dizer, executar uma operação planeada superiormente (...)</i>	411
	<i>(...)A primeira tem a ver com boas práticas, porque nós temos uma reunião com vários parceiros, quase todos os países da União Europeia têm um representante lá, onde se, por exemplo, são partilhadas várias boas práticas que podem ser implementadas pelos países, pelas instituições (...)</i>	412
	<i>(...)grupos de trabalho temáticos(...)</i>	413
	<i>(...)tem a ver com o conhecimento e partilha de informação (...)</i>	414
14	<i>(...)executado ações de controlo e fiscalização e que têm contribuído para esse sentimento de segurança dos passageiros (...)</i>	411
15	<i>(...)a GNR realiza ações de fiscalização no âmbito dos compromissos assumidos na RAILPOL (...)</i>	411
16	<i>(...)a European Association Of Railway Police Forces (RAILPOL), tem elaborado e organizado pelos Estados-membros (EM) a realização de várias operações de fiscalização que são realizadas em simultâneo (...)</i>	411
	<i>(...)também promovem entre os EM a partilha de informações fidedignas sobre fluxos migratórios que utilizam os caminhos-de-ferro (...)</i>	414
17	<i>(...)Uma das principais formas de colaboração é através da participação da GNR nas iniciativas e operações coordenadas pela RAILPOL (...)</i>	411
	<i>(...)Através desta participação, a GNR contribui com a sua experiência e conhecimento específico da realidade portuguesa, ao mesmo tempo que beneficia das melhores práticas e da inteligência partilhada por outros países membros (...)</i>	412
	<i>(...)A GNR também participa nos grupos de trabalho da RAILPOL, que se dedicam a áreas específicas da criminalidade ferroviária, como o terrorismo, a criminalidade organizada, os acidentes ferroviários e a análise estratégica (...)</i>	413
	<i>(...)Ademais, a colaboração estende-se ao intercâmbio de informações operacionais e de inteligência criminal (...)</i>	414
	<i>(...)A GNR também pode participar em ações de formação e em exercícios conjuntos organizados ou facilitados pela RAILPOL (...)</i>	416
18	<i>(...)Através de ações conjuntas, como a “1st Rail Prevention Week” ou as operações “Rail Action Days”, a GNR participa em operações sincronizadas com outras forças policiais europeias (...)</i>	411
	<i>(...)Esta associação europeia permite a partilha de boas práticas (...)</i>	412
	<i>(...)informação operacional e dados sobre perfis criminais transfronteiriços (...)</i>	414
	<i>(...)participa em fóruns técnicos que visam uniformizar procedimentos, reforçar a interoperabilidade e promover a cooperação policial no espaço europeu (...)</i>	416
19	<i>(...)A GNR colabora com a RAILPOL através da participação em operações internacionais coordenadas (...)</i>	411

	(...)boas práticas (...)	412
	(...)troca de informações (...)	414
20	(...)Através da participação em operações transnacionais conjuntas, como a “24 Blue Rail Action Days” (...)	411
	(...)intercâmbio de boas práticas (...)	412
	(...)informações operacionais e metodologias de atuação (...)	414
	(...)harmonização de procedimentos policiais entre os diversos países membros (...)	416
21	(...)operacionais que permitam contribuir para o desenvolvimento da segurança em ambiente ferroviários no espaço europeu (...)	411
	(...)A participação ativa da GNR na RailPol é uma mais-valia para a partilha de boas práticas (...)	412
	(...)A GNR enquanto membro da RailPol tem representantes nos diversos grupos de trabalho (...)	413
	(...)Só com uma presença ativa e eficaz em todas as reuniões e exercícios (...)	415
22	(...)Existem várias operações durante o ano, em associação com a RAILPOL, e colaboramos todas as operações que há (...)	411
23	(...)No âmbito da RAILPOL, isto é aquilo que nós temos tentado pôr prática, assegurado com recurso a diferentes valências (...)	411
24	(...)ações concertadas entre todos os estados membros (...)	411
	(...)informações sobre os fluxos migratórios que utilizam os caminhos-de-ferro, permitindo atuar de forma mais informada, coordenada e eficaz contra a criminalidade ferroviária (...)	412
	(...)assim como na partilha de informação de todos os ilícitos criminais que sejam detetados ou que sejam suspeitos de virem a ocorrer (...)	414
25	(...)a GNR participa em operações conjuntas transnacionais, coordenadas pela RAILPOL, como as operações “24 Blue Rail Action Days” e “Rail Action Week”, que visam a deteção e dissuasão de crimes na ferrovia, nomeadamente tráfico de seres humanos, imigração ilegal, vandalismo, furtos, e transporte ilícito de mercadorias (...)	411
	(...)(...)	412
	(...)a GNR integra grupos de trabalho temáticos da RAILPOL, dedicados a áreas como cibersegurança no setor ferroviário, proteção de infraestruturas críticas, gestão de grandes eventos, e análise criminal, onde são debatidas boas práticas, padrões operacionais e metodologias de atuação (...)	413
	(...)Outro vetor importante é a troca de informação estratégica e operacional com as congéneres europeias, facilitada através de plataformas seguras de partilha e reuniões técnicas regulares (...)	414
	(...)A presença da GNR em conferências, workshops e formações promovidas pela RAILPOL reforça ainda as capacidades dos seus militares neste domínio especializado, promovendo a harmonização de procedimentos com os restantes países-membros e a elevação dos padrões de segurança ferroviária a nível europeu (...)	416
26	(...)damos apoio a algumas operações (...)	411
27	(...)ações de patrulhamento e vigilância nos comboios e estações(...)	411
28	(...)Operações (...)	411
	(...)grupos de trabalho (...)	413

APÊNDICE L – ANÁLISE QUESTÃO N.º 7

Quadro n.º 15 – Análise questão n.º 7

E	UC	UR
1	(...)Mais patrulhamento (...)	512
	(...)Mais patrulhamento (...)	517
2	(...)incremento de mais ações de patrulhamento em todo o ambiente ferroviário (...)	512
	(...)Uma maior prevenção da criminalidade neste ambiente pode ser potenciada pelo incremento de mais ações de sensibilização junto da população (...)	515
3	(...)Trabalho colaborativo regular entre os operadores ferroviários e a dona da	516

	<i>infraestrutura (IP), e as forças de segurança, para partilhar informações relativo às ocorrências security (...)</i>	
	<i>(...)otimizar os recursos para as situações e locais identificados de maior risco (...)</i>	517
4	<i>(...)acho que requer muito mais a utilização da videovigilância que nos pode alertar para algumas situações e mesmo evitá-las (...)</i>	511
	<i>(...)incremento destas medidas, mais vigilância e medidas passivas de segurança (...)</i>	517
5	<i>(...)permitindo a aquisição de equipamentos modernos, como câmaras de alta resolução ou sistemas de deteção de intrusão (...)</i>	511
	<i>(...)a utilização da inteligência artificial, através da implementação de sistemas de análise preditiva de risco e reconhecimento facial, poderia auxiliar na identificação de potenciais criminosos e na prevenção de incidentes (...)</i>	514
	<i>(...)a promoção da cooperação entre todos os intervenientes na segurança ferroviária, incluindo as empresas, as forças de segurança, os passageiros e a sociedade civil, também é essencial. (...)</i>	516
	<i>(...)a melhoria da iluminação e da sinalização nas estações e linhas férreas poderia igualmente reduzir a sensação de insegurança e dificultar a prática de crime (...)</i>	517
6	<i>(...)entendo que deve ser integrado mais entidades, seja no âmbito dos grupos de trabalho, seja em relação direta entre operadores, entre o OPCs ou outro tipo de entidades (...)</i>	516
	<i>(...)medidas que não têm propriamente a ver com criminalidade, mas que não deixam de ter o seu impacto no dia-a-dia da ferrovia (...)</i>	517
7	<i>(...)carruagens com gravação de vídeo, como é hoje utilizado na vigilância urbana (...)</i>	511
8	<i>(...)potenciar o uso de tecnologia de vigilância e monitorização (...)</i>	511
	<i>(...)melhorar a articulação com os operadores ferroviários(...)</i>	516
9	<i>(...)Através do patrulhamento e das fiscalizações (...)</i>	512
	<i>(...)GNR potencia o aumento do sentimento de segurança, fazendo com que a possibilidade de um crime ocorrer, seja cessado (...)</i>	517
10	<i>(...)A nossa presença é essencial. Incrementar a nossa presença na ferrovia. (...)</i>	512
	<i>(...)Desde colocar os n.ºs de telefone da Guarda visíveis pelos passageiros para facilmente contactarem com o Posto da Guarda, entre outra (...)</i>	513
	<i>(...)Porque esta cooperação, como já disse, não leva só que da parte deles tenham contato direto connosco e nos vão informando o que é que está a acontecer e vão participando daquilo que existe em termos de criminalidade na ferrovia (...)</i>	516
11	<i>(...)CCTV (Composições, estações/apadeiros) (...)</i>	511
	<i>(...)comunicação direta pelo operador da composição com as Forças de Segurança (...)</i>	516
	<i>(...)zonas bem iluminadas (acessos às infraestruturas e embarque e infraestruturas propriamente ditas) (...)</i>	517
12	<i>(...)as ações inopinadas de fiscalização, são um garante de imprevisibilidade e com isso dissuasão da prática de crimes, ou da utilização da ferrovia para a deslocação de agentes criminosos (...)</i>	512
	<i>(...)A presença efetiva, nos locais de maior concentração de pessoas, faz reduzir a probabilidade de ocorrência de crimes e com isso aumentar o sentimento de segurança (...)</i>	517
13	<i>(...)Pode haver o reforço do patrulhamento (...)</i>	512
	<i>(...)é identificar, definir indicadores que nos criem alertas (...)</i>	514
	<i>(...)fazemos campanhas de sensibilização (...)</i>	515
14	<i>(...)quanto maior for o policiamento, mais concretizada será a prevenção (...)</i>	512
	<i>(...)nós temos algum policiamento, proximidade nas estações quando há maior fluxo de passageiros, nos parques das estações, através das nossas operações (...)</i>	517
15	<i>(...)No âmbito da infraestrutura, apostar na colocação de medidas ativas e passivas, nomeadamente alarmística e maior vigilância, que permitam uma atuação das Forças de Segurança em tempo útil (...)</i>	511
	<i>(...)aumento das ações de patrulhamento (...)</i>	512
	<i>(...)aumento de vigilância por parte dos operadores, bem como um reforço de patrulhamento no interior das composições, das estações e na fiscalização de transporte de carga (...)</i>	517
16	<i>(...)A instalação de sistemas de videovigilância nas estações e imediações das linhas de comboio, os quais poderão e deverão estar ligados às Sala de Situação e Postos Territoriais (...)</i>	511
	<i>(...)A execução de patrulhamento de proximidade e visibilidade junto das estações de caminhos de ferro (...)</i>	512

	(...)A execução de campanhas de sensibilização, com vista à divulgação de um conjunto de conceitos e alertas que os passageiros deverão adotar para salvaguarda dos seus pertences e bagagens (...)	515
	(...)Empenhar equipas trajadas à civil com o objetivo de detetar e identificar, em flagrante delito, situações relacionadas com a prática de crimes (...)	517
17	(...)O reforço da segurança tecnológica, através da expansão e modernização dos sistemas de videovigilância com análise inteligente de vídeo, da instalação de sistemas de alarme em locais vulneráveis, contribui significativamente para a prevenção (...)	511
	(...)É fundamental intensificar as operações de fiscalização e controlo, expandindo as ações regulares e direcionadas em comboios, estações e áreas adjacentes às linhas, com um foco nos passageiros, bagagens e cargas (...)	512
	(...)incentivo à participação dos cidadãos na comunicação de atividades suspeitas através de canais de denúncia acessíveis e seguros (...)	513
	(...)A implementação de uma gestão de risco proativa é outra medida importante (...)	514
	(...)A promoção da sensibilização e da educação dos utilizadores da ferrovia desempenha um papel crucial (...)	515
	(...)inclusão de informações relevantes sobre segurança nos canais de comunicação das empresas ferroviárias também se revela essencial. A colaboração interinstitucional deve ser aprofundada, fortalecendo os laços entre a GNR, as empresas ferroviárias (tanto a nível operacional como de segurança) (...)	516
	(...)A melhoria da segurança da infraestrutura, assegurando uma iluminação adequada em estações e áreas circundantes, reforçando a vedação e a proteção do perímetro, e a manutenção regular para eliminar pontos de vulnerabilidade, são medidas físicas importantes (...)	517
18	(...)instalação de sistemas de videovigilância mais eficazes, integrados com os sistemas da GNR, permitirá melhorar a monitorização em tempo real e a recolha de prova (...)	511
	(...)aumento da presença policial em horários e locais de maior risco constitui um passo importante (...)	512
	(...)continuar a investir na sensibilização dos utentes e na formação dos profissionais que atuam nas estações e nos comboios, garantindo que todos têm um papel ativo na promoção da segurança (...)	515
19	(...)reforçar a vigilância tecnológica (...)	511
	(...)A inovação tecnológica e o uso de inteligência artificial para detetar padrões suspeitos podem também desempenhar um papel relevante (...)	514
	(...)promover campanhas de sensibilização (...)	515
	(...)fortalecer a cooperação internacional e interinstitucional (...)	516
	(...)melhorar a arquitetura das estações (design preventivo)(...)	517
20	(...)implementação de sistemas de videovigilância e alarmística nas estações e comboios (...)	511
	(...)reforço da presença policial em pontos estratégicos (...)	512
	(...)dinamização de campanhas de sensibilização dirigidas aos utentes (...)	515
21	(...)A presença de patrulhas nas estações (plataformas de embarque e desembarque) nos momentos de chegada/partida dos comboios de passageiros de modo a conferir sentimento de segurança (...)	512
	(...)presença de patrulhas no interior das composições em ações de patrulhamento ferroviário, 24H (...)	517
22	(...)penso que também, possivelmente, a videovigilância (...)	511
	(...)aumentar o policiamento (...)	512
	(...)aumentar a atratividade, no sentido de que as pessoas vão mais para a estação e usem mais o comboio, porque quanto mais pessoas utilizarem e mais movimento houver, isso também contribui para a sua diminuição (...)	517
23	(...)continuar com este policiamento regular (...)	512
24	(...)colocações de sistemas de videovigilância em todas as estações e apeadeiros assim como uso de tecnologia para deteção de pessoas na linha, ou de materiais ilícitos no interior dos comboios (...)	511
	(...)Melhoria da iluminação das estações de comboios (...)	517
25	(...)Aposta na modernização tecnológica – A instalação de sistemas inteligentes de videovigilância, sensores de movimento, controlo de acessos e integração com centros de comando (...)	511

	(...)Reforço da presença policial e patrulhamento direcionado (...)	512
	(...)Promoção de ações de sensibilização e educação (...)	515
	(...)cooperação pode materializar-se em protocolos, planos de segurança conjuntos e plataformas de partilha de informação (...)	516
	(...)Melhoria das infraestruturas de segurança – A implementação de medidas de prevenção situacional, como iluminação adequada, delimitação de zonas críticas, manutenção das infraestruturas e instalação de barreiras físicas, contribui para reduzir as oportunidades de ocorrência de crimes, especialmente nos locais mais isolados ou de difícil monitorização (...)	517
26	(...)Melhorar o canal de comunicação (...)	516
27	(...)Realização de ações conjuntas entre todas as forças de segurança (...)	517
28	(...)Operações direcionadas (...)	512
	(...)Campanhas de prevenção (...)	515
	(...)cooperação com os operadores (...)	516

APÊNDICE M – ANÁLISE QUESTÃO N.º 8

Quadro n.º 16 – Análise questão n.º 8

E	UC	UR
1	(...)A ferrovia tem prioridade sobre o Código da Estrada, uma passagem de nível não é rodovia, é ferrovia, Domínio Público Ferroviário, portanto aplica-se as leis do Domínio Público Ferroviário, não se aplica ao Código da Estrada (...)	521
	(...)existem protocolos específicos relativamente a colhidas na ferrovia e que devia ser dada formação desses protocolos transversalmente (...)	526
2	(...)Sobre esta matéria, é importante que os militares recebam formação sobre como operar em segurança na ferrovia (...)	524
3	(...)Procedimentos relativos a acidentes ferroviários (...)	521
	(...)Caraterísticas das infraestruturas, regras e proibições (...)	524
	(...)Procedimentos relativos a suicídios (...)	526
4	(...) formação sobre segurança(...)	524
5	(...)É fundamental um conhecimento aprofundado da legislação específica do setor ferroviário, incluindo as normas de segurança, os regulamentos de transporte e as leis relacionadas com a proteção do património ferroviário (...)	521
	(...)desenvolvimento de técnicas de abordagem e revista de passageiros e bagagens, respeitando os direitos individuais e garantindo a segurança dos militares, também é essencial (...)	522
6	(...)porque é muito do desconhecimento do militar, que é o que está protocolado entre as Forças de Segurança, os operadores e a Procuradoria Geral da República, quando ocorrem incidentes, vulgos, atropelamentos, vulgomorte, vulgo-atropelamento de viaturas na linha de comboio (...)	526
	(...)o que é de perceber é o contexto e as realidades criminais que estão associadas à ferrovia (...)	527
7	(...)Caraterísticas próprias da infraestrutura (...)	524
8	(...)legislação ferroviária(...)	521
	(...)seja dentro dos comboios e nos apeadeiros, seja no contacto que é preciso ter com eles para recolher a tal informação (...)	522
	(...)caraterísticas próprias que deve adotar (...)	524
9	(...)legislação em vigor(...)	521
	(...)Riscos da infraestrutura ferroviária(...)	524
10	(...)os militares da Guarda tivessem acesso à legislação logo na formação ou tivessem formação específica sobre a legislação que diz respeito a toda a ferrovia(...)	521
	(...)termos de formação, uma das áreas que devia lá estar era acidentes com comboios (...)	526
11	(...)Legislação ferroviária(...)	521
12	(...)fiscalização feita em movimento, com paragens que permite a entrada e saída rápida de	522

	<i>...pessoas, quer elas sejam pessoas de bem, ou criminosos, e nesse sentido, a oportunidade e rapidez, assumem importância significativa (...)</i>	
	<i>(...)a particularidade do ambiente ferroviário, com a sua movimentação de pessoas e bens, é diferente da abordagem na rua (...)</i>	524
	<i>(...)necessidade de resolução expedita de incidentes ou acidentes que envolvam os elementos constituintes da ferrovia (...)</i>	526
13	<i>(...)indicadores para identificar e criar alertas (...)</i>	523
	<i>(...)o principal é o conhecimento da infraestrutura, nomeadamente os riscos também (...)</i>	524
	<i>(...)de várias línguas (...)</i>	525
14	<i>(...)componentes técnico profissionais relacionadas com o contato e atendimento ao público, o policiamento de proximidade, os direitos humanos (...)</i>	522
	<i>(...)e eventualmente também as línguas (...)</i>	525
15	<i>(...)modalidades de policiamento/fiscalização a adotar, em particular (...)</i>	522
16	<i>(...)os militares estejam plenamente conscientes e conhecedores das seguintes matérias, legislação e aspetos (...)</i>	521
	<i>(...)técnicas utilizadas (abordagem a indivíduos locais e viaturas) adotadas em qualquer tipologia de patrulhamento (...)</i>	522
	<i>(...)Formação em línguas. Os militares lidam com várias nacionalidades motivo pelo qual é essencial saber falar inglês (...)</i>	525
	<i>(...)todos os militares consigam analisar a situação do cidadão quanto a entrada, permanência, saída e afastamento dos estrangeiros do território nacional (...)</i>	527
17	<i>(...)os militares devem receber formação sobre a legislação e regulamentação específica da ferrovia, incluindo as responsabilidades das empresas, os direitos dos passageiros e as normas de segurança(...)</i>	521
	<i>(...)incluindo táticas de abordagem e intervenção seguras em comboios e estações, procedimentos de segurança em linhas férreas (...)</i>	522
	<i>(...)(...)</i>	523
	<i>(...)aborde as particularidades deste ambiente operacional ... a formação sobre medidas de proteção da força deve ser específica para este contexto (...)</i>	524
	<i>(...)a formação deve detalhar a caracterização das ameaças e os indicadores de alerta policial no contexto ferroviário (...)</i>	527
	<i>(...)formação deve abordar os protocolos de colaboração interinstitucional no âmbito ferroviário, incluindo a cooperação com as empresas ferroviárias, outras forças de segurança nacionais, autoridades de transporte e entidades internacionais como a RAILPOL (...)</i>	529
18	<i>(...)fundamental que os militares dominem técnicas de fiscalização em movimento, saibam atuar de forma segura em infraestruturas ferroviárias (...)</i>	522
	<i>(...)Deve ser reforçada a capacidade de identificar perfis de risco, com base em indicadores comportamentais, (...)</i>	523
	<i>(...)destaca-se o conhecimento dos procedimentos de segurança em ambiente ferroviário, incluindo a atuação dentro dos comboios e em estações (...)</i>	524
19	<i>(...)legislação específica (...)</i>	521
	<i>(...)técnicas de patrulhamento em ambientes fechados e abertos (...)</i>	522
	<i>(...)identificação de comportamentos suspeitos (...)</i>	523
	<i>(...)incluir conhecimentos sobre o funcionamento do sistema ferroviário (...)</i>	524
20	<i>(...)funcionamento do sistema ferroviário (...)</i>	521
	<i>(...)Contemplar conteúdos específicos sobre segurança ferroviária ... conhecimento das normas de segurança das infraestruturas e dos equipamentos de transporte ferroviário (...)</i>	524
21	<i>(...)procedimentos de segurança quando despachados para ocorrências de incidentes ou acidentes na ferrovia (...)</i>	524
	<i>(...)gestão de ocorrência em ambiente ferroviário, nomeadamente o dever de colaboração entre o operador de transporte, o gestor da infraestrutura, o Comandante de operações e socorro o Gabinete de Prevenção e investigação de Acidentes com Aeronaves e de Acidentes Ferroviários, a proteção civil municipal entre outros (...)</i>	528
22	<i>(...)apostar nas línguas, nomeadamente no inglês, o espanhol (...)</i>	525
23	<i>(...)É um meio específico(...)</i>	524
24	<i>(...)Conhecer o ambiente ferroviário (...)</i>	521
	<i>(...)técnicas de patrulhamento ferroviário(...)</i>	522
	<i>(...)saber que nos acidentes envolvendo comboios, não se aplica o constante no código da</i>	528

	<i>estrada, referente aos testes de álcool, pois o maquinista não pode ser sujeito a teste de álcool(...)</i>	
25	<i>(...)riscos inerentes à infraestrutura ferroviária(...)</i>	524
	<i>(...)plataformas de treino tático para se ministrar formação e se potenciar o desempenho operacional (...)</i>	529
26	<i>(...)reforçar o aspecto legal (...)</i>	521
	<i>(...)saber que os riscos estão associados à catenária, não é que é a parte dos cabos que estão ali por cima dos comboios(...)</i>	524
	<i>(...)parte da formação (...)</i>	529
27	<i>(...)Análise de comportamentos para a implementação de medidas preventivas(...)</i>	523
	<i>(...)conhecimento do tipo de criminalidade, a tipificação dos crimes da rede ferroviárias nacional deveria ser parte da formação (...)</i>	527
	<i>(...)As ações de formação deveriam ocorrer também nas infraestruturas ferroviárias e comboios(...)</i>	529
28	<i>(...)Segurança (...)</i>	524

APÊNDICE N – ANÁLISE QUESTÃO N.º 9

Quadro n.º 17 – Análise questão n.º 9

E	UC	UR
1	<i>(...)vários polos onde há ferrovia com alguma preponderância, nomeadamente nos urbanos de Lisboa e nos urbanos do Porto existem estruturas policiais da PSP dedicadas à ferrovia (...)</i>	531
2	<i>(...)não tenho dúvidas que a Guarda, pelas suas diferentes atribuições e expressão territorial, reúne todas as condições para poder assumir um órgão desta natureza na sua estrutura (...)</i>	531
3	<i>(...)Atento ao quadro da criminalidade atual, não se vislumbra necessário e proporcional empregar recursos da GNR, permanente e em missão diária, com vista à segurança das infraestruturas ferroviárias e seus passageiros (...)</i>	533
4	<i>(...)Criar uma unidade não se justifica. Poderia haver um elo a nível de estado maior para comunicar com as unidades e para abordar mais esses temas (...)</i>	532
5	<i>(...)A criação de um órgão especializado na segurança ferroviária na estrutura da GNR seria uma medida altamente benéfica, pois iria permitir centralizar os recursos humanos e materiais dedicados à segurança ferroviária (...)</i>	531
6	<i>(...)Um órgão específico, eu entendo que essa matéria, e no caso da Guarda, não teria, não implicaria haver um único, um serviço apenas específico, dedicado só à Ferrovia (...)</i>	533
7	<i>(...)Eu penso que ter um canal privilegiado, ou seja, uma oficial de ligação, a toda a rede ferroviária, tem ganhos significativos num diálogo mais próximo de partilha(...)</i>	532
8	<i>(...)Uma solução híbrida, que inclua formação específica nas unidades territoriais, pode ser mais equilibrada (...)</i>	533
9	<i>(...)Julga-se que sim. A DIC deveria ter um Departamento responsável pela análise da informação relativamente a esta temática (...)</i>	531
10	<i>(...)Aquilo que eu acho é que devia haver uma ponte mais direta para a sala de situação deles. Seja através do nosso Departamento de Operações, seja através do CINGOP, com eventualmente um militar nosso na sala de situação da IP (...)</i>	532
11	<i>(...)Considero pertinente, não só como POC da Guarda, mas também como assessor para a área da segurança (...)</i>	531
12	<i>(...)Da mesma forma como existe especialização na vertente rodoviária, a vertente ferroviária merece também especialização. Porém, dada a dimensão e volume criminal, a constituição de equipas multidisciplinares de militares das valências territoriais, cinotécnicas e de investigação criminal, associadas em alguns casos com a participação também de forças de 2.º ou 3.º NEOp, são suficientes e garante de intervenções eficazes e eficientes (...)</i>	531

13	<i>(...)Julgo que sim. No mínimo, devíamos ter uma repartição (...)</i>	531
14	<i>(...)neste momento não se justifica no meu comando a criação de um órgão dedicado exclusivamente à segurança ferroviária (...)</i>	533
15	<i>(...)poderiam, caso fosse esse o designio político e estratégico da GNR, adotar mais essa competência de nível nacional (...)</i>	531
16	<i>(...)por enquanto ainda não há necessidade de ter uma estrutura dedicada especificamente a ferrovia(...)</i>	533
17	<i>(...)A criação de um órgão dedicado à segurança na ferrovia na estrutura da GNR apresenta um potencial significativo para aumentar a especialização, a coordenação e a eficácia das ações de policiamento neste setor específico, com possíveis ganhos em termos de segurança e prevenção da criminalidade (...)</i>	531
18	<i>(...)Sim, considero que a criação de um órgão especializado dentro da estrutura da GNR dedicado à segurança na ferrovia seria extremamente benéfica (...)</i>	531
19	<i>(...)Sim, a criação de um órgão especializado permitiria uma resposta mais eficaz, articulada e permanente às ameaças específicas do contexto ferroviário (...)</i>	531
20	<i>(...)Sim. Tendo em conta a crescente complexidade das dinâmicas criminais associadas à ferrovia e a relevância estratégica deste meio de transporte, considera-se pertinente a criação de um órgão especializado no seio da GNR, vocacionado exclusivamente para a segurança ferroviária (...)</i>	531
21	<i>(...)Sim. A maioria dos países europeus tem. Deveria ser elencado e testado (...)</i>	531
22	<i>(...)tenho de considerar que não (...)</i>	533
23	<i>(...)Não. A atenção que eu dou à ferrovia, tento dar também naturalmente à questão das embarcações, à questão rodoviária (...)</i>	533
24	<i>(...)Sim, visto termos vários órgãos com especificidade para cada matéria, ter um órgão com responsabilidade na ferrovia iria acrescentar conhecimento e centralização da informação, que poderia trazer melhoria à segurança e proteção da ferrovia, como uma infraestrutura crítica, trazendo melhor coordenação, acompanhamento da realidade internacional, efetuando uma melhor gestão das operações (...)</i>	531
25	<i>(...)Na atualidade, o Comando Operacional assegura esse papel. Mais do que a criação de uma nova estrutura formal, poderá ser mais eficiente apostar na capacitação interna, especialização funcional e articulação interinstitucional, ajustada à escala e necessidades do país.(...)</i>	533
26	<i>(...)muito vantajoso (...)</i>	532
27	<i>(...)Sim(...)</i>	531
28	<i>(...)Polícia específica(...)</i>	531

ANEXOS

ANEXO A – ESPAÇO SCHENGEN

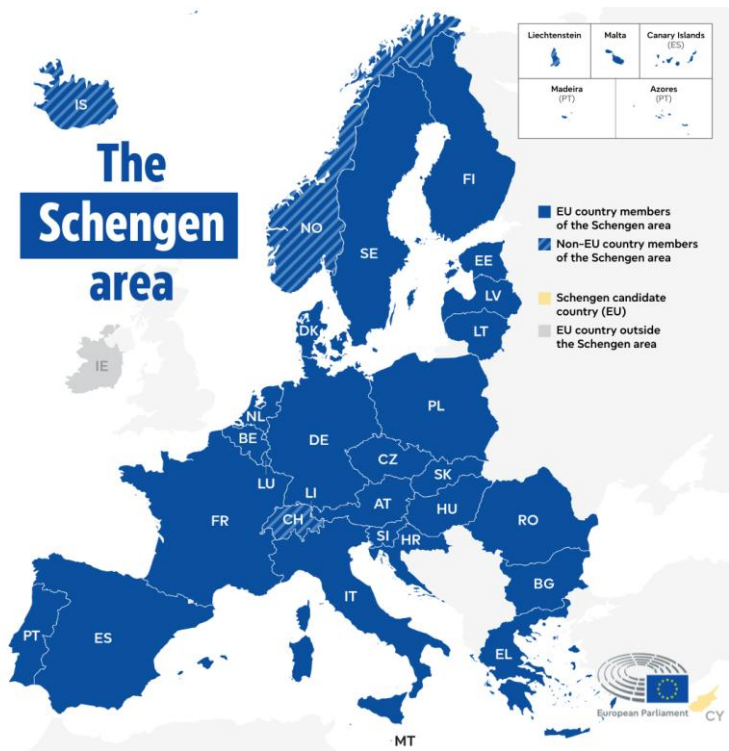


Figura n.º 19 – Espaço SCHENGEN
Fonte: Ministério dos Negócios Estrangeiros, 2025

ANEXO B – ORGANOGRAMA CO



Figura n.º 20 – Organograma CO
Fonte: GNR, 2024b