



ACADEMIA MILITAR

DIRECÇÃO DE ENSINO

CURSO GNR INFANTARIA

TRABALHO INVESTIGAÇÃO APLICADA

AS NOVAS TECNOLOGIAS DE INFORMAÇÃO AO SERVIÇO DA FISCALIZAÇÃO RODOVIÁRIA – UM DESAFIO DA GNR

ALUNO: Aspirante GNR/Inf. Paulo Sérgio Rainho e Sousa

ORIENTADOR: Tenente GNR/Inf. Pedro Ares

LISBOA, JULHO DE 2008



ACADEMIA MILITAR

DIRECÇÃO DE ENSINO

CURSO GNR INFANTARIA

TRABALHO INVESTIGAÇÃO APLICADA

AS NOVAS TECNOLOGIAS DE INFORMAÇÃO AO SERVIÇO DA FISCALIZAÇÃO RODOVIÁRIA – UM DESAFIO DA GNR

ALUNO: Aspirante GNR/Inf. Paulo Sérgio Rainho e Sousa

ORIENTADOR: Tenente GNR/Inf. Pedro Ares

LISBOA, JULHO DE 2008

DEDICATÓRIA

Ao meu camarada de curso e amigo José Carlos Realinho,
falecido num acidente de viação a 9 de Janeiro de 2005.

- *Estarás sempre connosco!*

AGRADECIMENTOS

Como qualquer trabalho que se inicia de raiz, exige-se esforço e dedicação, no entanto, todo o apoio recebido é tão ou mais importante. Desta forma agradeço aqui todos aqueles que directa ou indirectamente contribuíram para que superasse mais uma etapa, mostrando aqui o meu apreço.

Ao Tenente de Infantaria Pedro Ares, orientador deste trabalho, que desde o primeiro contacto se mostrou permanentemente disponível e dedicado, acompanhando todo o seu desenvolvimento ao longo destes meses e pela forma determinada como encarou este desafio;

Ao Tenente-Coronel Barão Mendes, do Gabinete de Estudos e Planeamento e Instrução da Brigada de Trânsito da Guarda Nacional Republicana pela entrevista e documentos gentilmente cedidos;

Ao Tenente-Coronel Judícibus, na Rede Nacional de Segurança Interna, por ter aceitado ser entrevistado no âmbito deste trabalho;

Ao Major Borrego da Chefia de Serviço de Informática do Comando Geral, e ao Major Leal da Secção de Investigação Criminal da Brigada de Trânsito por também eles terem aceitado ser entrevistados;

Ao Major Lourenço da Silva, Relações Públicas da Brigada de Trânsito, pelo conhecimento e experiências que me transmitiu no começo do trabalho e se relevaram bastante importantes na realização deste trabalho;

Aos camaradas do 13.º Tirocínio para Oficiais, por nestes cinco anos termos crescidos juntos como militares e Homens em ambiente de uma sã camaradagem, que ficará comigo para sempre;

À minha família e namorada, que desde sempre estiveram sempre a meu lado, nunca me faltando em nada apoiando-me a qualquer momento;

A todos eles o meu sincero **MUITO OBRIGADO!**

RESUMO

O trabalho aqui apresentado encontra-se subordinado ao tema: “As novas tecnologias de Informação ao serviço da fiscalização rodoviária – Um desafio da GNR”.

Tendo como referência a importância que as tecnologias de informação têm vindo a assumir na Guarda Nacional Republicana, em particular no âmbito da fiscalização rodoviária, prende-se a necessidade de cingir o tema a um espectro mais reduzido de forma a desenvolver o presente estudo. Para tal formulou-se o seguinte problema: “Quais as informações a que necessitam aceder os militares da GNR no desempenho da fiscalização rodoviária? Quais os meios existentes que proporcionem tal consulta?”.

O trabalho está estruturado em duas partes distintas, que são: a Primeira – Revisão da Literatura e a Segunda – Trabalho de Campo, divididas em quatro e três capítulos respectivamente.

A metodologia do trabalho assenta sobretudo na pesquisa documental de legislação, livros, monografias, consultas na Internet e na análise e interpretação de dados obtidos no trabalho de campo. Este último, é constituído essencialmente por entrevistas a oficiais da GNR ligados às áreas da fiscalização rodoviária e das tecnologias de informação.

Analisados os resultados constata-se que as Tecnologias de Informação podem trazer mais benefícios para a fiscalização rodoviária se rentabilizadas de outra forma, se houver uma diminuição de processos burocráticos e administrativos quanto à consulta de bases de dados e ainda através do emprego de novas tecnologias de informação.

O trabalho foi realizado essencialmente entre Maio e Julho de 2008, período destinado em calendário para a realização exclusiva do mesmo.

PALAVRAS-CHAVE: FISCALIZAÇÃO RODOVIÁRIA, TECNOLOGIA, SISTEMAS, BASES DE DADOS, INFORMAÇÃO.

ABSTRACT

The work here presented is concerned to the subject: “The new information technologies in service of traffic surveillance – A challenge to GNR”.

Taking as reference the importance of information technologies that have been taken in the Guarda Nacional Republicana, especially under the surveillance of the traffic, it is need to limit the topic to a lower spectrum to develop this study. For that made up the following problem: “What is the information that needs to be consulted by GNR militaries, during traffic surveillance? What are the existing ways to do that consult?”

The work is structured in two parts, which are: the first part, the Review of Literature and the second one the Fieldwork, divided into four and three chapters each one.

The methodology of the work lies mainly in documentary research of legislation; books; monographs, Internet consults and the analysis and the interpretation of the data obtained in the Fieldwork. This consisted in the investigation interviews to the GNR officers related to the areas of the traffic surveillance and information technologies.

After considering the results we see that information technologies can bring more benefits to traffic surveillance if used in other ways, with a reduction of bureaucratic and administrative process to access to the database and also through the use of new information technologies.

The work was done mainly between May and July 2008, for a exclusive period of the calendar to the achievement of it.

KEY-WORDS: TRAFFIC SURVEILLANCE; TECHNOLOGY; SYSTEMS; DATABASE; INFORMATION.

ÍNDICE

DEDICATÓRIA.....	i
AGRADECIMENTOS	ii
RESUMO.....	iii
ABSTRACT	iv
ÍNDICE	v
ÍNDICE DE QUADROS	viii
LISTA DE SIGLAS	ix
CAPÍTULO 1- INTRODUÇÃO DO TRABALHO	1
1.1 INTRODUÇÃO.....	1
1.2 ENQUADRAMENTO.....	1
1.3 JUSTIFICAÇÃO DO TEMA	2
1.4 OBJECTO DA INVESTIGAÇÃO.....	2
1.5 OBJECTIVOS	3
1.6 METODOLOGIA	3
PARTE I – REVISÃO DA LITERATURA	5
CAPÍTULO 2 – AS TECNOLOGIAS DE INFORMAÇÃO.....	5
2.1 INTRODUÇÃO.....	5
2.2 CONCEITO DE TECNOLOGIAS DE INFORMAÇÃO	5
2.2.1 A DIGITALIZAÇÃO.....	6
2.2.2 REDES E SISTEMAS DE INFORMAÇÃO ORGANIZACIONAL	7

CAPÍTULO 3 – A FISCALIZAÇÃO RODOVIÁRIA	8
3.1 INTRODUÇÃO	8
3.2 CONCEITO DE FISCALIZAÇÃO RODOVIÁRIA	8
3.2.1 AS INFORMAÇÕES ÚTEIS NA FISCALIZAÇÃO RODOVIÁRIA	9
3.2.1.1 Informações relativas ao Condutor	9
3.2.1.2 Informações relativas ao Veículo	10
3.2.1.3 Informações relativas à Actividade dos Veículos e Condutores	13
CAPÍTULO 4 – AS TECNOLOGIAS DE INFORMAÇÃO EXISTENTES.....	14
4.1 INTRODUÇÃO	14
4.2 AS TECNOLOGIAS DE INFORMAÇÃO AO SERVIÇO DA GNR	14
4.2.1 O PROGRAMA POLÍCIA EM MOVIMENTO.....	14
4.2.2 SISTEMA DE CONTRA-ORDENAÇÕES DE TRÂNSITO (SCoT)	15
4.2.3 REDE NACIONAL DE SEGURANÇA INTERNA (RNSI).....	17
4.3 OUTRAS TECNOLOGIAS DE INFORMAÇÃO.....	18
4.3.1 LEITURA AUTOMÁTICA DE MATRÍCULAS	18
PARTE II - TRABALHO DE CAMPO	19
CAPÍTULO 5 - METODOLOGIA DA PARTE PRÁTICA.....	19
5.1 INTRODUÇÃO	19
5.2 A ABORDAGEM QUALITATIVA	19
5.3 A ENTREVISTA	21
CAPÍTULO 6 – ANÁLISE E INTERPRETAÇÃO DE DADOS.....	23
6.1 INTRODUÇÃO	23
6.2 ANÁLISE QUALITATIVA DOS DADOS DA ENTREVISTA E DISCUSSÃO DE RESULTADOS.....	24
CAPÍTULO 7 – CONCLUSÕES E RECOMENDAÇÕES	31
7.1 INTRODUÇÃO	31
7.2 VERIFICAÇÃO DAS HIPÓTESES TEÓRICAS E PRÁTICAS	32
7.3 RECOMENDAÇÕES.....	35

7.4 LIMITAÇÕES DA INVESTIGAÇÃO	36
7.5 FECHO	36
BIBLIOGRAFIA.....	37
APÊNDICES.....	42
APÊNDICE A - GUIÃO DE ENTREVISTA.....	43
APÊNDICE B - Entrevista ao Senhor Tenente-Coronel Gabriel Barão Mendes, do GEPI/BT/GNR.....	44
APÊNDICE C - Entrevista ao Senhor Tenente-Coronel Vítor Judícibus, na RNSI	46
APÊNDICE D - Entrevista ao Senhor Major Nuno Borrego, da CSINF ^a /CG/GNR	50
APÊNDICE E - Entrevista ao Senhor Major António Leal, da SIC/BT/GNR.....	55
ANEXOS	58
ANEXO A – A ABORDAGEM QUALITATIVA.....	59
ANEXO B - Proposta apresentada pelo TCor Barão Mendes, para o Grupo de Trabalho n.º5 no desenvolvimento da Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária, em 21 de Junho de 2008	61
ANEXO C – Manual de Operações da GNR	64
ANEXO D – Os meios ao dispor da GNR-BT. <i>Quattroruote Settembre 2006</i>	67
ANEXO E – Extracto do Relatório final do Grupo de Trabalho para o <i>Carjacking</i>	74

ÍNDICE DE QUADROS

Quadro 1: Respostas à Questão n.º 1 das entrevistas	24
Quadro 2: Respostas à Questão n.º 2 das entrevistas	25
Quadro 3: Respostas à Questão n.º 3 das entrevistas	25
Quadro 4: Respostas à Questão n.º 4 das entrevistas	26
Quadro 5: Respostas à Questão n.º 5 das entrevistas	27
Quadro 6: Respostas à Questão n.º 6 das entrevistas	27
Quadro 7: Respostas à Questão n.º 7 das entrevistas	28
Quadro 8: Respostas à Questão n.º 8 das entrevistas	29
Quadro 9: Respostas à Questão n.º 9 das entrevistas	29
Quadro 10: Respostas à Questão n.º 10 das entrevistas	30

LISTA DE SIGLAS

ANSR	Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária
BT	Brigada de Trânsito
CAP	Certificado de Aptidão Profissional
CE	Código da Estrada
CI-RNSI	Centro de Instalação da Rede Nacional de Segurança Interna
DGTT	Direcção Geral de Transportes Terrestres
DGV	Direcção Geral de Viação
FFSS	Forças de Segurança
GNC	Gás Natural Comprimido
GNR	Guarda Nacional Republicana
GOP	Grandes Opções do Plano
GPL	Gás de Petróleo Liquefeito
GSM	<i>Global System for Mobile Radio Service</i>
IMTT	Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres
MAI	Ministério da Administração Interna
POS	<i>Point of Sale</i>
PSP	Polícia de Segurança Pública
RIC	Registo de Infracções do Condutor
RNSI	Rede Nacional de Segurança Interna
SCoT	Sistema de Contra-ordenações de Trânsito
SEF	Serviço de Estrangeiros e Fronteiras
SNBPC	Serviço Nacional de Bombeiros e Protecção Civil
SIO	Sistema de Informação Organizacional
TI	Tecnologias de Informação
TIA	Trabalho de Investigação Aplicada
TPO	Tirocínio Para Oficiais
UMTS	<i>Universal Mobile Telecommunications System</i>

“Nada está feito enquanto resta
alguma coisa para fazer”

Romain Roland

CAPÍTULO 1- INTRODUÇÃO DO TRABALHO

1.1 INTRODUÇÃO

O Trabalho de Investigação Aplicada (TIA) aqui presente foi realizado para o Mestrado em Ciências Militares, da arma de Infantaria da Guarda Nacional Republicana (GNR) na Academia Militar, sendo elemento importante do Tirocínio para Oficiais (TPO), último ano do referido Mestrado, como trabalho científico e de reflexão no âmbito das Ciências Sociais sobre um tema referente à organização da GNR, aproximando de forma ainda que superficial à realidade da instituição.

O trabalho em questão subordina-se ao tema “As novas tecnologias de informação ao serviço da fiscalização rodoviária – Um desafio da GNR”. A escolha deste tema prende-se, além do interesse pessoal na área da fiscalização rodoviária, no facto da GNR velando o *“cumprimento das leis e regulamentos relativos à viação terrestre e aos transportes rodoviários, e promover e garantir a segurança rodoviária, designadamente, através da fiscalização, do ordenamento e da disciplina do trânsito”*¹ desempenhar um papel verdadeiramente importante e grato perante a nossa Nação contribuindo para a redução do índice da sinistralidade.

1.2 ENQUADRAMENTO

As Tecnologias de Informação (TI) têm sido implementadas ao serviço das Forças de Segurança (FFSS) progressivamente e associadas às mais variadas áreas, com o intuito de aumentar a cooperação policial e satisfazer o cidadão. Neste trabalho procura-se saber quais são as TI que até a este momento foram colocadas à disposição da GNR, valências e capacidades e ainda saber se satisfazem todas as necessidades sentidas, no decorrer da actividade operacional, por parte dos militares da GNR na prática de fiscalizações rodoviárias.

¹ Lei Orgânica da GNR – Artigo 3º f) do Decreto-Lei n.º 231/93, de 26 de Junho (Revogado pelo: Decreto-Lei n.º 63/2007, de 06 de Novembro).

1.3 JUSTIFICAÇÃO DO TEMA

A GNR, essencialmente através da Brigada de Trânsito (BT), tem sido das FFSS que mais tem contribuído para a redução dos índices de sinistralidade no nosso país nos últimos anos, através de acções concertadas de fiscalização e com uma postura de prevenção e visibilidade nas estradas nacionais, principalmente através de uma atitude de repressão de comportamentos de risco.

Tendo em conta o trabalho aqui desenvolvido, é de todo o interesse que se faça uma ligação a esta problemática, visto que, o uso das TI existentes podem ter resultados na melhoria da segurança rodoviária.

É ainda de salientar as implicações do problema aqui abordado na área operacional, área essencial para o bom funcionamento e desempenho de qualquer organização que possua uma actividade ininterrupta e com a mesma importância para o país como aquela que possui a GNR.

A crescente competitividade do mercado tecnológico é importante pois a aplicação de novas tecnologias na organização está directamente associada a questões orçamentais e aplicações teórico-práticas que se reflectirão na actividade operacional.

1.4 OBJECTO DA INVESTIGAÇÃO

Partindo do tema em questão surgiu a necessidade de definir o que é que se quer investigar. São diversas as áreas da GNR em que as tecnologias de informação têm desempenhado uma preciosa ajuda na realização de diversas tarefas operacionais. Mesmo dentro da fiscalização existem diversos tipos de tecnologias empregues de diferentes formas. São exemplo disso, os diferentes meios equipamentos tecnológicos colocados à disposição da GNR para detecção de infracções ao Código da Estrada, que são totalmente distintos das tecnologias e sistemas de informação, que se caracterizam fundamentalmente como canais de informação fulcral ao sucesso da missão confiada à GNR no âmbito da Segurança Rodoviária.

O trabalho aqui apresentado debruça-se essencialmente sobre as tecnologias e sistemas de informação actualmente colocados à disposição da GNR. Sendo assim, e devido à evidente abrangência do referido tema, surge o seguinte problema que serviu de ponto partida: **“Quais as informações a que necessitam aceder os militares da GNR no desempenho da fiscalização rodoviária? Quais os meios existentes que proporcionem tal consulta?”**.

É de verdadeira importância conseguir distinguir e identificar se a informação que é transmitida e acedida pelos militares é a conveniente e solicitada, e ainda se lhes chega em tempo e condições úteis.

1.5 OBJECTIVOS

Do problema central “**Quais as informações a que necessitam aceder os militares da GNR no desempenho da fiscalização rodoviária? Quais os meios existentes que proporcionem tal consulta?**” surgiram hipóteses pertinentes, às quais a confirmação a cada uma delas se depreende como objectivo fundamental neste trabalho. São elas:

- As TI em vigor na GNR são as mais apropriadas para auxiliar a fiscalização rodoviária;
- As TI e as informações/dados nelas existentes auxiliam totalmente os militares na sua actividade operacional;
- As TI empregues foram benéficas no âmbito da prevenção rodoviária e na repressão da criminalidade;
- As diferentes aplicações tecnológicas ao serviço das forças de segurança são totalmente interoperáveis entre si;
- Existem TI capazes de superar as dificuldades sentidas pelos militares na execução da fiscalização rodoviária;

A realização deste trabalho contribui para que sejam encontradas TI que se caracterizem como novas soluções às dificuldades sentidas pelos Guardas e que facilitem a operacionalidade da nossa instituição.

1.6 METODOLOGIA

Devido ao próprio tema, a metodologia empregue no trabalho assenta sobretudo numa **parte de desenvolvimento teórico**, que se cinge a uma análise documental e bibliográfica, e ainda uma **parte prática**, constituída essencialmente por entrevistas a oficiais que ocupem cargos, no seio da Guarda² e não só, que estejam directamente relacionados com o tema.

² Designação sucinta para GNR (Guarda Nacional Republicana).

A primeira parte baseou-se essencialmente na consulta dos diversos diplomas legislativos existentes relacionados com o tema, na Biblioteca Nacional, Biblioteca do Instituto Superior de Ciências Policiais e Segurança Interna, Biblioteca da Escola da Guarda, na consulta de outros trabalhos finais de curso e teses, e consultas em variados sítios na Internet. Nesta parte, o trabalho começa na explicação do próprio conceito de Tecnologias de Informação pois é sobre as mesmas que recaem grandes considerações deste TIA. Seguidamente são identificadas quais as informações identificadas como necessárias e imprescindíveis aos militares na realização de acções de fiscalização rodoviária no momento em que elas são verdadeiramente importantes.

Na segunda parte, o trabalho de campo realizado constitui-se pela aplicação de entrevistas **semi-directivas**³ a oficiais da Guarda com cargos na organização, importantes e os mais adequados para a confirmação ou não das hipóteses equacionadas inicialmente. Foram então entrevistados oficiais ligados à Chefia de Serviço de Informática, ao Trânsito e oficiais destacados em organismos externos à GNR.

³ Para autores como Ghiglione e Matalon (2001) define-se como entrevista clínica.

PARTE I – REVISÃO DA LITERATURA

CAPÍTULO 2 – AS TECNOLOGIAS DE INFORMAÇÃO

“Deter Informação, tornou-se uma necessidade crescente para qualquer sector de actividade, sendo indispensável à sobrevivência de qualquer instituição e um factor chave na criação de valor acrescentado”

(Guerreiro et al., 2005: p.6)

2.1 INTRODUÇÃO

Neste capítulo do trabalho irão ser abordados os conceitos principais do tema, nomeadamente os conceitos de Tecnologias de Informação (TI) e outros conceitos daí adjacentes e que são consideravelmente importantes para o aprofundamento do trabalho e para compreensão da importância do acesso à informação no interior de qualquer organização.

2.2 CONCEITO DE TECNOLOGIAS DE INFORMAÇÃO

Para Alves (2007), *“A GNR, para sobreviver às grandes mudanças revolucionárias da Terceira Vaga, está obrigada a olhar o mundo de um modo novo, tendo em atenção as funções e os processos dominantes na Era da Informação...”*.

Nos dias que correm o acesso à informação ganhou outra preponderância, deixou de ser algo perfeitamente dispensável para ser algo completamente necessário. Autores como Le Moigne (1986: p.29) definem a informação como um *“objecto formatado criado artificialmente pelo homem, tendo por finalidade representar um tipo de acontecimento identificável por ele no mundo real”*.

As TI desencadearam uma revolução de tal modo no nosso modo de estar e de actuar que não podemos ficar indiferentes. Para Franco e Gouveia (1998) as TI são “o resultado de processos com várias décadas de existência e apenas sofreram alterações ou foram adoptadas graças, em parte, ao aparecimento de novos meios e avanços quer em materiais e técnicas, quer devido a novas necessidades sentidas”. Graças a elas foi permitido aplicar novas ideias, novas respostas aos problemas que surgiam no dia-a-dia, mesmo que, em organizações como a GNR, essa mudança colidisse com conceitos operacionais.

2.2.1 A DIGITALIZAÇÃO

Segundo Franco e Gouveia (1998) “As Tecnologias de Informação encerram um método de recolha, análise e fornecimento de informação que provocou profundas alterações ao nível do quotidiano: a digitalização”. A digitalização da informação garante que esta não se deteriore da mesma forma que um qualquer documento físico. A informação pode perdurar sem fim se devidamente acondicionada. Através dos meios apropriados a informação pode ser transformada, passando do estado físico para o digital recorrendo à utilização de *bits*⁴. O *bit* é uma unidade conceptual que assenta em meios físicos como é claro, mas não são concretos e palpáveis como os meios em que era registada a informação até ao final do século XX. A informação passou a ser facilmente transportada a uma velocidade que “tem por limite a velocidade da luz, no caso da comunicação de dados se efectuar por sinais luminosos, através de fibra óptica”, como referem Franco e Gouveia (1998).

À medida que a velocidade de comunicação e acesso a dados foi evoluindo, maior foi o valor estratégico que as TI ganharam. Tornaram-se pilares basilares do sucesso e desenvolvimento organizacional. A importância das TI tem sido por isso sentida ao nível social, educacional, organizacional e como é evidente ao nível profissional. Constituem-se novas áreas de acção em que é necessária e exigida competência e domínio destas ferramentas tecnológicas na execução de tarefas. Bagão Félix, citado por Dias (1994: p.18), “a era dos especialistas da Informação está intrinsecamente ligada ao aparecimento de novos instrumentos das ciências da gestão”. Zorrinho (1990: p.47) salienta que “a capacidade organizacional de exploração duma determinada tecnologia, (...), depende de dois vectores fundamentais: a formação dos utilizadores e a motivação

⁴ Termo criado para designar *Binary Digit*.

para a utilização". Ilona Kovacs, citado por Dias (1994: p.18) refere ainda que *"a aplicação das novas tecnologias exige mais conhecimentos gerais que especializados"*. As próprias tarefas laborais e execução de funções devem de ser repensadas, permitindo formação técnica apropriada a todos os elementos antes de serem introduzidas as TI no seio da organização.

2.2.2 REDES E SISTEMAS DE INFORMAÇÃO ORGANIZACIONAL

A partilha de informação é feita entre indivíduos que possuam interesses comuns e acesso a meios tecnológicos que façam a troca de informação no formato digital, constituindo assim redes de informação, como a Internet e a Intranet⁵. É nestas redes de informação que a informação circula, minimizando as condicionantes geográficas e temporais que poderão dificultar os diferentes intervenientes. Além da existência de informação espalhada pelas redes a informação pode ser armazenada em servidores, computadores com grande capacidade de armazenamento, e ser acedida a quem tiver autorização para tal. A constituição de redes de informação encerra em si inúmeras vantagens das quais podemos destacar:

- O tempo dispendido no acesso à informação;
- A capacidade de actualização imediata da informação sempre que alguém a ela aceda;
- O acesso à informação pode ser feito a qualquer momento ou local desde que as condições de cobertura de rede o permitam;
- A utilização de uma única base de dados central, à qual todos estão ligados, permite a eliminação de informação repetida;
- A proveniência da informação é facilmente identificada assim como quem a altera.

Todas as organizações estão também ligadas a estas redes, com as suas próprias estruturas e hierarquias – as suas redes, os seus próprios sistemas. Cada organização possui então diferentes actividades de administração ou operacionais que podem ser rentabilizadas através dos meios informáticos. É aqui que surge o conceito de Sistema de Informação Organizacional (SIO) permitindo *"que as diversas áreas funcionais, existentes nas Empresas possam fazer uso das ferramentas informáticas, de forma a tratar dos dados de um modo mais rápido e com menos custos"* segundo Dias (1994: p.11).

⁵ A Intranet é interpretada como "uma versão privada da Internet" confinada a uma organização.

CAPÍTULO 3 – A FISCALIZAÇÃO RODOVIÁRIA

3.1 INTRODUÇÃO

Aqui será descortinado outro dos conceitos fundamentais ao qual está ligado o trabalho desenvolvido, a fiscalização rodoviária. Após o esclarecimento deste conceito estão plasmadas as informações que, com base na legislação existente, são de significativa importância para os militares da GNR durante uma operação de fiscalização rodoviária.

3.2 CONCEITO DE FISCALIZAÇÃO RODOVIÁRIA

A crescente modernização das infra-estruturas terrestres, nomeadamente das vias de comunicação rodoviárias, trouxe consigo a necessidade de garantir em segurança a fluidez do grande volume de tráfego que conseqüentemente surgiu. Como refere o Manual de Operações (1996: p. X-I) da GNR: *“A segurança rodoviária resulta da conjugação de vários factores, destacando-se a acção preventiva conseguida com o patrulhamento rodoviário complementado com acções de controlo e fiscalização de viaturas e condutores.”* Podemos referir que a fiscalização rodoviária assume uma qualidade acima de tudo preventiva para que seja garantida a segurança rodoviária.

A fiscalização rodoviária abrange um universo de preceitos normativos que vai para além da mera segurança rodoviária, indo desde o que está estipulado no Código da Estrada, passando pelo cumprimento da situação fiscal de veículos e mercadorias, e muitas outras actividades ou missões confiadas à Guarda enquanto Força de Segurança.

A missão de fiscalizar e ordenar a disciplina do trânsito, como está consignado na Lei Orgânica da GNR, pode ser levada a cabo de diversas formas sendo que o patrulhamento e as vulgarmente designadas “Operações Stop” são as actividades que mais caracterizam a fiscalização rodoviária.

3.2.1 AS INFORMAÇÕES ÚTEIS NA FISCALIZAÇÃO RODOVIÁRIA

Como referido anteriormente, muitas são as informações dispersas por variadas bases de dados de diferentes organismos e que podem ser bastante úteis durante uma operação de fiscalização rodoviária. Para tal podemos dividir estas informações em três grupos distintos mas nunca dissociáveis entre si:

- Informações relativas ao Condutor;
- Informações relativas ao Veículo;
- Informações relativas à Actividade dos Veículos e Condutores.

3.2.1.1 Informações relativas ao Condutor

De acordo com o Artigo 171º do Código da Estrada⁶ (CE), podemos afirmar que a identificação do arguido deverá ser realizada através da indicação dos seguintes elementos:

- **Nome completo** ou denominação social, no caso de pessoa colectiva;
- **Residência** ou sede, no caso de pessoa colectiva;
- **Número do documento legal de identificação pessoal**, data e respectivo serviço emissor ou, quando se trate de pessoa colectiva, do número de pessoa colectiva;
- **Número do título de condução** e respectivo serviço emissor;
- **Identificação do representante legal**, quando se trate de pessoa colectiva;
- **Número de identificação do documento que titula o exercício da actividade**, no âmbito da qual a infracção foi praticada.

Apesar deste artigo se referir à identificação apenas do arguido, podemos alargar o mesmo ao infractor na prática de uma contra-ordenação rodoviária para apuramento da responsabilidade legal.

Através da indicação destes dados, os militares podem ficar a saber se, por exemplo, se o condutor possui habilitação legal⁷ ou se os seus documentos estão apreendidos⁸ ou ainda se constam para apreensão.

⁶ Aprovado pelo Decreto-Lei n.º 44/2005, de 23 de Fevereiro.

⁷ Artigo 121º do CE, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 44/2005, de 23 de Fevereiro.

⁸ Artigo 174º, n.º 2 do CE, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 44/2005, de 23 de Fevereiro.

Segundo o previsto nos Artigos 144º e 149º do CE, que todos os crimes e contra-ordenações rodoviários praticados por um condutor e as respectivas sanções são inseridos no Registo de Infracções do Condutor (RIC)⁹. Este é uma base de dados que “*visa organizar e manter actualizada a informação necessária ao exercício das competências da DGV*”, a Direcção Geral de Viação actualmente Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária (ANSR), “*e dos serviços competentes nas Regiões Autónomas, em especial nos processos de contra-ordenação resultantes da aplicação do Código da Estrada e legislação complementar*”¹⁰.

O RIC é um ficheiro constituído informações do condutor quanto a¹¹:

- À identificação do condutor;
- A cada infracção punida com inibição de condução em território nacional;
- À existência de inibição de condução aplicada por organismos estrangeiros;
- À existência de decisões em medida de segurança que impliquem cassação da licença de condução.

Ainda relativamente às informações que poderíamos obter quanto ao condutor, era de total conveniência para garantir a prossecução da segurança pública, os militares terem conhecimento se o indivíduo é procurado pelas autoridades nacionais ou se contra ele existe um Mandado de Captura Europeu¹².

3.2.1.2 Informações relativas ao Veículo

Devido à densidade elevada de veículos que circulam nas vias existe por parte das autoridades administrativas e FFSS dificuldade em distingui-los não apenas pela cor, marca ou modelo mas por um conjunto muito maior de características. Conforme o Artigo 114º do CE, todas as características, sistemas, componentes e acessórios automóveis estão fixados em regulamento¹³. Esta é uma forma de fazer face à introdução e comercialização ilegal no nosso país de veículos, sistemas, componentes e acessórios não aprovados nos termos legais, ou infringindo as normas que disciplinam o seu fabrico ou comercialização. Da mesma forma temos que ter em conta os veículos

⁹ Aprovado pelo Decreto-Lei n.º 317/94, de 24 de Dezembro, alterado pelo Decreto-Lei n.º 105/2006, de 7 de Junho.

¹⁰ Artigo 2º, n.º 2 do Decreto-Lei n.º 105/2006, de 7 de Junho.

¹¹ Artigo 4º, n.º 1 do Decreto-Lei n.º 105/2006, de 7 de Junho.

¹² Decisão-Quadro 2002/584/JAI do Conselho Europeu, de 13 de Junho de 2002.

¹³ Artigo 114º, nº 1; 3 e 5 do CE, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 44/2005, de 23 de Fevereiro.

transformados¹⁴ que têm que ser sujeitos a uma inspecção extraordinária e as alterações serem feitas de acordo com a regulamentação existente.

Plasmado no Artigo 27º do Regulamento ao Código da Estrada (RCE)¹⁵ verificamos que uma série de características dos veículos automóveis que são consideradas como **características regulamentares** ao abrigo do deste diploma legal. São então tidas como características regulamentares dois grupos principais: a classificação e a identificação do veículo.

Dentro do primeiro grupo, os veículos automóveis podem ser **classificados** de acordo com:

- Classe (Automóvel ligeiro; Automóvel pesado; Motociclo);
- Tipo (Passageiros; Mercadorias; Misto);
- Caixa (Aberta; Fechada; Transformável; Estrado; Prateleiras; Reclamo);
- Peso bruto; Peso bruto por eixo (À frente e à retaguarda) e Peso bruto a rebocar;
- Tara;
- Lotação;
- Peso do quadro sem cabina;
- Serviços (Particular; Público; Aluguer; Urbano; Instrução; Oficial; Venda).

Quanto à **identificação** existe um maior número de campos a cumprir, sendo eles:

- Marca e Modelo;
- Número de quadro;
- Distância entre eixos;
- Número de eixos e Número de eixos motores; Número de rodas;
- Medida dos pneumáticos;
- Motor: Marca e Modelo;
- Situação da direcção;
- Dimensões da caixa;
- Gasogénio;
- Ano;
- Cor (predominante);
- País de origem e Data da primeira matrícula.

¹⁴ Artigo 115º, n.º1 do CE, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 44/2005, de 23 de Fevereiro.

¹⁵ Aprovado pelo Decreto n.º 39 987, de 22 de Dezembro de 1954.

De acordo com o Artigo 117º do CE, todos os veículos a motor e reboques são obrigados a possuir **matrícula** que são emitidas pela ANSR¹⁶, que tem também a responsabilidade de aprovar veículos, os seus sistemas, componentes, acessórios e transformação, referidos anteriormente.

Além desta obrigação existem muitas outras com que os veículos devem cumprir para circular legalmente nas estradas, como é o caso da obrigatoriedade de **seguro da responsabilidade civil**¹⁷ que possa resultar da utilização de um veículo a motor ou reboque.

Face à modernização e escassez de combustíveis fósseis, têm aparecido no mercado cada vez mais ofertas de sistemas de combustão de **Gases de Petróleo Liquefeito** (GPL) que têm que cumprir as características técnicas definidas pela Portaria nº350/96, de 09 de Agosto. Da mesma forma estão regulamentados pelo Decreto-Lei nº137/2006, de 26 de Julho, os sistemas aplicados a um menor número de veículos movidos a **Gás Natural Comprimido** (GNC). Assim, é de todo importante saber se os veículos que possuem estes sistemas circulam nas estradas cumprindo todas as especificações pretendidas para garantir a segurança.

Quanto aos **transportes rodoviários de passageiros** (que transportem nove ou mais pessoas incluindo o condutor) regem-se pelo disposto no Decreto-Lei 3/2001, de 10 de Janeiro, sendo que os veículos são licenciados pelo Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres (IMTT) segundo o Artigo 15º deste diploma. Outro aspecto importante a ter em conta é o facto do veículo ter que ostentar um dístico identificativo do serviço que realiza e se está certificado para transportes particulares¹⁸

Também os veículos para **transporte rodoviário de mercadorias** são licenciados pelo IMTT, tendo peso bruto igual ou superior a 2500 quilogramas e “*sejam da propriedade do transportador, objecto de contrato de locação financeira, ou contrato de aluguer sem condutor*”¹⁹. Estes veículos e seus reboques são obrigados a ostentar um dístico que os identifique com a inscrição “TP” e o número de alvará de transportador²⁰ para regular os veículos e actividades realizadas. Adjacente a isto, há que referir que o Regulamento n.º 561/2006 do Parlamento Europeu e do Conselho Europeu, de 15 de

¹⁶ Artigo 11º, n.º1 h) do CE, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 44/2005, de 23 de Fevereiro.

¹⁷ Artigo 150º do CE, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 44/2005, de 23 de Fevereiro.

¹⁸ Artigos 16º e 17º do Decreto-Lei n.º 3/2001, de 10 de Janeiro.

¹⁹ Artigo 14º, n.º1 do Decreto-Lei n.º 257/2007, de 16 de Julho.

²⁰ Artigo 15º do Decreto-Lei n.º 257/2007, de 16 de Julho conjugado com o Despacho n.º 14576/2000, de 19 de Julho de 2000.

Março de 2006, no Artigo 2º existe a obrigatoriedade do uso de **tacógrafos**, homologados pela ANSR²¹.

Também os **veículos de pronto-socorro**, *“a utilizar por empresas licenciadas e por entidades certificadas, estão sujeitos a licença, a emitir pela DGTT”* (Direcção Geral dos Transportes Terrestres actual IMTT) *“a qual deve estar a bordo do veículo durante a prestação de serviços”*²².

3.2.1.3 Informações relativas à Actividade dos Veículos e Condutores

Existem diversas actividades que são controladas no âmbito da fiscalização rodoviária, desde a verificação de aspectos legais que possam pôr em risco a segurança rodoviária, cumprimento das disposições fiscais até à regulamentação de prestação de serviços.

A actividade de **transporte rodoviário de mercadorias** é licenciada pelo IMTT, através da emissão do respectivo alvará, sendo que, o próprio acesso à actividade condicionado pelo disposto nos Artigos 4º a 13º do Decreto-Lei 257/2007.

Os **transportes internacionais** e de **cabotagem**²³ estão também eles sujeitos a um licenciamento por parte do IMTT para a realização dessas actividades, segundo o Artigo 17º do diploma referido anteriormente. Existe ainda a obrigatoriedade de possuírem uma licença comunitária²⁴, sendo que, veículos ao serviço de transportadores comunitários conduzidos por motoristas de países terceiros terem sempre a bordo, para além da licença comunitária, um certificado de motorista²⁵.

Actividades de transporte de pessoas, como o caso dos **transportes rodoviários de passageiros** e transporte em **Táxis**, são licenciadas pelo IMTT e pelas Câmaras Municipais respectivamente, no entanto, o alvará dos Táxis são exclusivamente emitidos pelo IMTT. A própria profissão de taxista apenas pode ser exercida se o mesmo possuir Certificado de Aptidão Profissional (CAP), também ele emitido pelo IMTT²⁶.

Constatamos aqui a verdadeira importância do acesso, por parte dos militares da Guarda, a este tipo de informação em bases de dados de outros organismos.

²¹ Artigo 4º do Decreto-Lei n.º 272/89, de 19 de Agosto.

²² Artigo 12º do Decreto-Lei n.º 193/2001, de 26 de Junho.

²³ Realização de transporte nacional por transportadores não residentes.

²⁴ Artigo 3º do Regulamento CEE n.º 881/92, de 26 de Março.

²⁵ Despacho Conjunto n.º 274-A/2003, de 18 de Março.

²⁶ Artigos 2º e 3º do Decreto-Lei n.º 263/98, de 19 de Agosto de 1998.

CAPÍTULO 4 – AS TECNOLOGIAS DE INFORMAÇÃO EXISTENTES

4.1 INTRODUÇÃO

Neste capítulo serão apresentadas as TI que se encontram ao serviço da GNR nos dias que correm, ferindo os seus objectivos, potencialidades e melhorias à operacionalidade das FFSS e outros organismos.

Actualmente as organizações têm que se adaptar à constante evolução das TI, como tal, estarão apresentadas aqui neste capítulo novas tecnologias de informação, que a curto prazo, de acordo com determinações políticas anunciadas, auxiliarão as FFSS ao cumprimento da missão de fiscalização rodoviária

4.2 AS TECNOLOGIAS DE INFORMAÇÃO AO SERVIÇO DA GNR

4.2.1 O PROGRAMA POLÍCIA EM MOVIMENTO

O Programa Polícia em Movimento foi apresentado em 2005, integrado nas Grandes Opções do Plano (GOP) 2005-2009 do Governo Português, para diminuir as dificuldades sentidas pelas FFSS que até então dispunham de *“insuficiente informação para além do uso do rádio ou telemóvel. São excepção as viaturas que dispõem de um POS (point of sale) que, para além de permitir receber pagamentos, possui um acesso limitado, fundamentalmente pelas características do equipamento, a alguma informação da DGV”*²⁷.

Essencialmente, o sistema permitirá ao agente fazer uma avaliação efectiva do grau de risco das circunstâncias, aumentar a segurança, a eficácia, a celeridade dos processos, a fiabilidade da informação e a transparência, já que o sistema pode ser controlado a todo o tempo e a todo o momento.

²⁷ Publicado no Portal do Governo em 17 de Dezembro de 2005 - <http://www.portugal.gov.pt/>.

De acordo com o explanado no sítio do Ministério da Administração Interna (MAI)²⁸, o programa Polícia em Movimento “*permite identificar: viaturas furtadas e a apreender; pessoas com motivos de procura; histórico de contra-ordenações; cartas de condução; dados de veículos. Possibilita ainda a execução de contra-ordenações indirectas; a execução de contra-ordenações directas; e o pagamento ou depósito das contra-ordenações directas*”. O MAI apresenta este programa como sendo composto pela introdução de novos meios tecnológicos, essencialmente equipamentos móveis, que permitem permanentemente consulta a bases de dados de informações relativas às missões dos militares e agentes no terreno. A iniciativa disponibiliza um conjunto de ferramentas ligadas às redes virtuais de diversos organismos visando sobretudo a melhoria da operacionalidade, de um aumento da segurança e desburocratização de alguns procedimentos. O programa no seu conjunto possibilita o acesso a informação relativa ao condutor e respectiva carta de condução; dados do veículo fiscalizado; informações sobre as viaturas furtadas e apreendidas e ainda pessoas desaparecidas.

Este programa era materializado pela instalação nos veículos de computadores pessoais (*Tablet PC*), com ligação às redes GSM (*Global System for Mobile Communications*, ou Sistema Global para Comunicações Móveis), GPRS (*General Packet Radio Service*, ou Serviço Geral de Pacotes por Rádio) e UMTS (*Universal Mobile Telecommunications System*, ou Sistema Universal de Telecomunicações Móveis), e ainda impressoras para a elaboração imediata do expediente necessário.

Inicialmente para este projecto o então Ministro da Administração Interna tinha previsto investir dois milhões de euros para financiar o fundamental do projecto, provenientes dos 3,9 milhões de euros disponibilizados para o Ministério da Administração Interna.

4.2.2 SISTEMA DE CONTRA-ORDENAÇÕES DE TRÂNSITO (SCoT)

Subsequente do Programa Polícia em Movimento, surge em 2007 e colocado ao serviço da BT da GNR o SCoT. A informação disponibilizada e em circulação neste sistema é de significativa importância para a GNR no aumento da eficiência da sua actividade de fiscalização rodoviária. Porque permite uniformizar procedimentos através da elaboração uniformizada de expediente, com carregamento automático de informação referente ao veículo e condutor. Permite ainda a sincronização directa na entidade administrativa de todo o expediente, em formato electrónico.

²⁸ Sítio do Ministério da Administração Interna - <http://www.mai.gov.pt/>, acedido em 30 de Maio 2008.

A Reforma do Sistema de Segurança Interna e das Forças de Segurança foram alicerces deste novo sistema, para na continuidade dos programas apresentados, servir como «motor» de igualdade e celeridade nos procedimentos levados a cabo na fiscalização rodoviária.

Em entrevista conjunta ao Jornal de Notícias (JN) e Antena 1, o ex-Ministro da Administração Interna, António Costa, referiu que *“o novo SCoT vai permitir racionalizar melhor os meios, nomeadamente da GNR e da PSP, na gestão das contra-ordenações e permitir-nos-á eliminar os pontos de engarrafamento e pouca fluidez naquele procedimento que têm sido responsáveis pelo escândalo nacional que é o nível de prescrições de contra-ordenações de trânsito”*.

Pereira (2007: p.21) refere que *“é um meio de eliminar a carga burocrática que advém da duplicação de trabalho administrativo realizado manualmente na entidade fiscalizadora e na entidade administrativa. Tende-se a eliminar os autos em papel para utilização de meios electrónicos para registo dos autos.”*

As mais-valias do SCoT assentam sobretudo nas componentes de **mobilidade** e **suporte processual** do sistema. A mobilidade é um conceito associado à consulta de informação útil sobre pessoas, organizações, locais, veículos e documentos associados a esses processos; está assegurada pelo registo em modo *on-line*, quando o terminal móvel está ligado directamente à Rede Nacional de Segurança Interna (RNSI) ou ao Servidor Central, ou ainda em modo *off-line*. Por sua vez, o suporte processual é feito num modo designado por *backoffice*. Aqui é permitido ao utilizador gerir processos de contra-ordenação ao nível dos Postos e Destacamentos; controlo de pagamentos e impressões de notificações e posterior envio de dados para sistemas de entidades externas como a RNSI.

De acordo com o Guia de Acesso Rápido – Mobilidade (2006: pp.7,10,11) do SCoT, a informação que se pode obter no sistema relativamente aos **indivíduos** é a seguinte:

- **Nome;**
- **Data de Nascimento;**
- **Morada;**
- **Histórico de Moradas;**
- **Documentos;**
- **Histórico de Documentos.**

Quanto aos **veículos** podemos consultar ainda no SCoT:

- **Classificação;**
- **Matrícula;**

- **Número de Chassis;**
- **Ano de Origem;**
- **Marca;**
- **Modelo;**
- **Cor principal.**

Podemos afirmar claramente que o SCoT é o começo da criação de uma base de dados futura que tende a acabar com a departamentalização de informação, proveniente de diversos organismos, e que poderá ter repercussões na actividade operacional.

4.2.3 REDE NACIONAL DE SEGURANÇA INTERNA (RNSI)

Desde 2005, após a apresentação das GOP, que se tem desenvolvido um esforço no sentido de agilizar os sistemas de informação da administração, através do *“lançamento do processo de cooperação, partilha de serviços e gestão coordenada das redes informáticas dos serviços e forças de segurança, de forma a dar origem a uma rede nacional de segurança interna”*²⁹. É de evidenciar a imperiosa necessidade de racionalização de meios associada à imprescindível segurança de dados, voz e imagem e partilha de informações a um nível horizontal.

O Despacho 5780/2006, de 13 de Março de 2006 vem, através da pessoa do antigo Ministro da Administração Interna, determinar a criação do projecto da RNSI, projecto este que deve melhorar significativamente os tempos de respostas dos sistemas e a diminuição de custos de comunicação. Visa também a criação de uma intranet integrada para as FFSS, conseguindo simultaneamente o acesso seguro dos cidadãos a informação dispersa por todos os organismos do Ministério.

A instalação e entrada em funcionamento da RNSI foram a missão atribuída ao Centro de Instalação da Rede Nacional de Segurança Interna (RNSI). O CI-RNSI, à data do despacho, era composto por elementos da Secretaria-Geral do Ministério da Administração Interna (SG-MAI), do Serviço de Estrangeiros e Fronteiras (SEF), Serviço Nacional de Bombeiros e Protecção Civil (SNBPC), da GNR e da PSP.

A RNSI é então criada *“considerando que é urgente melhorar os níveis de segurança no acesso, comunicação e armazenamento da informação”*³⁰.

²⁹ Grandes Opções do Plano 2005-2006.

³⁰ Sítio da Rede Nacional de Segurança Interna - <http://www.rnsi.mai.gov.pt/>, acedido em 28 de Maio de 2008.

4.3 OUTRAS TECNOLOGIAS DE INFORMAÇÃO

4.3.1 LEITURA AUTOMÁTICA DE MATRÍCULAS

Face ao aumento da criminalidade, nomeadamente o fenómeno do *carjacking*, e como forma de prevenir este tipo de crime violento, o Gabinete do Ministro da Administração Interna, após despacho do mesmo a 27 de Março de 2008, reuniu um Grupo de Trabalho para o *Carjacking*. A 28 de Maio de 2008, o relatório final elaborado por este grupo de trabalho sugere que, entre outras soluções designadas como soluções de reacção ao fenómeno, *“o MAI desenvolva aplicações e adquira os equipamentos – de preferência móveis – que permitam detectar matrículas e veículos que circulem em incumprimento de normas legais relativas ao Código da Estrada ou que sejam objecto de procura por parte das polícias, por estarem envolvidos na prática de crimes e para cumprimento de decisões judiciais ou por ordens de apreensão emitidas pela entidade competente”*.

Os sistemas automáticos de identificação de matrículas em veículos automóveis, são já desenvolvidos por diversas empresas a nível internacional e mesmo estudado a nível nacional. A BT, já em 2005/6 testou este sistema de leitura automática de matrículas, mostrando resultados muito prometedores o programa ficou parado à espera de melhores dias, ou de dias em que fosse mais apetecível do ponto de vista político.

O processo inicia-se na captura de uma imagem de um automóvel e termina no reconhecimento dos caracteres existentes na sua matrícula. O sistema é totalmente desenvolvido em *software*, enquanto o *hardware* utilizado reduz-se a uma máquina fotográfica digital devidamente apropriada e um computador, segundo Ferreira (2003: p.3). Os equipamentos não apresentam toda esta simplicidade, mas facilitariam de certo a forma de fiscalização rodoviária, auxiliando a actividade dos militares e garantindo um maior controlo sobre as infracções ao código da Estrada.

PARTE II - TRABALHO DE CAMPO

CAPÍTULO 5 - METODOLOGIA DA PARTE PRÁTICA

5.1 INTRODUÇÃO

Neste capítulo são abordadas os procedimentos metodológicos, assim como a descrição do instrumento de recolha de dados utilizado na investigação e a justificação da escolha dos mesmos tendo em conta o tema do trabalho apresentado.

O trabalho foi realizado abordagem qualitativa, visto que, cientificamente é o procedimento metodológico mais correcto e ajustado ao tema em questão. A resposta ao tema levantado não passa pelo registo de dados que possam ser quantificáveis, mas sim, pela compreensão da realidade em que podemos responder a este. Desta forma, o contacto com oficiais da GNR, com funções e cargos directamente relacionados com o tema aqui apresentado, foi verdadeiramente importante para a realização do trabalho.

As entrevistas realizadas serão a peça basilar do trabalho. Com base nelas, é que conseguimos aceder à realidade do problema aqui presente e tentar obter conclusões claras e fundamentadas sobre o mesmo.

5.2 A ABORDAGEM QUALITATIVA

A escolha da abordagem é o maior desafio do investigador no início do seu trabalho. Com base no seu objecto de estudo, o investigador tem que optar por recorrer a um método, uma forma de abordar o seu problema. Muitos dos objectos de estudo nem sempre permitem a obtenção de dados quantificáveis, pelo que o investigador tem que necessariamente optar por uma abordagem alternativa, mas cientificamente correcta – a **abordagem qualitativa**.

Enquanto a abordagem quantitativa procura seguir uma determinada direcção previamente estabelecida pelo investigador; na abordagem qualitativa o investigador tem um foco de interesse inicialmente mais amplo que reduz à medida que se desenvolve a investigação. Existe então a necessidade de saber quando empregar uma ou outra abordagem, tendo em conta os resultados que se pretendem, as componentes que se querem avaliar e a relação entre variáveis, como se pode ver em anexo.

Para Gomes e Lopes (2006: p.31) *“a investigação qualitativa faz luz sobre a dinâmica interna das situações, sobre aquilo que se passa, e em várias vertentes, certificando-se o investigador se está mesmo a apreender o problema”*. O uso de metodologias qualitativas permite estudar e compreender a complexidade de um objecto não mensurável. Este tipo de abordagem é uma alternativa para estudar aquilo que não pode ser quantificado, mas que está directamente relacionado com a experiência do indivíduo, e o seu conhecimento, dentro de um determinado ambiente.

Para autores como André (1995: p.17), a abordagem qualitativa é uma pesquisa “naturalística”, em que não existe a manipulação de variáveis nem tratamento experimental como poderia acontecer ao aplicar uma abordagem quantitativa. André refere também que a abordagem qualitativa defende *“uma visão holística dos fenómenos, isto é, que leve em conta todos os componentes de uma situação nas suas interacções e influências recíprocas”*. Através deste método o investigador é capaz de conhecer a visão do mundo dos sujeitos estudados, sendo possível ainda conhecer a sociedade envolvente a partir deste contexto individual dotado de subjectividade.

Neste trabalho, uma vez que se pretende saber quais as informações que os militares necessitam saber no âmbito da fiscalização rodoviária, é privilegiada uma abordagem qualitativa e interpretativa em relação a este problema. Partindo da dificuldade evidente de quantificar e transpor resultados quantificáveis relativos ao problema apresentado, esta é a melhor forma de conseguirmos saber quais são as informações ideais ao sucesso da fiscalização rodoviária e quais as tecnologias de informação que permitem o acesso aos dados desejados.

É importante conseguir saber as necessidades sentidas por militares relacionados com a fiscalização rodoviária, neste caso através de oficiais superiores da BT, e conciliar isto com as capacidades tecnológicas ao dispor da GNR e sistemas que estão em desenvolvimento a nível nacional e que permitem a interacção de diversos organismos. É a partir dos oficiais contactados, e das suas experiências e conhecimento que temos acesso à realidade que pretendemos estudar. Sendo assim, após identificadas as dificuldades sentidas na fiscalização rodoviária temos que relaciona-las com as possibilidades existentes a nível tecnológico capazes de as suprimir.

5.3 A ENTREVISTA

Para Carmo (1998: p.128) o investigador deve recorrer ao inquérito por entrevista quando *“o investigador tem questões relevantes, cuja resposta não encontra na documentação disponível (...) sendo necessário comprová-la”*. De acordo com as necessidades do investigador existem diversos tipos de entrevista, variando em função do liberdade que se pretende dar ao entrevistado e do grau de profundidade da informação que se pretende colher.

Dentro dos vários tipos de entrevistas encontramos a chamada **semi-directiva** ou **semi-estruturada**. Caracteriza-se por ser tendencialmente longa, ter um número de perguntas muito reduzido, dirigidas predominantemente sobre a experiência do entrevistado no assunto em questão. Segundo os mesmos autores, dá-se um quase-monólogo³¹ durante o decorrer da entrevista, em que as respostas obtidas são eminentemente subjectivas e consequentemente a análise quantitativa das respostas difícil, sendo mais vantajosa uma análise qualitativa. Para Coutinho (2005) *“na entrevista semi-directiva, o indivíduo é convidado a responder de forma exaustiva, pelas suas próprias palavras e com o seu quadro de referência a um tema, sendo que o investigador tem um quadro de referência anterior (do entrevistado). Este tipo adequa-se ao aprofundamento e à verificação de uma determinada evolução.”*

A entrevista semi-directiva, ou semi-estruturada, pode ainda dividir-se em muitos outros tipos de entrevistas, de acordo com os objectivos do investigador. Dentro destas, segundo Flick (2002: p.87), encontramos a **entrevista centrada no problema**, que utiliza um guião de entrevista com perguntas específicas e focalizados no que se pretende estudar. Witzel (1985: p.237) refere que *“o guião da entrevista é concebido para apoiar o fio da narrativa do próprio entrevistado”*. Segundo o mesmo autor o entrevistador tem que *“deixar claro qual é o seu interesse essencial e ser capaz de manter um bom clima na conversa”* (1985: p.249). Witzel refere ainda que este tipo de entrevista compreende um questionário precedente, o guião de entrevista, o registo gravado, e o pós-escrito (protocolo da entrevista).

Como tal, o uso deste instrumento foi crucial para o desenvolvimento do trabalho aqui apresentado. As entrevistas realizadas permitem-nos saber, na opinião dos entrevistados, quais os dados e informações que deveriam estar disponíveis para consulta dos militares que fiscalizam e as tecnologias que podem permitir essa consulta.

As entrevistas foram realizadas tendo por base o guião que se encontra em

³¹ O termo *quase* exprime a interacção reduzida do entrevistador na produção do discurso.

apêndice, no decurso do mês de Junho de 2008. O processo de escolha dos entrevistados direccionou-se para entidades que têm funções ligadas às duas áreas principais do tema – fiscalização rodoviária e as novas tecnologias de informação. As entrevistas foram realizadas com a autorização dos entrevistados, ao abrigo do Código Processo Penal, gravadas e transcritas³² para possibilitar uma posterior análise das mesmas.

O **guião da entrevista** é composto por **dez questões abertas**³³ que se encontram relacionadas com o problema apresentado. No entanto, para que não se tornem demasiado subjectivas, nem dificultem a análise das mesmas, o entrevistador no decorrer da mesma *“introduz o seu interesse no tema para melhor discriminação do tema”*, de acordo com Flick (2002: p.89).

³² Ver Apêndices B; C; D; E.

³³ Ver Apêndice A.

CAPÍTULO 6 – ANÁLISE E INTERPRETAÇÃO DE DADOS

6.1 INTRODUÇÃO

Neste capítulo vão ser analisadas as respostas dadas a cada uma das dez questões que compõem as entrevistas realizadas a quatro oficiais da GNR que se encontram directamente ligados ao tema em questão.

Para auxiliar a análise e compreensão dos dados obtidos com as entrevistas, as dez questões serão divididas semelhantemente em dez quadros de análise, com as quatro respostas obtidas para cada questão. Estes quadros serão sinopses das entrevistas, agrupadas de forma a permitir a sua comparação, como refere Guerra (2006: p.73). Nestes quadros, das respostas dadas, encontrar-se-ão as principais ideias delas obtidas, como sugere Quivy (2003: p. 82), e apresentadas de forma sucinta e clara, para facilitar a análise e não existir excesso de informação, filtrando assim o que é mais conveniente e relevante para a realização do trabalho e, como indica Guerra (2006: p. 73), facilitar a comparação longitudinal das entrevistas.

6.2 ANÁLISE QUALITATIVA DOS DADOS DA ENTREVISTA E DISCUSSÃO DE RESULTADOS

Os dados aqui apresentados foram recolhidos a partir das entrevistas realizadas a quatro oficiais da GNR, posteriormente transcritas³⁴, com base no guião de dez questões anteriormente referido³⁵.

Procurou-se organizar a informação de acordo com o seu conteúdo, mantendo a ordem estabelecida no guião de entrevista. Esta organização foi escolhida para que a leitura desses dados seja rápida e de fácil compreensão.

Quadro 1: Respostas à Questão n.º 1 das entrevistas.

Entrevistado \ Questão	1. Na sua opinião as tecnologias de informação empregues ao serviço da GNR têm sido as mais apropriadas para a actividade operacional?
Entrevistado 1	Têm sido as possíveis estando dependentes do poder político. São pontualmente as mais apropriadas.
Entrevistado 2	Têm sido as mais apropriadas dentro dos constrangimentos políticos, orçamentais e técnicos. As inovações técnicas pecam por tardias, não se consegue acompanhar aquilo que seria o desejável. Dentro dos constrangimentos que temos, A GNR tem as melhores decisões.
Entrevistado 3	Em termos de actividade operacional estão a dar um alto qualitativo, no entanto, nunca são o que se pretende para a actividade operacional. As tecnologias de informação existentes têm garantido a informação essencial em tempo real.
Entrevistado 4	As tecnologias de informação na Guarda apareceram com alguns anos de atraso em comparação com a média da U.E.

Na opinião dos entrevistados, as tecnologias empregues na GNR são as possíveis sendo que, a aplicação destas está dependente de constrangimentos políticos e orçamentais que definem a conjectura e que tornam o seu aparecimento tardio. Os Entrevistados 1 e 2 referem que, apesar de tudo, que as TI implementadas têm estado dependentes de opções políticas e orçamentais. O Entrevistado 4 refere ainda que a Guarda apresenta atrasos significativos em relação a forças de outros países europeus.

³⁴ Ver Apêndices B; C; D; E.

³⁵ Ver Apêndice A.

Quadro 2: Respostas à Questão n.º 2 das entrevistas.

Questão Entrevistado	2. Que vantagens e desvantagens conhece relativamente às tecnologias de informação existentes na GNR?
Entrevistado 1	Trazem a Guarda até um patamar de modernidade como outras polícias europeias. Têm a desvantagem de serem geridas e desenhadas por <i>outsourcing's</i> , criando-se uma dependência funcional que nem sempre a GNR sai a ganhar.
Entrevistado 2	Dentro das vantagens: eficiência, ganhos em tempo, consulta a bases de dados externas, normalização documental e de procedimentos e melhor qualidade na prestação de serviços ao cidadão.
Entrevistado 3	Como vantagens: o acesso a todo o tipo de informação (operacional, rodoviário e fiscal) onde quer que estejamos. Desvantagens: a desmotivação gerada por processos administrativos que demoram tempo; o hardware muitas vezes não é o mais adequado.
Entrevistado 4	As vantagens são sobretudo a facilidade de tratamento de grandes quantidades de informação com um mínimo empenho de mão-de-obra humana e tarefas de trabalho. As desvantagens conhecidas prendem-se com o fluxo de informação por motivos de largura de banda.

Dentro das vantagens que apresentam as tecnologias de informação na GNR, os entrevistados apresentam variadas respostas que qualificam positivamente as TI existentes na Guarda, referindo, por exemplo, o aumento de eficiência e a normalização de procedimentos. Já como desvantagens, salientam factos relacionados com problemas de hardware e largura de banda que criam problemas no fluxo de informação. Referem também dificuldades administrativas e dependência funcional de *outsourcing's*, que elaboram de raiz os sistemas ficando as FFSS na sua dependência indirectamente.

Quadro 3: Respostas à Questão n.º 3 das entrevistas.

Questão Entrevistado	3. Os sistemas de informação são totalmente interoperáveis com os de outros organismos?
Entrevistado 1	Actualmente quando se fala em bases de dados fala-se a um nível Ministerial, pretende-se que no futuro os dados se baseiem no acesso das entidades que deles necessitem, como as FFSS, e aí existirá interoperabilidade.

Entrevistado 2	Tecnologicamente essa interoperabilidade é possível mas não existe devido a outros obstáculos, normalmente legislativos ou ainda questões de ordem financeira que consomem tempo de recursos. É ainda necessária conjugação de interesses entre diversos organismos ou imposição política para que tal aconteça.
Entrevistado 3	Tem a obrigatoriedade de ser interoperáveis e integráveis com outras ferramentas e outros sistemas. Não existem dificuldades técnicas mas existe a dificuldade de aceder a informações por questões legais que não permitem um acesso tão linear.
Entrevistado 4	Os sistemas são interoperáveis porque as linguagens de programação são compatíveis.

Relativamente à existência de interoperabilidade das TI existentes GNR com as de outros organismos, os entrevistados são unânimes ao responder que ela existe, possibilitando a integrabilidade de meios. Destacam, no entanto, dificuldades legislativas que se tornam obstáculos à consulta de informação necessária à actividade exercida. Os Entrevistados 2 e 3 acreditam que não existem quaisquer obstáculos técnicos, toda a linguagem e programação utilizada facilita a que exista comunicação entre os diversos sistemas no seio do MAI. Referem ainda que o sucesso desta interoperabilidade reside na conjugação de interesses e na eliminação de determinadas questões legais que dificultam acessos.

Quadro 4: Respostas à Questão n.º 4 das entrevistas.

Entrevistado	Questão
	4. Em que medida as tecnologias existentes têm sido úteis na prevenção rodoviária e na repressão da criminalidade?
Entrevistado 1	No início do acesso online a bases de dados, tinha-se a sensação que o trabalho seria menos moroso e a punição próxima da infracção. Hoje em dia, sabe-se que nem sempre é assim.
Entrevistado 2	As tecnologias de informação integradas num sistema de informação contribuem para a prevenção rodoviária, também pelo seu efeito dissuasor.
Entrevistado 3	A informação colocada à disposição da fiscalização rodoviária auxilia as operações, o que nos leva a um panorama positivo.
Entrevistado 4	Não se pode afirmar que tenha tido efeitos na repressão da criminalidade porque apenas o SCoT está a funcionar.

Na opinião dos entrevistados as tecnologias de informação contribuem positivamente na prevenção rodoviária, mas não tanto na repressão da criminalidade devido às características dos próprios sistemas existentes. Para o Entrevistado 4 a informação contida no SCoT não é a suficiente para que haja uma influência na repressão da criminalidade, têm que existir outros sistemas. Já o Entrevistado 1 acredita que outrora a ideia de punição era mais imediata e menos espaçada temporalmente, contribuindo para o sucesso da fiscalização rodoviária.

Quadro 5: Respostas à Questão n.º 5 das entrevistas.

Entrevistado	Questão	5. O acesso a bases de dados deveria estar mais simplificado?
Entrevistado 1		Mais simplificado, menos dependente de acordos e protocolos entre entidades e, sobretudo, mais disseminado.
Entrevistado 2		Sim. Porque as consultas a algumas bases de dados externas implicam o dispêndio de recursos financeiros.
Entrevistado 3		É razoável mas deveria estar mais simplificado, facilitando a ligação do utilizador a estas, reduzindo o número de <i>passwords</i> que causa algum constrangimento.
Entrevistado 4		Devem depender sempre de um protocolo que regule a manipulação da informação para segurança da mesma.

Relativamente a esta questão, na opinião dos entrevistados o acesso às bases de dados devia estar mais simplificada, nomeadamente no acesso a bases de dados externas que dependem de protocolos, referidos pelos Entrevistados 1 e 4. Existe ainda, segundo o Entrevistado 2, o pagamento a entidades externas por consultas feitas às suas bases de dados. A simplificação deve ser tida em conta reduzindo os incómodos actualmente sentidos pelos utilizadores.

Quadro 6: Respostas à Questão n.º 6 das entrevistas.

Entrevistado	Questão	6. Existe a possibilidade de, no âmbito do SCoT, ser criada uma página/aplicação de fiscalização, em que através da introdução de uma matrícula/n.º carta condução/etc., fosse disponibilizada toda a informação sobre o veículo/pessoa?
Entrevistado 1		Existe essa possibilidade no futuro. Actualmente o SCoT cumpre o seu desígnio.
Entrevistado 2		A propriedade do SCoT é da ANSR, que dá orientações de uso às FFSS. Trazer outro tipo de aplicações não é linear, visto que o SCoT já permite a consulta de dados relativos a pessoas.

Entrevistado 3	O acesso a dados de pessoas é muito restrito por questões legais. O SCoT está sujeito a alterações, apesar de estas aplicações estarem previstas e serem possíveis no mesmo.
Entrevistado 4	Não se prevê à partida, alterações no sistema existente.

Nesta questão, a resposta dos entrevistados é consensual ao referirem que o SCoT cumpre as finalidades a que está destinado, não havendo à partida alterações a fazer, nomeadamente pela ANSR que é a entidade que tem a propriedade dos sistemas actualmente. Os dados que o SCoT contém sobre pessoas são aqueles legalmente permitidos, precisando de alterar a Lei de Protecção de Dados Pessoais³⁶ para mais.

Quadro 7: Respostas à Questão n.º 7 das entrevistas.

Questão Entrevistado	7. A constituição da RNSI veio tornar dados como o RIC sob a alçada do IMTT, acessíveis às FFSS?
Entrevistado 1	Actualmente o RIC está sob alçada do IMTT. Com base no que se vai implementar através da Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária, este vai estar disponível às FFSS.
Entrevistado 2	A missão da RNSI é garantir o serviço básico de rede de todas as dependências do MAI e partilha horizontal de aplicações. O acesso ao RIC não é uma missão da RNSI, mas esta pode resolver obstáculos técnicos. Esse acesso depende da ambição das FFSS e da ANSR.
Entrevistado 3	É fundamental ter acesso a informação como o RIC, mas a RNSI está ligada à implementação de infra-estruturas e conectividade e não com a parte comunicacional.
Entrevistado 4	A mais-valia desta rede será a partilha horizontal da informação sobre segurança. O RIC só pode ser acedido para fins específicos e autorizados, na sequência da instrução de um processo-crime.

Para os entrevistados, não é competência directa da RNSI possibilitar o acesso a bases de dados, como o RIC, às FFSS. A RNSI garante o serviço básico de rede entre os diversos organismos do MAI. O acesso ao RIC tem que ser devidamente autorizado, situação que se alterará após a implementação da Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária, segundo diz o Entrevistado 1. A importância de uma partilha horizontal de aplicações e informações do seio do MAI é identificada, pelos Entrevistados 2 e 4, como uma mais-valia desta rede.

³⁶ Lei n.º 67/98, de 26 de Outubro.

Quadro 8: Respostas à Questão n.º 8 das entrevistas.

Questão Entrevistado	8. As informações existentes nos diferentes sistemas são as suficientes para o sucesso da missão de fiscalização rodoviária?
Entrevistado 1	As informações são as suficientes, a forma de as obtermos é que dificulta o sucesso.
Entrevistado 2	Embora se consiga o acesso às bases de dados, a informação nelas contidas não está devidamente actualizada. A quantidade de informação talvez seja a suficiente, mas não a ideal, levando a alguma desconfiança.
Entrevistado 3	A informação contida nos sistemas é a suficiente para que a missão seja conduzida com sucesso. Podemos integrar o acesso a outras bases de dados para obter mais informação.
Entrevistado 4	Considerando que os sistemas não estão todos em funcionamento, não se pode considerar que sejam suficientes.

Os entrevistados não se encontram totalmente de acordo no concerne à questão da informação existente ser, ou não, suficiente para o sucesso da fiscalização rodoviária. Salientam sobretudo a dificuldade de acesso a bases de dados e a desactualização da informação contida em muitas delas, como aponta em particular o Entrevistado 2. O Entrevistado 3 é da opinião que as informações são suficientes, mas que podia-se integrar bases de dados para obter mais.

Quadro 9: Respostas à Questão n.º 9 das entrevistas.

Questão Entrevistado	9. Na sua opinião quais as informações que deveriam estar acessíveis aos militares no âmbito da fiscalização rodoviária?
Entrevistado 1	Acesso a bases de dados como por exemplo: Viaturas furtadas, falta de seguro, de inspecção, de impostos, condução ilegal, etc.
Entrevistado 2	Com bases no que é comunicado, os problemas surgem relacionadas com o histórico das contra-ordenações, a base de dados das cartas de condução do IMTT, inspecções periódicas a automóveis, etc., onde existem incoerências e desactualizações.
Entrevistado 3	Maior parte já está disponível: dados da carta de condução, da viatura, do proprietário, infracções do condutor mas podemos integrar mais informação.
Entrevistado 4	Matrículas; Viaturas apreendidas; Viaturas furtadas e roubadas; Seguro de responsabilidade civil; Habilitação legal para conduzir; Inspecção periódica obrigatória; Mandados de detenção; Pessoas desaparecidas; Armas e explosivos; Situação dos estrangeiros.

A resposta a esta questão, que podemos considerar como das mais importantes devido ao facto de estar directamente relacionada com o problema, foi variada existindo pontos em comum entre as respostas obtidas. Sem dúvida que podemos acrescentar mais informação àquela que está disponível actualmente.

Na opinião da maioria dos entrevistados deveria de estar acessível o registo de Inspeções Periódicas, Viaturas Furtadas, Viaturas para Apreender, Seguro de Responsabilidade Civil e Habilitação Legal para Conduzir. Existe ainda opinião de estarem acessíveis bases de dados relativas a faltas de Pagamentos de Impostos, Mandados de Detenção, Pessoas Desaparecidas, Armas e Explosivos e Situação dos Estrangeiros.

Quadro 10: Respostas à Questão n.º 10 das entrevistas.

Questão Entrevistado	10. Existe possibilidade futura de se implementarem novas tecnologias que venham a ser aplicadas neste tipo de missões?
Entrevistado 1	A sociedade muda e como tal mudam as informações. Devem ser dadas, às FFSS, ferramentas necessárias para o cumprimento da missão e de novos desafios.
Entrevistado 2	De salientar a leitura automática de matrículas, e os SIG (Sistemas de Informação Geográfica) para georeferenciação.
Entrevistado 3	Existe um processo de protótipo de detecção automática de matrículas que não está encerrado e é uma mais-valia, e ainda os sistemas de georeferenciação.
Entrevistado 4	Espera-se a implementação dos sistemas de georeferenciação e do sistema leitor automático de matrículas.

As respostas dadas a esta questão, pelos entrevistados, foram bastante elucidativas que a implementação de novas tecnologias não está posta de parte, como forma de acompanhar a evolução da própria sociedade.

O emprego de novas tecnologias no futuro é iminente começando pelo emprego do Sistema de Leitura Automática de Matrículas e dos Sistemas de Georeferenciação, sendo auxílios preciosos para a fiscalização rodoviária.

É de extrema relevância identificar os entrevistados nos quadros supra representados. Sendo assim o Tenente-Coronel Gabriel Barão Mendes, o Tenente-Coronel Vítor Judícibus, o Major Nuno Borrego e o Major António Leal correspondem respectivamente ao Entrevistado 1, 2, 3 e 4.

CAPÍTULO 7 – CONCLUSÕES E RECOMENDAÇÕES

7.1 INTRODUÇÃO

Desde o início deste trabalho que garantimos que as Tecnologias de informação assumem-se como uma mais-valia para qualquer organização. As hipóteses levantadas traduzem a intenção de conhecer a verdadeira importância que têm as TI, as suas capacidades e limitações, no âmbito da Fiscalização rodoviária. Conhecendo a importância do tema apresentado procurar-se-á dar respostas as hipóteses inicialmente apresentadas:

- As TI em vigor na GNR são as mais apropriadas para auxiliar a fiscalização rodoviária;
- As TI e as informações/dados nelas existentes auxiliam totalmente os militares na sua actividade operacional;
- As TI empregues foram benéficas no âmbito da prevenção rodoviária e na repressão da criminalidade;
- As diferentes aplicações tecnológicas ao serviço das forças de segurança são totalmente interoperáveis entre si;
- Existem TI capazes de superar as dificuldades sentidas pelos militares na execução da fiscalização rodoviária.

Após a verificação das hipóteses, serão elaboradas recomendações ou conclusões baseadas no estudo aqui desenvolvido, que permitirão adoptar alterações organizacionais no âmbito do tema aqui discutido ou ainda para futuras investigações.

Por último, serão apresentadas as limitações e problemas encontrados na elaboração deste trabalho, de forma crítica e objectiva.

7.2 VERIFICAÇÃO DAS HIPÓTESES TEÓRICAS E PRÁTICAS

Relativamente à adequação das TI com a actividade operacional desenvolvida na Guarda, nomeadamente com a fiscalização rodoviária, verificou-se que as tecnologias em vigor, essencialmente através da aplicação do Programa Polícia em Movimento e através da utilização do SCoT, têm sido ferramentas importantes e as proporcionadas por diversos factores. Factores esses que se encontram associados a obrigações legislativas e a disponibilidades orçamentais para que tais tecnologias sejam possíveis de vir a implementar, baseando-se em estudos e planeamentos fundamentados, que em conjugação tornam o aparecimento destas tecnologias sempre tardias em relação à realidade e a outras forças congéneres.

O esforço desenvolvido para acompanhar as capacidades de outras polícias a nível europeu é visto de uma forma positiva, sendo que o emprego de tecnologias de informação na GNR apresenta uma série de vantagens. As TI vieram dotar as FFSS, em particular a GNR, de uma maior eficiência e operacionalização em consequência de uma maior racionalização de meios, como pretendido pelo anterior Ministro da Administração Interna. Isto é conseguido através de uma série de outros factores, como a capacidade de mobilidade permitida, o acesso em tempo real a informação que circula entre diversos organismos (como acontece com o SCoT), facilidade de tratamento de informação e consequente tendência para a normalização de procedimentos e documentos existentes. As TI presentes na GNR, no entanto, apresentam um conjunto de desvantagens que se assumem como constrangimentos significativos para a actividade desenvolvida. Desde 2005 (data de emprego do Programa Polícia em Movimento) que os problemas se prendem, sobretudo, com dificuldades técnicas a nível do hardware utilizado que geravam problemas de transmissão e consulta de dados, devido a problemas de cobertura de rede e largura de banda, hoje em dia muito mais residuais.

A questão do aumento da interoperabilidade, que o MAI apresentou com a implementação do programa Polícia em Movimento, tem vindo a ser conseguido com o tempo à medida que os meios vão estando disponíveis. Actualmente as capacidades dos meios tecnológicos, que se baseiam em programação de dados informatizados de formas muito semelhantes, por si só garantem a existência desta interoperabilidade e integrabilidade, ou seja a capacidade de quando necessário completar um sistema com as funcionalidades de um outro existente num diferente organismo do MAI. O problema não se prende em dificuldades técnicas, mas mais uma vez em questões legislativas e administrativas que não facilitam a prossecução da interoperabilidade pretendida pelo MAI entre os diversos organismos que o compõem. Estas dificuldades geram

inconvenientes a nível operacional que não são os pretendidos para o sucesso da missão incumbida à GNR.

Apesar dos inconvenientes anteriormente referidos, as TI colocadas à disposição da fiscalização rodoviária têm sido ferramentas propícias à actividade desenvolvida na prevenção e segurança rodoviária. O acesso em tempo real à informação disponibilizada no registo de contra-ordenações e o próprio impacto das capacidades das FFSS perante o cidadão têm sido conseguidos através do emprego destas mesmas tecnologias. A visibilidade de uma força preparada para o século XXI também tem o seu efeito dissuasor. Já na repressão da criminalidade, não se pode ter as mesmas certezas visto que os sistemas em vigor, e as informações neles contidas, não vão além daquelas que são necessárias a nível de contra-ordenações de trânsito. As informações acessíveis para o combate ao crime são praticamente inexistentes, sendo em muitas situações transmitidas às patrulhas apenas por via rádio, não garantindo segurança aos militares, como explanado no sítio do MAI relativamente ao Programa Polícia em Movimento.

As informações presentes nos sistemas em vigor, estão dependentes de protocolos que condicionam o acesso e consulta de dados que são importantes por questões quer de operacionalidade, quer de segurança. A grande maioria encontra-se alojada em bases de dados externas à GNR, facto este, que por si só, dificulta a consulta devido a intransigências administrativas. O acesso às bases de dados existentes deverá então ser mais simplificado, de forma a reduzir redundância de processos para uma simples consulta.

Quanto ao sistema que actualmente serve a GNR no âmbito da fiscalização, o SCoT, é o adequado para os fins a que se destina. Este sistema, decorrente da Reforma do Sistema de Segurança Interna e das Forças de Segurança, conseguiu acelerar a gestão das contra-ordenações de trânsito de uma melhor forma, através da partilha de informação dos organismos que o acedem. Presentemente, a informação contida no SCoT relativamente a indivíduos e veículos é considerada a suficiente, não se prevendo a curto prazo remodelações neste sistema que é detido pela ANSR e está alojado na RNSI, servindo estes de plataforma de acesso por parte da FFSS e da ANSR e Governos Cívicos.

A RNSI, Rede Nacional de Segurança Interna, começa assim a garantir o seu propósito, conseguindo a partilha horizontal de aplicações e sistemas como o SCoT a um nível horizontal entre organismos do MAI. A constituição desta será importante para a criação de infra-estruturas necessárias a uma intercomunicação das várias instituições. A necessidade imperativa de proteger informação de considerável importância e segurança também é um dos seus objectivos, daí que dados como os previstos existirem no RIC

estarem com acesso limitado para fins específicos, sendo que, com a constituição da Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária as condições de acesso a este vão ser alteradas.

As informações contidas nos sistemas e nas bases de dados actuais são consideradas as suficientes, o que viabiliza o emprego do SCoT na GNR, através da sua componente de mobilidade que permite consulta de informação útil sobre pessoas, organizações, locais, veículos e documentos. A forma de consultar estes dados é considerada, por sua vez desajustada, não só porque nem tudo está a funcionar e porque existe uma certa reticência em relação à actualidade dos dados consultados. A integração de bases de dados tem que ser feita para que esta e outras situações sejam ultrapassadas.

Actualmente o SCoT permite a consulta a informações do indivíduo relativamente ao Nome, Data de nascimento; Morada; Histórico de Moradas; Documentos; e do veículo a sua Classificação; Matrícula; Número de chassis; Ano de origem; Marca; Modelo e cor Principal. Estas informações são consideradas suficientes para alguns porque estão relacionados directamente com a maioria das infracções ao Código da Estrada. No entanto, existem muitas outras que não são possíveis de detectar com base apenas nestas informações, assim como, existem situações ilícitas previstas no CE, ou não (como o caso de viaturas furtadas), que se devem considerar extremamente relevantes para um total sucesso da fiscalização rodoviária, como complemento à repressão da criminalidade. Podemos indicar como informações também necessárias à fiscalização rodoviária as seguintes: registo de **Inspecções Periódicas; Viaturas Furtadas, Viaturas para Apreender; Seguro de Responsabilidade Civil e Habilitação Legal para Conduzir** e ainda o **Pagamentos de Impostos; Mandados de Detenção; Pessoas Desaparecidas; Armas e Explosivos e Situação dos Estrangeiros**. Estas são as informações que são consideradas quase ideais para que a fiscalização rodoviária funcione na sua plenitude, havendo ainda a possibilidade de acrescentar informação relativamente ao **Licenciamento de actividades**.

O emprego de novas tecnologias de informação, associadas aos sistemas existentes, vai permitir que isto seja possível. A intenção pelo MAI, através do Grupo de trabalho para o Carjacking, em empregar sistemas de leitura automática de matrículas automóveis, permitirá pôr em prática, por exemplo, a fiscalização de Inspecções Periódicas, Seguros ou Viaturas furtadas ou para apreender. Os equipamentos de leitura automática de matrícula e ainda o sistema de localização que se prevê empregarem a

curto prazo³⁷, serão auxílios preciosos para um melhor policiamento nas estradas nacionais.

Com base nas conclusões aqui apresentadas permitem obter o seguinte relativamente às hipóteses inicialmente levantadas:

- As TI em vigor na GNR têm sido as mais apropriadas para auxiliar a fiscalização rodoviária tendo em conta limitações orçamentais, no entanto, carecem de avanços tecnológicos;
- As TI e as informações/dados nelas existentes auxiliam os militares no cumprimento do CE, não totalmente, havendo a possibilidade de acrescentar mais dados aos existentes actualmente;
- As TI existentes são benéficas no âmbito da prevenção rodoviária mas não na repressão da criminalidade;
- As diferentes aplicações tecnológicas ao serviço das forças de segurança são interoperáveis entre si, falhando essa interoperabilidade muitas vezes devido a obstáculos administrativos e legais;
- Existem TI capazes de superar as dificuldades sentidas pelos militares na execução da fiscalização rodoviária, como são caso, o sistema de leitura automática de matrículas automóveis e os sistemas de georeferenciação associados às mesmas.

Continua a ser impossível ao militar no terreno, que embora equipado com um *Tablet PC* com ligação de banda larga, saber, de forma célere se a viatura que está à sua frente foi furtada, a quem pertence, se está referenciada por algum motivo, etc. Estas informações são essenciais ao patrulheiro, pois permitem-lhe adoptar medidas e procedimentos de segurança adequados a uma potencial ameaça à sua integridade física, isto numa sociedade cada vez mais violenta, com fenómenos agravantes de criminalidade organizada e violenta assente numa grande mobilidade, facto este intrinsecamente ligado ao meio rodoviário, o qual é apenas combatível com uma presença musculada e informada na estrada.

7.3 RECOMENDAÇÕES

Com as conclusões aqui apresentadas podemos afirmar que existe uma necessidade evidente de agregar informações de forma permanente para o sucesso da fiscalização rodoviária. A realização de trabalhos como este é fundamental para o aperfeiçoamento contínuo das tecnologias existentes e para uma rentabilização de

³⁷ Relatório final do Grupo de Trabalho *Carjacking*.

meios. Seria de todo conveniente a realização de um trabalho que se limitasse agora ao estudo da utilidade que têm para os militares as tecnologias de informação para a realização de tarefas nesta área. Isto é indispensável para que *a priori* do emprego de novos meios, como o caso da leitura automática de matrículas, saber a predisposição que os militares têm para trabalhar com estas ferramentas, para que o emprego destas traga os resultados desejados.

7.4 LIMITAÇÕES DA INVESTIGAÇÃO

Este trabalho, como referido anteriormente, assenta numa abordagem qualitativa. De tal forma, é um estudo descritivo, com o objectivo de caracterizar as TI em vigor na GNR ao serviço da fiscalização rodoviária com base nas respostas obtidas das entrevistas realizadas. Os resultados não são, de modo nenhum dada a natureza do trabalho, quantificáveis.

Algumas limitações foram encontradas na realização deste TIA, devendo-se, sobretudo, a três factores: por um lado, o facto de não existirem estudos concretos sobre este tema que suportassem um desenvolvimento inicial, que se circunscreveu à legislação existente no âmbito rodoviário; por outro lado, o facto de estar a parte prática limitada pelo próprio tema não sendo possível utilizar outro tipo de metodologia que levasse à obtenção de dados mensuráveis; e por último, o facto de este TPO ter sido conduzido noutras linhas, que nos garantiu mais espaço temporal para a realização do trabalho, mas, não nos forneceu contacto directo com a realidade operacional, como em anos precedentes.

7.5 FECHO

Apesar das limitações encontradas, pode-se constatar que os esforços realizados no emprego das TI na Guarda têm sido os mais apropriados. Há que não parar por aqui e acompanhar, na medida do possível, o avanço da sociedade em que a instituição se insere. No entanto, é no próprio Homem que reside a chave para o sucesso, pois é ele que têm que gerir todos os recursos à sua disposição, garantindo o êxito de tudo aquilo que faz.

BIBLIOGRAFIA

LIVROS:

- CARMO, H. & FERREIRA, M. M. (1998). *Metodologia da Investigação – Guia para Auto-aprendizagem*. Lisboa: Universidade Aberta.
- FLICK, U. (2002). *Qualitative Sozialforschung – Métodos Qualitativos na Investigação Científica*. Lisboa: Monitor – Projectos e Edições, Lda.
- GHIGLIONE, R. & MATALON, B. (2001). *O Inquérito – Teoria e Prática*. (4.^a ed.) Lisboa: Celta.
- GUARDA NACIONAL REPUBLICANA (1996). *Manual de Operações - Volume II*. s.l.: s.e..
- GUERRA, I. C. (2006). *Pesquisa Qualitativa e Análise de Conteúdo – Sentidos e formas de uso*. Estoril: Principia.
- LE MOIGNE, J. L. (1986). *Vers un Système d'Information Organisationnel*. Paris
- QUIVY, R. & CAMPENHOUT L. V. (2003). *Manual de Investigação em Ciências Sociais*. (3.^a ed.). Lisboa: Gradiva.
- SARMENTO, M. (2008). *Guia Prático sobre a Metodologia Científica para a Elaboração, Escrita e Apresentação de Teses de Doutoramento, Dissertação de Mestrado e Trabalhos de Investigação Aplicada*. Lisboa: Universidade Lusíada Editora.

SÍTIOS CONSULTADOS:

- [1] Biblioteca Nacional - www.bn.pt
- [2] Guarda Nacional Republicana - www.gnr.pt

- [3] Ministério da Administração Interna - www.mai.gov.pt
- [4] Portal do Governo - www.portal.gov.pt
- [5] Priberam Informática – Língua Portuguesa On-Line - www.priberam.pt/DLPO/
- [6] Rede Nacional de Segurança Interna - www.rnsi.mai.gov.pt

LEGISLAÇÃO:

- [1] Decisão-Quadro 2002/584/JAI do Conselho Europeu, de 13 de Junho de 2002 – Relativa ao mandado de detenção europeu e aos processos de entrega entre os Estados-membros.
- [2] Decreto n.º 39 987, de 22 de Dezembro de 1954 – Regulamento ao Código da Estrada.
- [3] Decreto-Lei n.º 44 /2005, de 23 de Fevereiro – Aprova o Código da Estrada.
- [4] Decreto-Lei n.º 231/93, de 26 de Junho (revogado pelo: Decreto-Lei n.º 63/2007, de 06 de Novembro – Aprova a Lei Orgânica da Guarda Nacional Republicana.
- [5] Decreto-Lei n.º 272/89, de 19 de Agosto – Estabelece regras de aplicação e o regime sancionatório das normas comunitárias sobre regulamentação social e aparelho de controlo no domínio dos transportes rodoviários.
- [6] Decreto-Lei n.º 317/94, de 24 de Dezembro, (alterado pelo Decreto-Lei n.º 105/2006, de 7 de Junho) – Organiza o Registo Individual do Condutor.
- [7] Decreto-Lei n.º 263/98, de 19 de Agosto – Estabelece as condições de acesso e de exercício da profissão de motorista de táxi.
- [8] Decreto-Lei n.º 3/2001, de 10 de Janeiro (alterado pelo Decreto-Lei n.º 90/2002, de 11 de Abril de 2002) – Estabelece as regras de acesso à actividade dos transportes rodoviários de passageiros por meio de veículos com mais de nove lugares e de organização do mercado de transportes não regulares.
- [9] Decreto-Lei n.º 193/2001, de 26 de Junho – Regime jurídico de acesso e exercício da actividade de prestação de serviços com veículos pronto-socorro.

- [10] Decreto-Lei n.º 137/2006, de 26 de Julho – Estabelece as condições em que o gás natural comprimido (GNC) é admitido como combustível para utilização nos automóveis.
- [11] Decreto-Lei n.º 257/2007, de 16 de Julho (conjugado com o Despacho n.º 14576/2000, de 19 de Julho) – Institui o regime jurídico aplicável aos transportes rodoviários de mercadorias, por meio de veículos com peso bruto igual ou superior a 2500 kg.
- [12] Despacho 5780/2006, de 13 de Março – Cria o projecto "Rede Nacional de Segurança Interna", com o objectivo de agilizar o desenvolvimento da informatização dos sistemas de informação da administração interna.
- [13] Despacho Conjunto n.º 274-A/2003, de 18 de Março – Referente à emissão do Certificado de Motorista para Transporte Rodoviário de Mercadorias por conta de outrem efectuado a coberto da licença comunitária.
- [14] Lei n.º 67/98, de 26 de Outubro – Lei da Protecção de Dados Pessoais (Transpõe para a ordem jurídica portuguesa a Directiva 95/46/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 24 de Outubro de 1995, relativa à protecção das pessoas singulares no que diz respeito ao tratamento dos dados pessoais e à livre circulação desses dados).
- [14] Portaria n.º 350/96, de 09 de Agosto – Regulamenta as características técnicas dos veículos automóveis que utilizam gases de petróleo liquefeitos (GPL).
- [15] Regulamento CEE n.º 881/92, de 26 de Março – Relativo ao acesso ao mercado dos transportes rodoviários de mercadorias na Comunidade efectuados a partir do ou com destino ao território de um Estado-Membro ou que atravessem o território de um ou vários Estados-Membros.
- [16] Regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho n.º 561/2006, de 15 de Março – Relativo à harmonização de determinadas disposições em matéria social no domínio dos transportes rodoviários.

MONOGRAFIAS:

DIAS, D. (1994). *O Impacto das Tecnologias de Informação na Organização e os seus efeitos no Sub-Sistema Humano – Uma aplicação prática às características essenciais do trabalho*, Tese de Mestrado em Políticas e Gestão de Recursos Humanos. Lisboa: Instituto Superior de Ciências do Trabalho e da Empresa.

FERREIRA, A.P.P. (2003). *Sistema de Identificação Automática de Matrículas em Veículos Automóveis*, Relatório para obtenção do grau de licenciado em Engenharia dos Sistemas das Telecomunicações e Electrónica. Lisboa: ISEL.

GOMES, L. & LOPES, C. (2006). *Os Comportamentos Emergentes de Leitura e Escrita*, Monografia de Licenciatura em Educação de Infância. Santarém: Instituto Politécnico de Santarém – Escola Superior de Educação de Santarém.

GUERREIRO, et al. (2005) *As Novas Tecnologias de Informação na GNR*, Monografia do Curso de Promoção a Oficial Superior (GNR). Lisboa: Instituto de Altos Estudos Militares

PEREIRA, A. (2007). *A Desburocratização de Procedimentos na GNR*, Monografia de Licenciatura em Ciências Militares. Lisboa: Academia Militar.

ZORRINHO, J. C. D. (1990). *Estrutura da Empresa e Sistema de Informação – Referencial Metodológico para Desenvolvimento Interactivo*, Dissertação para obtenção do Grau de Doutor em Gestão de Empresas. Évora: Universidade de Évora.

ARTIGOS DE PERIÓDICOS:

ALVES, A. C. (2008, Fevereiro). A GNR e o Futuro – Esboçar o Futuro. *Revista Segurança e Defesa*, n.º6, 90-98.

DAMIÃO, L. RODRIGUES, J. (2006, Setembro). Actualidade – Os meios ao dispor da GNR-BT. *Quattroruote*, 104-109.

ARTIGOS DA INTERNET:

FRANCO, M. & GOUVEIA (1998). *As Tecnologias de Informação e a Internacionalização da Educação*. Recuperado em 27 de Maio de 2008.

<http://www.ipv.pt/millennium/franco11.htm>

GABINETE DO MINISTRO DO MINISTÉRIO DA ADMINISTRAÇÃO INTERNA (2008). *Relatório final do Grupo de Trabalho CARJACKING*. Recuperado a 2 de Junho de 2008.

http://www.portugal.gov.pt/NR/rdonlyres/E286EE30-A9F1-489E-B989-506FAD150308/0/Relatorio_Carjacking.pdf

OUTROS DOCUMENTOS:

MINISTÉRIO DA ADMINISTRAÇÃO INTERNA (2006). *SCoT – Manual de Formação*. Lisboa: Accenture.

APÊNDICES

APÊNDICE A - GUIÃO DE ENTREVISTA

AS NOVAS TECNOLOGIAS DE INFORMAÇÃO AO SERVIÇO DA FISCALIZAÇÃO RODOVIÁRIA – UM DESAFIO DA GNR

GUIÃO DE ENTREVISTA

IDENTIFICAÇÃO DO ENTREVISTADO:

Nome:	Posto:	Unidade:	Função:

1. Na sua opinião as tecnologias de informação empregues ao serviço da GNR têm sido as mais apropriadas para a actividade operacional?
2. Que vantagens e desvantagens conhece relativamente às tecnologias de informação existentes na GNR?
3. Os sistemas de informação são totalmente interoperáveis com os de outros organismos?
4. Em que medida as tecnologias existentes têm sido úteis na prevenção rodoviária e na repressão da criminalidade?
5. O acesso a bases de dados deveria estar mais simplificado?
6. Existe a possibilidade de, no âmbito do SCOT, ser criada uma página/aplicação de fiscalização, em que através da introdução de uma matrícula/nº carta condução/etc., fosse disponibilizada toda a informação sobre o veículo/pessoa?
7. A constituição da RNSI veio tornar dados como o RIC sob a alçada do IMTT, acessíveis às FFSS?
8. As informações existentes nos diferentes sistemas são as suficientes para o sucesso da missão de fiscalização rodoviária?
9. Na sua opinião quais as informações que deveriam estar acessíveis aos militares no âmbito da fiscalização rodoviária?
10. Existe possibilidade futura de se implementarem novas tecnologias que venham a ser aplicadas neste tipo de missões?

APÊNDICE B - Entrevista ao Senhor Tenente-Coronel Gabriel Barão Mendes, do GEPI/BT/GNR

1. Na sua opinião as tecnologias de informação empregues ao serviço da GNR têm sido as mais apropriadas para a actividade operacional?

“Têm sido as possíveis, a Guarda depende da concessão de instrumentos informáticos ao ritmo do querer político, sendo, pontualmente, as mais apropriadas”.

2. Que vantagens e desvantagens conhece relativamente às tecnologias de informação existentes na GNR?

“A vantagem de trazer a Guarda até um patamar de modernidade, seguindo a tendência de qualquer polícia Europeia. Como principal desvantagem, em concreto dos sistemas em uso, posso apontar que os sistemas informáticos, os projectos, as redes de acesso a bases de dados, geridas e desenhadas por outsourcing's, carecem de concursos públicos, de aperfeiçoamentos que muitas vezes que se prolongam no tempo, criando-se uma dependência funcional em que a Guarda nem sempre ganha”.

3. Os sistemas de informação são totalmente interoperáveis com os de outros organismos?

“Quando actualmente se fala em bases de dados e acessibilidades, fala-se a um nível Ministerial, pretende-se que no futuro, seja neste nível que se baseiem os dados, e que ali tenham acesso as entidades que deles necessitem, como por exemplo FFSS, nessa altura acreditarei em interoperacionalidade”.

4. Em que medida as tecnologias existentes têm sido úteis na prevenção rodoviária e na repressão da criminalidade?

“Quando do advento do acesso online a bases de dados que contemplassem veículos e condutores, tinha-se a sensação que o trabalho seria menos moroso, e que a punição fosse muito próxima da infracção, para combater o sentimento de impunidade. Hoje, sabe-se, que nem sempre é assim”.

5. O acesso a bases de dados deveria estar mais simplificado?

“Mais simplificado, menos dependente de acordos e protocolos entre entidades e, sobretudo, mais disseminado “.

6. Existe a possibilidade de, no âmbito do SCOT, ser criada uma página/aplicação de fiscalização, em que através da introdução de uma matrícula/nº carta condução/etc., fosse disponibilizada toda a informação sobre o veículo/pessoa?

“Existe essa potencialidade, creio que será o futuro. Se bem que o SCOT, neste momento, cumpre o seu desígnio”.

7. A constituição da RNSI veio tornar dados como o RIC sob a alçada da ANSR, acessíveis às FFSS?

“O RIC, está, por via do PRACE, sob a alçada do IMTT. Sim, no sentido do que se vai implementar através da ENSR (Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária). Será acessível às FFSS”.

8. As informações existentes nos diferentes sistemas são as suficientes para o sucesso da missão de fiscalização rodoviária?

“As informações nos diversos sistemas são as suficientes, a forma de as obtermos é que dificulta o alcance do sucesso. Preconiza-se o acesso a diversas bases de dados logo no nível de cada patrulha, como por exemplo: Viaturas furtadas, faltas de seguro, de Inspeção, de Impostos, condução ilegal, etc.”.

9. Na sua opinião quais as informações que deveriam estar acessíveis aos militares no âmbito da fiscalização rodoviária?

“São as que referi anteriormente. Viaturas furtadas, faltas de seguro, de inspeção, de impostos, condução ilegal e outras”.

10. Existe possibilidade futura de se implementarem novas tecnologias que venham a ser aplicadas neste tipo de missões?

“A sociedade muda, as informações adequam-se, como por exemplo informações sobre emigrantes, e às FFSS devem ser dadas as ferramentas necessárias para o cumprimento da missão e dos novos desafios”.

APÊNDICE C - Entrevista ao Senhor Tenente-Coronel Vítor Judícibus, na RNSI

1. Na sua opinião as tecnologias de informação empregues ao serviço da GNR têm sido as mais apropriadas para a actividade operacional?

“As mais apropriadas, eu acho que sim, uma vez que temos de nos cingir a uma série de constrangimentos orçamentais, políticos operacionais e técnicos. Há uns anos atrás, mesmo que quiséssemos implementar tecnologias mais avançadas não tínhamos cobertura nacional, como por exemplo wireless (tecnologia sem fios), portanto temos que nos sujeitar a esse tipo de constrangimentos. Depois objectivos que incidem sobre a política de prevenção rodoviária e que tentam orientar o esforço ora num sentido, ora noutro. Portanto, a Guarda acaba por estar condicionada por estas questões, por não ter recursos e se os tem, ter que os encaminhar em determinada direcção.

Temporalmente, talvez não, porque geralmente as inovações tecnológicas pecam por ser tardias, nós não conseguimos acompanhar aquilo que seria o mais desejável, ou porque não temos dinheiro, porque estas coisas quando são novidade são muito caras, ou porque há outras questões na agenda que se reputam ser mais importantes e acabamos por não ser capazes de as implementar. Dentro dos constrangimentos que temos, acho que temos tomado as melhores decisões”.

2. Que vantagens e desvantagens conhece relativamente às tecnologias de informação existentes na GNR?

“As vantagens, penso que sejam as tradicionais na introdução de novas tecnologias: eficiência, ganhos em tempo, consulta a bases de dados externas, normalização procedimental e documental, (obrigando todos a trabalhar da mesma forma a seguir o mesmo caminho) melhor qualidade na prestação de serviços ao cidadão, não só na área rodoviária (portal Queixa Electrónica, de Perdidos e Achados, vai arrancar o Portal Social da GNR, Recrutamento Electrónico). Depois a consulta a uma base de dados externa, no caso do SCoT, poupam tempo e menos erros naturalmente. No que se refere à vertente de trânsito, de inovador há o sistema de reconhecimento automático de matrículas, que é uma solução que provavelmente vai ser implementada por causa da questão do carjacking, mas é algo que nós já testámos na Guarda há cerca de uma ano e meio. Não arrancámos por causa de uma questão de agendamento político, não era politicamente interessante avançarmos com isso. Portanto, não é aquilo que nós queremos, é aquilo que é possível”.

3. Os sistemas de informação são totalmente interoperáveis com os de outros organismos?

“Não. Digo não porque isso seria o ideal. Tecnicamente essa interoperabilidade é possível, não são obstáculos técnicos que não permitem essa interoperabilidade. Os obstáculos são legislativos, normalmente, a consulta da Base de dados de Identificação civil, nós pretendíamos poder já consultá-la, há uma série de obstáculos legislativos. É preciso pedir um parecer prévio à Comissão Nacional de Protecção de Dados, é preciso envolver um grupo de trabalho do Ministério da Justiça, há um conjunto de obstáculos, embora transponíveis consomem imenso tempo e recursos. Portanto, essa interoperabilidade acaba por não ser total por este tipo de problemas. Depois prendem-se questões de ordem financeira, não há verbas, ou para gerar essa interoperabilidade, porque normalmente para ter sistemas interoperáveis, temos que pagar a uma empresa que faça o desenvolvimento informático que permita fazer com que um sistema fale com o outro, e nem sempre há recursos financeiros para isso. É necessário ainda que haja conjugação de interesses, normalmente quando queremos uma coisa de outro organismo, esse organismo ou tem interesse em algo que nós temos, ou então há uma imposição política nesse sentido, ou não é fiável”.

4. Em que medida as tecnologias existentes têm sido úteis na prevenção rodoviária e na repressão da criminalidade?

“Para mim creio que não existam estudos nesse sentido. De qualquer modo se pensarmos no efeito dissuasor de um radar, que está integrado num sistema de informação, para mim contribui para a prevenção rodoviária. Acredito que haja essa relação, aliás se ela não existisse eu duvido que se avançasse para este tipo de tecnologias. Quanto à repressão da criminalidade, também me parece que as novas tecnologias possam ajudar e muito, mas aí a GNR só há três anos é que começou a avançar com o projecto SIIOP, não há trabalhos sobre essa relação porque o sistema ainda nem se quer está em exploração completa. Só em meados do próximo ano toda a Guarda fica coberta pelo SIIOP, a ideia ainda está a avançar”.

5. O acesso a bases de dados deveria estar mais simplificado?

“Quanto a mim sim. Não me refiro à protecção de dados pessoais, mas a outros como por exemplo, se nós quisermos consultar a base de dados do Registo de Serviços e Notariado, que no fundo são os responsáveis pela base de dados de registo automóvel, se quisermos saber quem é o proprietário de determinada viatura, a consulta a essa base de dados custa €1 (um euro) por matrícula. Se imaginarmos um universo de consultas

em que a Guarda, realize cerca de 600.000 (seiscentas mil) consultas, daria €600.000 (seiscentos mil euros), para um ano de consulta. Este tipo de situações não simplifica, de certo o acesso às bases de dados, ou seja não são obstáculos tecnológicos, mas estamos a cair em obstáculos de outra ordem. A Guarda não tem recursos financeiros para isto, tínhamos que imputar isto na fiscalização ao cidadão, o que não faz qualquer sentido. Há aqui uma série de obstáculos que vão ter que ser ultrapassados de outra forma, pela via legislativa, porque neste momento a lei obriga a GNR, se não for para fins de investigação criminal tem de pagar €1”.

6. Existe a possibilidade de, no âmbito do SCOT, ser criada uma página/aplicação de fiscalização, em que através da introdução de uma matrícula/nº carta condução/etc., fosse disponibilizada toda a informação sobre o veículo/pessoa?

“Não. Não existe porque a propriedade do SCoT é da ANSR, embora disponibilizem a aplicação às Forças. Portanto, nós temos que seguir as orientações que a ANSR dá para a aplicação. Neste momento, relativamente a pessoas, há uma reserva sobre se faria sentido acrescentar informação de outra ordem que não da do trânsito, porque como o nome indica trata-se de uma aplicação relativa a contra-ordenações de trânsito. Trazer aqui outro tipo de aplicações, embora o SCoT já a faça, outro tipo de informações sobre uma pessoa não é linear”.

7. A constituição da RNSI veio tornar dados como o RIC sob a alçada da ANSR, acessíveis às FFSS?

“A missão da RNSI é essencialmente garantir serviço básico de rede a todas as dependências do MAI, acesso seguro à Internet, correio electrónico, partilha de aplicações de carácter horizontal, diminuição dos custos globais das comunicações, intranet comum para as FFSS, centro alternativo em caso de desastre. Portanto, este tipo de acesso ao RIC, não é uma missão da RNSI. A RNSI pode ser facilitadora, pode ajudar tecnicamente a resolver obstáculos técnicos, porque só entra no âmbito técnico. O acesso, ou não, ao RIC passa muito mais pela ambição das Forças, de fazerem pressão para a necessidade de acederem a essa informação e tanto quanto sei, esse acesso está em projecto pela ANSR, mas não é pela via da RNSI”.

8. As informações existentes nos diferentes sistemas são as suficientes para o sucesso da missão de fiscalização rodoviária?

“Parece-me que ainda não são totalmente suficientes, mas estamos no bom caminho. Por exemplo ao nível do Seguro Automóvel ainda não existe uma base dados que seja completamente fidedigna, ou seja, por vezes embora tenhamos acesso às

bases de dados se a informação que lá estiver não estiver actualizada, as vantagens são reduzidas, porque deixamos de confiar no que lá está. Para já não depende de nós, seria de interesse das seguradoras manterem essa base de dados actualizada. Parece-me que a quantidade de informação seria a suficiente, mas no entanto como a informação não está actualizada, acaba por não ser a ideal criando alguma desconfiança”.

9. Na sua opinião quais as informações que deveriam estar acessíveis aos militares no âmbito da fiscalização rodoviária?

“Não sou especialista, guio-me mais pelos pedidos que as áreas de fiscalização da PSP e GNR nos fazem para implementar nos sistemas e nesse aspecto parece que corresponde às necessidades. Genericamente tentamos responder àquilo que as Forças julgam necessário e pedem, embora haja muito a fazer. Os problemas surgem mais, não pela falta de acesso às fontes de informação, mas pela consulta às bases de dados que não estão completamente actualizadas, como por exemplo o Seguro Automóvel, o histórico das contra-ordenações o próprio RIC que não está actualizado, a base de dados das cartas de condução do IMTT, não está actualizada, há incoerências, inspecções periódicas a automóveis, etc. Nós conseguimos já chegar às bases de dados mas a informação que é obtida lá acaba por não ter a confiança de quem está a fiscalizar. Agora, nalguns casos, ultrapassámos a fase do acesso, e estamos numa fase de impor a algumas entidades que tenham as bases de dados as mais actualizadas possíveis”.

10. Existe possibilidade futura de se implementarem novas tecnologias que venham a ser aplicadas neste tipo de missões?

“Já falei numa, que não está ainda implementada, que é a leitura automática de matrículas, completamente inovadora. Podemos falar ainda dos SIG (Sistemas de Informação Geográfica) com base em georeferenciação que a Guarda ainda não tem nada a funcionar, e que não é propriamente inovador existindo em diversos países. É um mapa onde temos diversas informações, locais onde se dão mais acidentes tudo sinalizado. Quando o militar vai para um local de acidente tinha que recolher uma série de informações e as coordenadas do local. O próprio SIIOP integra um módulo de processo de acidente, que analisa várias centenas de itens de interesse para o estudo do acidente. Ainda não se encontra em exploração, mas esperamos que em breve se torne, e é bastante inovador. Este módulo analisa cerca de 300 a 500 itens úteis para fazer uma fotografia do acidente e para analisar as causas do acidente”.

APÊNDICE D - Entrevista ao Senhor Major Nuno Borrego, da CSINF^a/CG/GNR

1. Na sua opinião as tecnologias de informação empregues ao serviço da GNR têm sido as mais apropriadas para a actividade operacional?

“As tecnologias de informação na GNR, em termos de actividade operacional, neste momento estão a dar um salto qualitativo. É evidente, que nunca são, nem nunca temos aquilo que pretendemos para dar consequência aos nossos objectivos e que a actividade operacional em si pretende. De todo o trabalho que tem vindo a ser feito ao longo de alguns anos a esta parte, e desde que conheço a informática na GNR, esse salto tem sido muito qualitativo. Para dar resposta à actividade operacional algumas ferramentas e tecnologias têm vindo a ser implementadas com esse objectivo, não só com a intenção de dotar as pessoas de ferramentas para no local terem acesso a todo o tipo de informação, como dotá-las de ferramentas para em backoffice poder fazer o tratamento da informação. É essa a mais-valia que têm as tecnologias de informação principalmente para a parte operacional, não só a consulta para termos informação em tempo real, assim como ter informação essencial para ser tratada por quem de direito”.

2. Que vantagens e desvantagens conhece relativamente às tecnologias de informação existentes na GNR?

“Todos os sistemas têm vantagens e desvantagens que lhes são inerentes. Nós temos ainda algumas desvantagens, em concreto nas tecnologias da GNR, em termos de infra-estruturas, comunicações, o chegar de informação ao posto que é uma falha ainda. Não conseguimos, de todo o modo, dar resposta a quem necessita de informação. Esse será o objectivo a curto prazo e com a implementação da RSNI, com o dotar de comunicações a todos os postos da GNR, da PSP e do SEF. As vantagens são enormes, principalmente conhecer a informação e termos acesso à informação onde quer que estejamos e a todo o tipo de informação: operacional; rodoviário; fiscal. Todo o tipo de informação que possamos colher são sempre grandes vantagens para a organização, até porque quem gere precisa desse tipo de informação. Nós sabemos que muitas vezes colocamos as operações à frente das operações, mas as informações catapultam-nos para a decisão, como vamos actuar. É preciso informação do terreno, de directivas que sejam necessárias. Portanto, essas são as grandes vantagens, podermos ter informação detalhada, em tempo real, e podermos actuar com tempo no local. As desvantagens

actualmente existentes são aquelas que eu precisamente referi, a falta de comunicação e conectividade a todos os locais da GNR e é evidente como todos os sistemas, vão sendo adaptados em função das nossas necessidades, umas mais dilatadas no tempo, outras mais rápidas. Por vezes a lentidão e a morosidade de processos administrativos, às vezes causam alguma desvantagem no momento de determinada operação. Por vezes as pessoas desmotivam-se precisamente por isso. É a grande desvantagem encontrada neste serviço é a desmotivação por outros processos que não o próprio sistema. Processos administrativos que demoram imenso tempo a ser desenvolvidos, por causa das aquisições onde é preciso fazer consultas públicas, o problema de não haver sistemas em todo o lado, o problema do hardware não ser o mais adequado. Todas essas questões são algumas desvantagens que ainda se encontram nas tecnologias da GNR”.

3. Os sistemas de informação são totalmente interoperáveis com os de outros organismos?

“São. A política é que tudo o que é desenvolvido na questão de sistemas de informação da GNR, tem a obrigatoriedade de ser interoperáveis com outros sistemas. Interoperáveis e integráveis com outras ferramentas de desenvolvimento, manutenção, consulta, etc., quer interoperáveis por outros sistemas. Por exemplo, o sistema Polícia em Movimento abarca uma série de aplicações que são interoperáveis através do nosso sistema, no sentido de colher de lá informação. Podemos extrapolar daqui a integração de dados, que é outro patamar. Isto é, de um sistema só podermos colher informação de outros sistemas, e não ter que duplicar no nosso sistema. O acesso a outros dados hoje em dia já existe. Não há nenhuma dificuldade técnica, os problemas que se têm levantado mais têm a ver com os problemas administrativos que falei há pouco. Ou seja, existe a dificuldade de conseguirmos aceder a determinado tipo de informação de outros ministérios, ou porque o ministério “x” não permite, ou porque há dados lá que não podem ser consultados de alguma forma, ou porque a Comissão Nacional de Protecção de Dados não deixa que as coisas sejam assim. Agora, tecnicamente não há qualquer constrangimento, utilizemos nós a ferramenta “a”, a Justiça a ferramenta “b”, ou as Finanças a ferramenta “c”. Neste momento não se expõe essa questão técnica. Existem sim, algumas questões legais que por vezes não permitem um acesso tão linear. No entanto, não existe qualquer dificuldade técnica inclusive o acesso a bases dados estrangeiras, que é possível através de diversos grupos de trabalho, com o objectivo de

canalizar informação para um sistema único, ou integração de vários sistemas, haver a consulta de informação”.

4. Em que medida as tecnologias existentes têm sido úteis na prevenção rodoviária e na repressão da criminalidade?

“Na prevenção rodoviária há uma série de dados que nos têm sido facultados e que nos levam ter um panorama positivo. Isto é, aquilo que nós pomos à disposição das pessoas que andam no terreno, principalmente neste caso a BT, permite-lhes dotar de um certo tipo de informação ao qual já se interoperabiliza com a própria operação. Ou seja, hoje no trajecto conseguem fazer a consulta em movimento de, por exemplo, de quem é a viatura que se desloca à sua frente. Não só a detecção mas também a consulta referente à viatura ou condutor”.

5. O acesso a bases de dados deveria estar mais simplificado?

“Há uma série de bases de dados, da GNR, se estivermos a falar de bases de dados noutras entidades os acessos são outros e se calhar os problemas põe-se a outro nível. Eu digo que não é o ideal, porque o ideal era eu poder de um sítio qualquer, ou num computador qualquer introduzir a minha password de utilizador e ter acesso a uma série de informação sem ter que me chatear mais com o facto de me ligar a outra base de dados onde tinha que pôr o utilizador e password. Deveria estar mais simplificado, mas o que existe já é razoável. Mas é evidente, o facto de exigirem diversas passwords causa algum constrangimento no utilizador. O que temos já é bastante significativo e é evidente que deveria estar mais simplificado, eu acho”.

6. Existe a possibilidade de, no âmbito do SCOT, ser criada uma página/aplicação de fiscalização, em que através da introdução de uma matrícula/nº carta condução/etc., fosse disponibilizada toda a informação sobre o veículo/pessoa?

“O aceso a dados de pessoas é muito restrito, não só por questões legais, até como pela própria disponibilização da informação. Mas, em relação ao veículo/pessoa, proprietário, morada, etc. o SCoT sabe isso. O SCoT ainda está sujeito a algumas alterações. Na última reunião que tivemos, há uma série de erros que tem vindo a ser corrigidos, mais no âmbito operacional que funcional. Há uma série de protocolos que têm que ser assinados entre o MAI com outras entidades no sentido de poder disponibilizar informação. Esta questão da informação sobre o veículo, é uma questão que ainda há pouco tempo foi aflorada numa reunião com o Senhor Secretário de Estado,

decorrente de outras da RNSI. A própria Direcção Nacional de Registos de Notariado, que é quem gere a informação dos veículos, começa a colocar alguns entraves a esta consulta. Às consultas às matrículas das viaturas pretendem uma cobrança de “x”. Esta foi uma questão equacionada, mas não é pacífica. Neste momento ainda estamos com esse acesso, mas nada nos garante que cada consulta que queiramos fazer tenhamos que pagar. Agora, todas as outras funcionalidades são possíveis no SCoT. O cruzamento de informação é integrável, são aplicações que estão previstas no SCoT, mas que resta implementá-las. Haja vontade e decisão em se fazer”.

7. A constituição da RNSI veio tornar dados como o RIC sob a alçada da ANSR, acessíveis às FFSS?

“A constituição da RNSI tem a ver, sobretudo com a implementação de infra-estruturas dos sistemas e não com a parte comunicacional. Vem colocar conectividade em tudo o que é postos da GNR, PSP e SEF. Esse é o grande objectivo da RNSI, o controlo dos sistemas, de redes e infra-estruturas. A questão do RIC não tem qualquer problema em ser acedido, é fundamental ter acesso a esse tipo de informação. Agora há outras questões que se têm de colocar. Até que ponto devem ou não as FFSS poder introduzir dados nesses sistemas, ou consultar? Tudo isso são questões que para nós são fundamentais, mas não somos nós a decidir essa implementação. O objectivo da RNSI é que toda a gente está de facto sobre a mesma rede, a RNSI”.

8. As informações existentes nos diferentes sistemas são as suficientes para o sucesso da missão de fiscalização rodoviária?

“Se perguntarmos a dez pessoas que fiscalizam o trânsito, se calhar dizem que falta mais informação para que a fiscalização e a prevenção possam ser mais eficazes. Os sistemas que existem e a informação que neles constam, quer no SCoT, quer no SIIOP, no SIGO (Sistema de Informação e Gestão Operacional), está de acordo com os requisitos operacionais e funcionais. O que lá está é suficiente em termos de informação. Está lá tudo? Se calhar não está. Mas o que está se calhar é suficiente para que a nossa missão de fiscalização seja conduzida com sucesso. A informação que consta nos sistemas, para mim é a suficiente. Podemos integrar o acesso a outras bases de dados para nos dar mais informação”.

9. Na sua opinião quais as informações que deveriam estar acessíveis aos militares no âmbito da fiscalização rodoviária?

“Maior parte delas já está disponível: carta de condução, dados da viatura, dados do proprietário, infracções em atraso do condutor. É uma panóplia de informação que está disponível a quem exerce a fiscalização. Há outros sistemas que se podem integrar e implementar havendo mais informação disponível”.

10. Existe possibilidade futura de se implementarem novas tecnologias que venham a ser aplicadas neste tipo de missões?

“Há um sistema que tínhamos como protótipo e do qual obtivemos imensos resultados, que era a detecção automática de matrículas. Esse protótipo foi feito, teve resultados óptimos e excelentes. Esse sistema consistia numa viatura com um leitor, uma câmara que tinha uma base de dados de matrículas, que na altura estavam com processo em atraso (dívidas de imposto, constavam para apreender, etc.). e assim que detectasse uma matrícula emitia um sinal sonoro. A viatura era mandada parar e era fiscalizada. Muitas situações foram detectadas com este sistema. O sistema tinha alguns furos, como é lógico, e na altura o processo parou. O processo não está encerrado, e eu creio que já se voltou a falar no mesmo há pouco tempo. Era uma mais-valia, até pelo que o sistema é integrável com outras aplicações. Podemos analisar o sistema de georeferenciação de viaturas, não só por uma razão de segurança. A maior parte das pessoas associam isto a uma questão de controlo, mas não o devem de fazer, pois além dessa questão de controlo é bom, no caso de algum inconveniente que aconteça saberem a minha última localização. Temos que olhar para as vertentes positivas dos sistemas e não para as vertentes negativas. Há uma série de outras tecnologias que podem ser aplicadas nas nossas missões, não só no âmbito rodoviário. Estes dois serão aqueles que se vêm a falar mais”.

APÊNDICE E - Entrevista ao Senhor Major António Leal, da SIC/BT/GNR

1. Na sua opinião as tecnologias de informação empregues ao serviço da GNR têm sido as mais apropriadas para a actividade operacional?

“As tecnologias de informação na Guarda, na minha opinião, vêm já com alguns anos de atraso, se comparados com a média da U.E.. Em todo o caso, vale mais tarde do que nunca. Sobre as tecnologias de informação há que distinguir as que estão em funcionamento, das que estão em fase de implementação e das que constituem projectos futuros, que seguidamente identifico: em funcionamento: o SIGO: para a gestão de pessoal e logística; Polícia em Movimento ou (GNR em Movimento): A funcionar apenas na BT, para a elaboração de Autos de Contra-Ordenação da Competência da ANSR, e consulta de bases de dados de outras organizações. Em fase de implementação: SIOP, ou seja, o sistema de informação mais importante para a GNR (operacional e estrategicamente) ”.

2. Que vantagens e desvantagens conhece relativamente às tecnologias de informação existentes na GNR?

“Refiro-me apenas aos sistemas de informação em funcionamento. As vantagens são, sobretudo, a facilidade de tratamento de grandes quantidades de informação com um mínimo empenho de mão-de-obra humana e de tarefas de trabalho. As desvantagens conhecidas prendem-se com as dificuldades de fluxo de informação por motivos relacionados com a largura de banda. Que se espera resolvido com a RNSI. Outra desvantagem prende-se com os custos dos equipamentos e com a robustez dos equipamentos, que se deterioram com facilidade pelo manuseamento das patrulhas”.

3. Os sistemas de informação são totalmente interoperáveis com os de outros organismos?

“Os sistemas informáticos, hoje, são todos interoperáveis, porque as linguagens de programação são todas compatíveis. Não podemos falar hoje em dia em questões de falta de interoperabilidade devido a estas circunstâncias”.

4. Em que medida as tecnologias existentes têm sido úteis na prevenção rodoviária e na repressão da criminalidade?

“Não podemos dizer claramente que tem havido grande utilidade em termos de repressão da criminalidade, porque apenas o SCOT está em funcionamento. Daí que o aproveitamento apenas existe para o combate às infracções administrativas que resultem da consulta de algumas bases de dados sobre os veículos e sobre as pessoas”.

5. O acesso a bases de dados deveria estar mais simplificado?

“Os acessos às bases de dados dependem sempre de um protocolo, para regular a manipulação da informação e para a segurança da informação. Daí que o acesso à informação tem de estar devidamente normalizado e autorizado”.

6. Existe a possibilidade de, no âmbito do SCOT, ser criada uma página/aplicação de fiscalização, em que através da introdução de uma matrícula/nº carta condução/etc., fosse disponibilizada toda a informação sobre o veículo/pessoa?

“O Sistema SCOT tem já acesso a algumas Bases de Dados de outras entidades, de acordo com a lei de protecção de dados. Não se prevê à partida, alterações no sistema existente”.

7. A constituição da RNSI veio tornar dados como o RIC sob a alçada da ANSR, acessíveis às FFSS?

“A RNSI visa concentrar todas as bases de dados sobre segurança. A mais-valia desta rede será a partilha horizontal da informação sobre segurança. Dado que hoje, cada organização guarda a sua informação e não a partilha com outras organizações concorrentes. Todavia, as regras do acesso à informação não permitem aceder ao RIC com facilidade. O RIC só pode ser acedido para fins específicos e autorizados. Quanto às FFSS, estas só podem aceder-lhe, por intermédio da ANSR e do IMTT, na sequência da instrução de um processo-crime.”

8. As informações existentes nos diferentes sistemas são as suficientes para o sucesso da missão de fiscalização rodoviária?

“A informação é fundamental para a excelência do desempenho profissional. Considerando que os sistemas não estão todos em funcionamento, não se pode considerar que sejam suficientes”.

9. Na sua opinião quais as informações que deveriam estar acessíveis aos militares no âmbito da fiscalização rodoviária?

“No âmbito da fiscalização rodoviária as informações que se consideram importantes são sobre, entre outras: Matrículas; Viaturas apreendidas; Viaturas furtadas e roubadas; Seguro de responsabilidade civil; Habilitação legal para conduzir; Inspeção periódica obrigatória; Mandados de detenção; Pessoas desaparecidas; Armas e explosivos; Situação dos estrangeiros”.

10. Existe possibilidade futura de se implementarem novas tecnologias que venham a ser aplicadas neste tipo de missões?

“Quanto à implementação de novas tecnologias, espera-se a implementação de sistemas de Georeferenciação: das patrulhas e dos acidentes para servir uma sala de comando e controlo; Sistema leitor automático de matrículas: para leitura de matrículas e consulta simultânea de bases de dados e identificação automática de infracções, que se consideram indispensáveis para um excelente desempenho neste tipo de missões”.

ANEXOS

ANEXO A – A ABORDAGEM QUALITATIVA

Quadro A1: Quando utilizar a Abordagem Quantitativa ou a Abordagem Qualitativa.

Abordagem Quantitativa	Abordagem Qualitativa
1. Para avaliar resultados que podem ser contados e expressos em números, taxas, proporções.	1. Para avaliar resultados individuais dos participantes num trabalho.
2. Para conhecer a cobertura e concentração do trabalho.	2. Para responder a questões sobre como, o quê e porquê.
3. Para conhecer a eficiência do trabalho.	3. Para avaliar a dinâmica interna de processos e actividades.
4. Para responder a perguntas relativas a quanto.	4. Para obter uma descrição global.
5. Para avaliar actividades cujos objectivos sejam bastante específicos.	5. Para avaliar actividades cujos objectivos são gerais e pouco específicos.
6. Quando o objecto avaliado possui diferenças de grau.	6. Quando se quer personalizar o processo de avaliação.
7. Quando se pretende estabelecer relações significativas entre variáveis.	7. Quando a colheita de dados quantitativos é desnecessária.

Fonte: Adaptado de Mullen - Qualitative Methods for Evaluative Research in Health Education Programs (1982)

Quadro A2: Características da Entrevista Centrada no Problema.

Crítérios	Entrevista Centrada no Problema
Abertura à subjectividade do entrevistado	• Orientação para o objecto e processo • Espaço para narrativas
Aprofundar o problema	• Guião da Entrevista como base para mudar e cortar o discurso improdutivo
Contributo para o desenvolvimento da entrevista como método	• Perguntas curtas • Pós-escrito

Quadro A2: Características da Entrevista Centrada no Problema. (Cont.)

Problemas na aplicação do método	• Variação assistemática da narrativa para o esquema de pergunta e resposta
Domínio da aplicação	• Problemas sociais ou biográficos relevantes
Limitações do método	• Combinação assistemática de muitos elementos díspares e parcelares
Referências	• Ruff (1991) • Witzel (1982; 1985)

Fonte: Adaptado de Flick - Qualitative Sozialforschung (2002)

ANEXO B - Proposta apresentada pelo TCor Barão Mendes, para o Grupo de Trabalho n.º5 no desenvolvimento da Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária, em 21 de Junho de 2008

(Documento gentilmente cedido pelo mesmo, para a realização deste trabalho)

GT-5 – Sistemas de Informações e Fiscalização

Objectivo Operacional – 11

Assunto: Reflexões e Intervenção, na última reunião.

Preâmbulo:

Abaixo se expendem algumas considerações, reflexões e contributos que foram tecidos no decurso da reunião da passada 6ª feira, dia 20 de Junho.

Por um lado espera-se que possam ser úteis para a Acta e, por outro lado, para que constem como preocupações por parte desta Força de Segurança.

Desenvolvimento:

- a. Os condutores enquanto ocupantes das vias rodoviárias, genericamente entendidas como espaços públicos, estão legalmente sujeitos a fiscalização, ónus que sobre eles recai pela sua condição e encargo para as Forças de Segurança, enquanto agentes de Administração Pública cuja competência para tal acto lhes está superiormente cometida.
- b. Decorre do Código da Estrada (artº 85º) que os condutores e os veículos devem estar devidamente identificados por alguns documentos.
- c. É precisamente por tal dispositivo legal, que é lícito às entidades fiscalizadoras terem acesso a determinados dados, que de seguida se sistematizam:
Condutores – Título de Condução, Documento de Identificação e nalguns casos ao respectivo Registo de Infracções (artº 144º).
Veículos – Documento único de identificação automóvel, Seguro, Inspecção e nalguns casos os vários licenciamentos a que estejam sujeitos por virtude de actividade económica a que estejam afectos e ainda Impostos.
- d. A este panorama, decorrente da fiscalização normal, se juunta ainda outra vertente importante da actividade de controlo e que por isso torna necessário o acesso a bases de dados onde constem as viaturas nas seguintes condições:
Veículos – Furtados/Roubados, Suspeitos (ligação a outros crimes).
- e. Reparámos assim, que para além das necessidades que surgem por via da fiscalização normal, existem outras a serem providas pela especialidade de investigação criminal que se encontra sob a alçada das Forças de Segurança.
- f. A criação, manutenção e detenção de bases de dados espalhadas por diversos organismos e entidades, torna o seu acesso difícil, burocrático e desfasado, tantas vezes, da rapidez de acesso que, naturalmente, se deduz.
- g. Como constrangimento importante, se refere que o próprio Estado impõe protocolos de acesso, que inúmeras vezes são assinados instituição a instituição, mesmo que as mesmas dependam do mesmo Ministério, o que torna todo o processo estranho e “enviesado”.
- h. Acresce a tudo isto a existência de bases de dados que são geridas por entidades de carácter privado e outras de cariz público, sendo que o fim é quase comum ou, pelo menos, de interesse público.
- i. Tomando ainda por referência os projectos informáticos em desenvolvimento, como é exemplo o “SCOT”, nota-se que o desenho e desenvolvimento de tais

- projectos são dados a outsourcing's, e que não são devidamente acautelados os custos (na rubrica económica : comunicações) que saem fora de qualquer previsão em termos das fatias do OGE distribuídas às entidades.
- j. A disparidade de projectos que são/foram desenvolvidos autonomamente, em diferentes entidades (no caso PSP e GNR), levou num passado recente o próprio MAI a querer criar, gerir e manter bases de dados comuns, de desenho igual, interdependentes e intercomunicacionais, ideia e querer político meritório, penso que a ser seguidos.
 - k. Referi ainda o caso do projecto "RAIAR", um projecto com algum tempo que ficou numa "gaveta" quando se achou que estava a derrubar as cercas "de certas quintinhas". Este projecto, na sua concepção tecnológica, consistia na criação, gestão e exploração de uma rede de dados e comunicações entre sistemas informáticos que tem como normativo os "Sistemas abertos", isto é, equipamentos e suportes lógicos que, embora de diferentes tipos e marcas, obedecem a normas comuns, facilitando a compatibilidade a diferentes níveis, a interoperacionalidade e a intercomunicabilidade. Para além de outro pormenores técnico, tecnológicos e informáticos que ali eram previstos.
 - l. O ENSR, enquanto documento estratégico, e por isso de sensível interesse político, deve ser construído sobre os interesses e os pruridos particulares, a assumpção dos objectivos que se pretendem alcançar deve tornar tudo isto num nível Macro, onde as bases de dados sejam geridas e mantidas no patamar Ministerial, com outras entidades (órgãos, Institutos, Autoridades, Forças de Segurança, Serviços de Segurança, etc) como alimentadores do sistema e acedendo a ele sempre que por virtude da respectiva missão assim necessitem. A ideia de "posse" sobre dados de interesse público, com um "resguardo/recato" que serve não se sabe o quê, não faz sentido no objectivo mais lato da própria ENSR.

Assim;

Pretende-se:

- a. O levantamento das necessidades de acesso e quais as bases de dados disponíveis, quem as gere e como podem/devem aceder as entidades que delas necessitem.
- b. Desenhar os trâmites processuais, por forma a manter actualizados dados referentes a condutores e veículos (prevenindo acções despropositadas e a evitar, exemplo: apreensões... por causa de falta de actualização de bases).
- c. Definição das entidades que detêm as bases e as que alimentam essas bases.
- d. Tornar mais ágil os processos de acessos a documentos por parte dos particulares, sobre uma plataforma que reconheça a importância da emissão de segundas vias de documentos (ex: Títulos de condução, Seguros, Documentos únicos automóvel, etc), restringindo e clarificando as circunstâncias para tal emissão.
- e. Detectar as partes comuns e outras em que interferem no mesmo processo entidades diferentes.
- f. Tornar transparente e funcional a ligação entre a instrução dos processos contra ordenacionais e as causas decorrentes da aplicação de penas acessórias (ex: apreensão provisória de documentos, apreensão de documentos para cumprimento de sanções, etc) já que a entidade que instrui é diversa da entidade responsável pela emissão dos documentos.
- g. Agilizar o acesso aos dados por parte das entidades fiscalizadoras a quem se pede (aposta do século em curso) uma acção mais célere em plena via pública e prosseguindo a modernidade e os exemplos já tão comuns noutras polícias europeias com acesso momentâneo a diversas bases de dados no momento da fiscalização, dotadas dos equipamentos pertinentes e com a formação adequada.

- h. Apostar em sistemas, como por exemplo o “Reconhecimento automático de matrículas” restringindo o número de condutores e potenciando a eficácia da fiscalização, integrando neste sistema o acesso a: Documento único automóvel, Seguros, Inspeções, Impostos, Viaturas furtadas, Propriedade e sanções pendentes.

ANEXO C – Manual de Operações da GNR

CAPÍTULO X

CONTROLO E FISCALIZAÇÃO RODOVIÁRIA

SECÇÃO I – OPERAÇÕES STOP

1. Generalidades

O aumento e a melhoria das vias de comunicação rodoviárias, que asseguram uma mobilidade rápida, cómoda e eficiente, permitindo assim grandes volumes de tráfego, tem como consequência a necessidade de garantir uma maior fluidez e segurança.

A segurança rodoviária resulta da conjugação de vários factores, destacando-se a acção preventiva conseguida com o patrulhamento rodoviário complementado com acções de controlo e fiscalização de viaturas e condutores.

No entanto, a execução desta operação de controlo e fiscalização não se esgota na prossecução dos objectivos da segurança rodoviária, uma vez que se enquadra numa área mais vasta que é a própria da Guarda, porquanto, permite efectuar a fiscalização de veículos de mercadorias em circulação, e a observância dos normativos referentes à sua circulação e situação fiscal.

Sendo vulgarmente designadas por “Operações Stop”, diferenciam-se dos actos de fiscalização normalmente executados durante as acções de patrulhamento, pela natureza da sua missão, pelo número de efectivos empenhados e pela sua articulação.

2. Definição

Estas acções compreendem a fiscalização intensiva e sistemática, de veículos, pessoas e bens, assumindo por vezes um carácter selectivo, realizadas num determinado local previamente determinado.

3. Finalidade

As OPERAÇÕES STOP visam a verificação de ordem administrativa referentes aos veículos, respectivos condutores e ocupantes, bens em trânsito e recuperação de viaturas furtadas, garantir a segurança rodoviária, a fluidez do trânsito e o cumprimento das disposições legais aplicáveis.

4. Classificação

a. Quanto ao objectivo

1) Geral

Quando o controlo e fiscalização rodoviária se efectua a todos os veículos

2) Selectivo

Quando o controlo e fiscalização rodoviária se efectua só a determinados veículos.

5. Planeamento

No planeamento de uma OPERAÇÃO STOP, devem observar-se os seguintes aspectos:

- Determinação do local onde a mesma se vai realizar, tendo em especial atenção a sua visibilidade e o espaço disponível de forma a garantir a segurança dos elementos da força e a paragem dos veículos a fiscalizar. Deve ser efectuado um prévio reconhecimento, de forma a avaliar as suas possibilidades.
- Conhecimento prévio dos fluxos de tráfego, permitindo assim escolher o horário mais apropriado à realização da acção, tendo sempre presente que o número previsível de viaturas em circulação deve ser o adequado ao efectivo empenhado.
- Conhecimento da previsão das condições climatéricas e ambientais, uma vez que são um factor de extrema importância pela possibilidade de influírem nos índices de sinistralidade e, consequentemente, na segurança da força empenhada.
- O efectivo e empenhar e os meios mais adequados.
- Análise do grau de risco que a acção encerra e consequentemente articulação da força.
- Qual o dispositivo a adoptar, dependente do local, efectivos e meios a empregar, e, à forma como a acção se vai desenrolar.

a. Articulação e composição

O efectivo e empenhar na acção deverá ser articulado em equipas de:

- Detecção;

- Advertência;
- Segurança;
- Fiscalização.

b. Meios

Dos meios a utilizar nesta acção, destacam-se:

- **Meios humanos**

Os indispensáveis ao cumprimento da missão e a determinar de acordo com o planeamento efectuado.

- **Meios auto e moto**

Englobam os veículos automóveis e ciclomotores utilizados na acção, permitindo efectuar o transporte do efectivo, encaminhamento de veículos a fiscalizar para o local da acção e eventual perseguição de veículos em fuga. Pelas razões expostas, os meios auto devem permitir uma fácil e rápida deslocação aos efectivos empenhados.

- **Meios técnicos e especiais**

Estes meios destinam-se a complementar a actuação dos meios humanos, aumentando a sua eficácia e servindo de elementos dissuasores do cometimento de infracções.

Destes, destacam-se os radares de controlo de velocidade, os alcoolímetros, os sonómetros, as balanças e os sistemas vídeo. (...)

**ANEXO D – Os meios ao dispor da GNR-BT. *Quattroruote*
*Setembro 2006***

OS MEIOS AO DISPOR DA GNR-BT

Vigilância **apertada**

Responsável pelo controlo do trânsito nas estradas nacionais, a Brigada de Trânsito da GNR dispõe de diversos sistemas para a fiscalização da velocidade. Além destes equipamentos, a BT aposta noutras formas de fiscalização e prevenção. Conheça os pormenores.



Contrariamente ao que, por vezes, é divulgado, a BT não possui equipamentos fixos de fiscalização do trânsito. O único equipamento fixo de fiscalização, para efeitos de visualização e gestão de tráfego e aplicação de coimas, é o sistema de videovigilância, que não é propriedade nem é operado directamente pela BT, funcionando ao abrigo do Decreto-Lei 207/2005 de 29 de Novembro. Este sistema consiste em câmaras de vídeo dispostas ao longo das vias nacionais, já que, segundo o mesmo decreto-lei, "as forças de segurança podem recorrer a meios de vigilância electrónica próprios; a sistemas de vigilância rodoviária e de localização instalados ou a instalar pela entidade competente para a gestão das estradas nacionais e pelas concessionárias rodoviárias".

No entanto, como esclarece o major Lourenço da Silva, relações públicas da BT, "irão surgir equipamentos fixos de fiscalização que serão da responsabilidade da Direcção Geral de Viação". A introdução destes equipamentos coincide com a criação da Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária, organismo que substituirá a DGV, no âmbito do projecto de reestruturação da Administração Central.

Assim, a BT recorre, durante as suas patrulhas diárias, a diversos sistemas clássicos

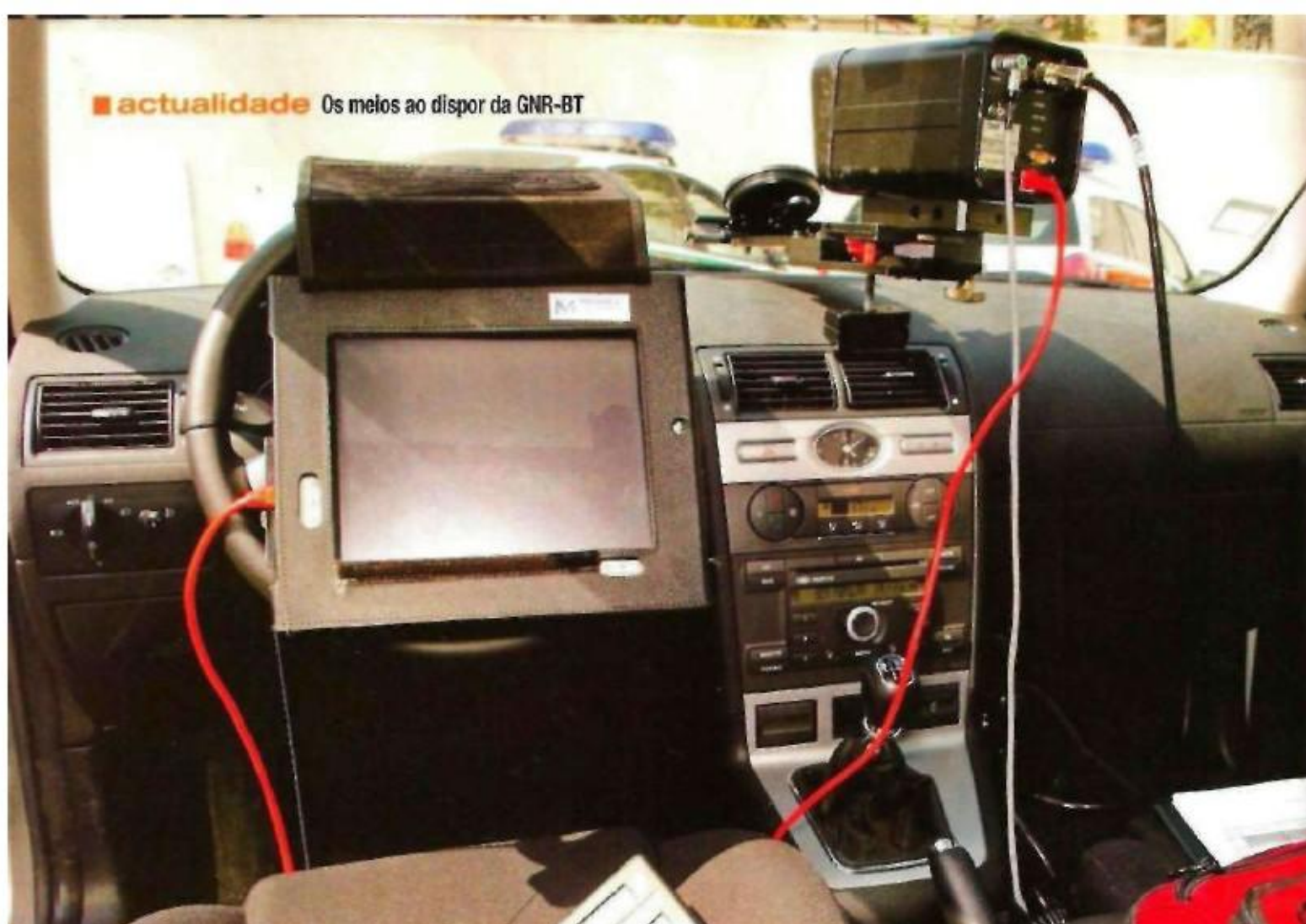
de fiscalização e de controlo de velocidade, montados em viaturas identificadas e outras descaracterizadas. Os sistemas de radar são os mais comuns e funcionam de uma forma relativamente simples, enquanto o sistema de vídeo ('Provida') é mais abrangente, como se explica nos textos das respectivas caixas.

APOSTA NA INOVAÇÃO

A BT tem vindo a apostar em novos métodos e equipamentos de fiscalização. Exemplo disso é o sistema de leitura de matrículas. Este equipamento foi testado e aprovado pela Brigada de Trânsito, que o considerou muito eficaz. Graças ao cruzamento de diversas bases de dados, acessíveis num computador instalado a bordo da viatura, o dispositivo tem a capacidade de aceder a todo o tipo de informação acerca do veículo controlado, como informações relativas ao selo fiscal, ao seguro, à inspecção e outras situações legais.

Utilizado com sucesso em países como a Inglaterra e a Itália, o dispositivo de leitura de matrículas requer uma atenção constante no que respeita aos dados carregados no sistema. É que todos os elementos fornecidos pelos diversos organismos têm de ser permanentemente actualizados, sob pena de o cruzamento de informação não estar correcto.

CONTROLO CERRADO
As acções de controlo da velocidade estão entre as principais funções da BT, mas a corporação aposta cada vez mais na vigilância apertada de manobras e situações perigosas



Multanova e Traffipax

Os radares

• Tratam-se de equipamentos que controlam a circulação rodoviária, medindo, num determinado ponto e espaço de tempo, o veículo e a sua velocidade. Funciona segundo o princípio Doppler, ou seja: emite um sinal através de uma antena parabólica ligada ao equipamento. Em função da diferença de frequência emitida e recebida, calcula a velocidade da viatura. Se se verificar um excesso de velocidade, as imagens captadas pelo equipamento podem ser usadas como prova da prática de infracção. Os equipamentos de radar usados pela Brigada de Trânsito são o Multanova 6F, de origem nórdica, e o Traffipax. Este último, que se encontra em vias de ser desactivado, tem a característica especial de efectuar também a leitura da projecção dos feixes luminosos dos veículos, sendo capaz de controlar o encandeamento



TECNOLOGIA

Os sistemas de controlo de velocidade através de radares têm sofrido alguma evolução ao longo dos anos

provocado pelos faróis dianteiros, e possui uma maior capacidade que o Multanova 6F.

Os 23 radares Multanova 6F existentes funcionam através de um sistema digital ligado a antenas e processadores de radar. Utilizam tecnologia digital para a colheita de provas fotográficas e encontram-se instalados nas viaturas. O registo de imagens por sistema digital está a substituir o antigo sistema de registo analógico (película fotográfica), um processo mais lento e dispendioso.

Provida 2000

Sistema mais versátil

Utilizado nas viaturas não identificadas da Brigada de Trânsito, o Provida 2000 é um equipamento que utiliza a imagem como prova da prática de infracções.

Não controla exclusivamente a velocidade,

pois não funciona com a emissão de um feixe.

Este equipamento é constituído por uma câmara de vídeo, um equipamento de registo magnético de vídeo e um cinemómetro espaço-tempo.

O cinemómetro espaço-tempo está ligado ao registo de vídeo e regista a velocidade do veículo policial e a velocidade do veículo que está a ser controlado,

bem como a sua matrícula. Detecta outro tipo de infracções, como manobras mal sinalizadas,

ultrapassagens mal efectuadas e carga mal

transportada. Está instalado

em veículos de grande cilindrada e, neste momento,

existem 25 em funcionamento.

Neste momento, o Provida 2000 está a ser

amplamente utilizado para a fiscalização

de infracções de trânsito que não apenas o excesso de velocidade. Segundo a BT, as manobras perigosas

e os comportamentos que colocam em risco

os outros utentes da estrada representam uma boa

parte das acções de patrulha dos veículos

descaracterizados equipados com este sistema.



ACTIVIDADES DESENVOLVIDAS		2003	2004
Patrulhas Auto		121081	
Patrulhas Moto		4093	5186
Missões em Helicóptero		30	49
Acompanhamento	Provas Desportivas	498	469
	Veículos de Grandes Dimensões	2031	3119
Escoltas a Altas Entidades		76	81
Operações STOP		755	868
Transporte de Órgãos Humanos		43	77

• MODERNIZAÇÃO EM CURSO

A modernização dos recursos materiais e humanos da BT tem sido feita de um modo gradual. A corporação está empenhada em mostrar-se cada vez mais moderna, acessível e transparente na forma como executa as suas missões, procurando reforçar os laços com os cidadãos.

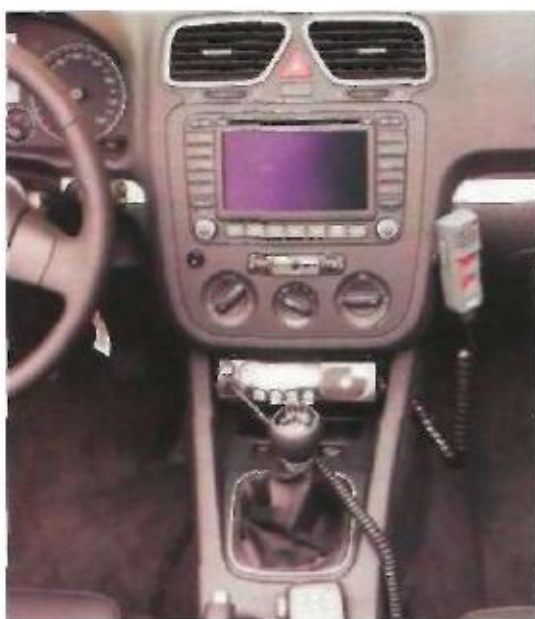
No que respeita ao equipamento, a renovação tem tido como principal objectivo tornar a BT numa "unidade dinâmica, flexível e móvel de dimensão nacional, que tem de ajustar o seu papel à dinâmica do tráfego rodoviário", refere o major.

A verdade é que continuam a faltar recursos

humanos e materiais. Mas, para o nosso en-

trevistado, "não se pode ver este facto como uma fatalidade, pois a solução para melhorar a segurança rodoviária não passa por ter muitos meios". Segundo o mesmo responsável, a opção mais lógica consiste em "olhar para a experiência dos outros países, gerir os meios disponíveis e rentabilizá-los". Em relação aos recursos humanos, Lourenço da Silva afirma que "a solução passa por serem progressivamente substituídos, nas tarefas em que é possível fazê-lo, por meios automáticos, como os de detecção de velocidade e o tratamento de alguma informação do auto de contra-ordenação". Actualmente, a Brigada de Trânsito tem

Fonte: www.gnr.pt



MISSÃO ESPECIAL

Fruto da colaboração com a Autoeuropa, este VW Eos estará quatro meses na BT e está a ser utilizado na Volta a Portugal em Bicicleta

Renovação da frota avança

No âmbito do programa de renovação da frota, a Brigada de Trânsito continua a receber novos veículos. Entre as chegadas mais recentes, contam-se algumas unidades Opel Astra Caravan completamente equipadas para os serviços de patrulhamento e fiscalização. A opção por carrinhas começa a ser cada vez mais frequente, pois este tipo de veículos permite transportar mais material para as missões diárias. Mais modernos, nota-se um maior cuidado na colocação dos diversos equipamentos existentes a bordo, para garantir uma ergonomia e conforto de utilização superiores. Também estão a ser entregues várias unidades Ford Focus Station, igualmente bem equipadas e com capacidade para realizar diversos tipos de serviço na estrada. Outra unidade recentemente colocada ao serviço é um Ford Mondeo Station. Equipada com sistema de detecção de velocidade, esta carrinha não está identificada com as cores da BT e sofreu algumas transformações especiais para acolher o referido sistema.

Veículo totalmente inovador na frota da BT. Apesar de baseados nos Sharan produzidos na Autoeuropa para a Polícia alemã, estes veículos foram desenvolvidos em estreita colaboração com a BT, que criou um conjunto de características e adaptações que obedecem aos seus critérios de utilização. Funcionando como uma espécie de 'posto móvel', estes modelos estão também preparados para prestar apoio às equipas de investigação de acidentes, transportando material de sinalização e de auxílio a situações de emergência. Ao todo, a BT contará com 40 unidades deste modelo.



Equipamentos especiais de fiscalização

.. Além dos dispositivos de controlo de velocidade, a Brigada de Trânsito da GNR conta com outros equipamentos que complementam as acções de fiscalização e de confirmação das infracções.



ALCOOLÍMETROS (1)

Estes equipamentos são utilizados na detecção e medição da quantidade de álcool existente no sangue e estão disponíveis em duas variantes. Os alcoolímetros qualitativos indicam a presença de álcool no sangue, enquanto os quantitativos mostram ao agente a quantidade de álcool. Neste caso, o aparelho imprime os dados recolhidos na análise. A BT conta com 375 alcoolímetros qualitativos e com 115 unidades de alcoolímetros quantitativos. Tal como numa loja ou num restaurante, por exemplo, o P.O.S (abreviatura de 'Point of Sale'), permite o pagamento de multas directamente no local. No fundo, funciona como um sistema de pagamento multibanco sem fios, ligado à rede GSM (a mesma dos telemóveis). A BT possui 260 unidades P.O.S.



'TABLET PC' (3)

É utilizado para consulta de bases de dados e emissão de autos de contra-ordenação por via electrónica. Este sistema é, na realidade, semelhante ao de um terminal de computador de dimensões muito compactas, fácil de utilizar e, em algumas das viaturas da frota da BT, está perfeitamente integrado no tablier. Neste momento, estão ao serviço

170 unidades de Tablet PC\

BALANÇA (4)

As balanças Capteis permitem fiscalizar e controlar o peso bruto dos veículos pesados de mercadorias. Com estes equipamentos, detectam-se infracções como o excesso de carga. Cada unidade é calibrada por uma entidade independente (Instituto da Soldadura e Qualidade), por forma a garantir o correcto funcionamento. A BT conta com dez pares de balanças Capteis.

ao seu serviço 2496 militares, um número que, tal como acontece com a aquisição de viaturas e equipamentos, pode aumentar desde que existam condições para isso. No total, a GNR-BT tem ao seu serviço 530 automóveis e 226 motociclos. Entre as viaturas automóveis, destacam-se as 23 equipadas com radar de controlo e fiscalização de velocidade e 25 dotadas com o equipamento JAI Provida 2000.

Não estão contabilizadas nestes números as

66 viaturas que são propriedade das Concessionárias de auto-estradas (Brisa, Auto-Estradas do Atlântico e Aenor), que são fornecidas à BT ao abrigo de protocolos celebrados com a GNR.

A evolução é notória e a preocupação é, acima de tudo, evitar que as estradas portuguesas sejam palco de acidentes, alguns deles trágicos. Se todos ajudarem...

Lurdes Damião/João Rodrigues

ANEXO E – Extracto do Relatório final do Grupo de Trabalho para o *Carjacking*

Medidas Propostas para o Combate ao Carjacking

A. Prevenção

1. Informação e comunicação de Conselhos úteis – Criar uma campanha de comunicação com o objectivo de difundir o conhecimento do fenómeno através da adopção de um conjunto de Conselhos Úteis que visam consciencializar os cidadãos para as melhores práticas de auto-protecção e de reacção.

O Grupo de Trabalho propõe a seguinte composição da campanha:

- a) Criar um sítio electrónico específico (*microsite*), alojado no sítio electrónico do Ministério da Administração Interna, sobre *carjacking*, para onde serão canalizados (por via do link) todos os destaques e informações que as empresas queiram disponibilizar para esta comunicação. A entidade responsável pela informação nele constante e futuras actualizações será o Gabinete Coordenador de Segurança, em conjunto com as forças de segurança;
- b) Desenvolver destaques (*banners*), de diferentes formatos, para colocar em locais visíveis dos diversos sítios electrónicos das entidades envolvidas, *home pages* ou páginas específicas, que *linkem* para o website ou microsite com os Conselhos Úteis;
- c) Elaborar um folheto sobre o *carjacking*, a inserir em *mailings* das empresas ou através de distribuição selectiva, dirigido aos locais e a potenciais proprietários dos automóveis alvo;
- d) A difusão através dos *call centers* das empresas e instituições representadas no Grupo de Trabalho e de outras entidades de informação sobre esta temática;
- e) Elaborar *spots* de vídeo a inserir nos diferentes sítios electrónicos que o permitam, com indicações de Conselhos Úteis e *link* para o sítio electrónico específico supra mencionado;
- f) Celebrar acordos com provedores de acesso à Internet (ISP) para a inserção dos *spots* nos seus portais de vídeo com *link* para o sítio electrónico específico sobre *carjacking*;

2. Medidas de auto-protecção – As medidas de auto-protecção devem resultar da adesão pelos automobilistas à aquisição, para as suas viaturas, de equipamentos e/ou respectivos serviços complementares de protecção, assim:

- a) O Grupo de Trabalho constatou que existem no mercado várias soluções com tecnologias interoperáveis, que apresentam serviços de geolocalização e imobilização do automóvel, sistemas de alerta e alarme (p.e. por GPS/SMS ou chamada de voz) quando a ignição do automóvel é ligada, quando a viatura é elevada (por exemplo para ser rebocada), ou quando a bateria é desligada ou fica sem carga. Estes sistemas podem ainda estar ligados a centrais ou a centros de contacto, com diversas funcionalidades;
- b) As empresas de segurança privada, desde que dotadas dos meios adequados, assumem um papel muito importante no fornecimento do serviço de sistema de alertas;
- c) O Grupo de Trabalho entende que as empresas de segurança privada, legalmente habilitadas para este serviço, devem ser uma das componentes essenciais do processo que permitirá detectar, o mais precocemente possível, uma situação de risco, podendo, em determinados casos recolher informação, p.e. georeferenciada que, comunicada às forças de segurança, assegura uma actuação policial mais eficaz;
- d) Encontram-se também no mercado sistemas diversos de identificação de veículos (ou componentes) que permitem a sua rápida localização em caso de detecção pelas forças de segurança;
- e) Reconhecendo que não existe uma solução única, o Grupo de Trabalho propõe que o Ministério da Administração Interna, as seguradoras e as empresas de *leasing* e *renting*, bem como os construtores e concessionários, através da ACAP, sua associação representante no Grupo de Trabalho, incentivem a promoção por parte das empresas das várias alternativas, aguardando com interesse as que acolhem soluções integradas, que admitam e permitam uma melhor interacção com as entidades envolvidas;
- f) Neste sentido, sugere-se, em especial que, na sequência de convite público feito por Sua Excelência o Ministro da Administração Interna e a ACAP, tal como o estabelecido no Protocolo a assinar com esta associação, as empresas possam apresentar soluções e manifestações de interesse no âmbito dos trabalhos deste grupo, designadamente com vista à elaboração de um conjunto de definições que se

considerem ser um padrão mínimo nas opções tecnológicas para prevenir o *carjacking*;

- g) Estamos convictos que o mercado pode responder a este desafio através do recurso a meios e tecnologias inovadoras, devidamente validadas por normas ISO, que garantam uma oferta de qualidade aos potenciais utilizadores;
- h) Assim como a multiplicação de equipamentos de segurança preventiva e de alarme em veículos contribuiu, segundo análise das forças de segurança, para diminuir o crime de furto, também a instalação de meios tecnológicos mais avançados pode resultar, em função do custo/benefício, numa vantagem acrescida que pode desincentivar a prática de *carjacking*;
- i) As empresas devem ser incentivadas a apresentar as suas propostas de forma mais ampla possível para conhecimento público, tal como definido na alínea e);
- j) Devem ser estudadas medidas de incentivo à utilização deste tipo de meios e tecnologias, designadamente as que evidenciem a consequente redução dos níveis de risco para as seguradoras, que depois poder-se-á repercutir em reduções dos prémios e valores contratuais envolvidos;
- k) O Grupo de Trabalho sugere ainda que seja elaborado um estudo respeitante a estas tecnologias e à sua interacção com outros sistemas de informação a ser elaborado por uma Universidade de referência.

B. Reacção

3. Sistemas de Informação – O Grupo de Trabalho fez um balanço das principais questões que se colocam quanto à optimização das funcionalidades e recurso pelas forças de segurança, bem como pelas entidades envolvidas quanto a sistemas de informação que permitam antecipar os factores de risco, bem como assegurar acessos que permitam accionar, de forma mais eficaz, a detecção de veículos roubados, designadamente com recurso a este método, pelo que:

- a) O Grupo de Trabalho sugere que, numa primeira fase, se definam um conjunto de procedimentos, com base no quadro legal existente, sem prejuízo de se poderem ainda propor alterações legislativas pontuais, que possam tornar a utilização dos sistemas mais consistente, sempre com plenas garantias e cumprimento das normas atinentes à salvaguarda da privacidade e da protecção de dados pessoais;
- b) O Grupo de Trabalho propõe identificar, com rigor, as bases de dados e os sistemas de informação já acessíveis e verificar eventuais constrangimentos, bem

como potenciar as formas de acesso e de comunicação de dados no âmbito das forças de segurança e nos sectores segurador e automóvel e definir procedimentos que permitam maior celeridade na comunicação e na inserção de dados do veículo alvo deste tipo de criminalidade;

- c) O Grupo de Trabalho sugere também que o Gabinete Coordenador de Segurança, em conjunto com as forças de Segurança e outras entidades de investigação criminal que se considerem relevantes, recorram a mecanismos de análise criminal que permitam definir os perfis dos indivíduos que se encontram envolvidos neste tipo de crime, bem como outra informação relevante sobre o fenómeno;
- d) O grupo de Trabalho sugere que o MAI desenvolva aplicações e adquira os equipamentos – de preferência móveis – que permitam detectar matrículas e veículos que circulem em incumprimento de normas legais relativas ao Código da Estrada ou que sejam objecto de procura por parte das polícias, por estarem envolvidos na prática de crimes e para cumprimento de decisões judiciais ou por ordens de apreensão emitidas pela entidade competente;
- e) No sentido de complementar a proposta anterior, o Grupo de Trabalho aponta para a necessidade das forças de segurança aproveitarem cabalmente os mecanismos instituídos pela Lei n.º 1/2005, de 10 Janeiro, com as alterações decorrentes da Lei n.º 39 – A/2005, de 29 de Julho, e do Decreto-Lei n.º 207/2005, de 29 de Novembro, que permitem a captação o acesso a dados dos equipamentos de videovigilância e outros meios electrónicos das Estradas de Portugal, da Brisa e de outras concessionárias rodoviárias, de forma a que estes possam igualmente servir, dentro das finalidades legalmente autorizadas, para a detecção de veículos roubados com recurso ao *carjacking*;
- f) No sentido de se cumprir com o proposto pelo Grupo de Trabalho, este recomenda que, além dos mecanismos de vigilância activa já existentes em salas de situação do tráfego, o MAI deva lançar um projecto-piloto que incida em locais previamente definidos pelas forças de segurança, e onde se determine adequado do ponto de vista operacional, que permita uma mais fácil e eficaz detecção de matrículas, aproveitando, nos termos legais, equipamento instalado ou a instalar pelas Estradas de Portugal, SA ou restantes concessionárias rodoviárias;
- g) Propõe-se ainda que sejam consideradas formas de acesso e de comunicação de dados e informações, aproveitando os mecanismos legais, com vista a prevenir e a combater a criminalidade que se centra nos veículos e que assume diversas formas;

- h) O conhecimento ou uma melhor utilização, pelas entidades legalmente habilitadas, de dados relativos a sinistros e a fraudes sobre automóveis, aos autos de ocorrência, a mandados de apreensão, à legalização de veículos estrangeiros constituem elementos importantes de análise que podem servir para uma eficaz actuação das forças de segurança;
- i) O Grupo de Trabalho considera importante que seja assinada a Convenção Internacional Para a Recuperação de Veículos Roubados, permitindo às associações e forças de segurança o acesso à informação mais recente relativa à evolução deste fenómeno e suas redes de operatividade;
- j) Com vista a aprofundar e iniciar a execução das medidas preconizadas no Relatório preliminar realizou-se uma reunião sobre sistemas de informação que respeitam a veículos, sob responsabilidade de cada uma das entidades envolvidas;
- k) A troca desta informação permitiu identificar os sistemas existentes, as finalidades dos respectivos tratamentos, bem como os procedimentos atinentes à recolha de dados e à sua utilização;
- l) Constata-se que, no actual quadro legal, será ainda possível melhorar as funcionalidades existentes em cada um dos sistemas;
- m) A eficácia na detecção de veículos por parte das forças de segurança, incluindo aqueles que são alvo de *carjacking*, pode ainda ser melhorada, com medidas que visem obter informação actual, com recurso a mecanismos de detecção de matrículas;
- n) O balanço feito será agora objecto de aprofundamento com vista à adopção de medidas práticas que visem tais objectivos.

4. Sistema de Leitura Automática de Matrículas – Este sistema, já em uso pelas forças de segurança noutros países, permite a estas uma maior capacidade de monitorização e verificação dos veículos em circulação com a funcionalidade do sistema a permitir o cruzamento da informação identificadora do veículo (matrícula) com as diferentes bases de dados já referidas no âmbito dos Sistemas de Informação, desta forma, o Grupo de Trabalho propõe-se a:

- a) Definir um projecto-piloto, tendo como objectivo a utilização deste tipo de equipamento pelas forças de segurança, por via da elaboração de um concurso para a aquisição de uma quantidade reduzida, a definir por este Grupo de Trabalho como a óptima, de equipamento desta natureza, que permita uma amostragem

suficiente de forma a comprovar a eficiência e eficácia desta solução tecnológica para o combate e prevenção de esta e de outras formas de fraude, e em geral, da criminalidade automóvel;

- b) Determinar a colocação destes equipamentos, possivelmente em viaturas operacionais, caracterizadas ou não, das forças de segurança, de forma a garantir maior mobilidade face ao carácter aleatório do fenómeno e ao processamento da informação, que circularão em locais definidos como estratégicos para o combate e prevenção deste tipo de crime específico;
- c) Determinar o co-financiamento deste projecto-piloto tal como definido nos Protocolos assinados por algumas das entidades que compõem o Grupo de Trabalho;
- d) Realizar a avaliação final do projecto-piloto, nas condições previstas nos Protocolos a assinar entre as entidades pertencentes ao Grupo de Trabalho que assim o entendam, determinando o sucesso e a importância deste tipo de equipamento para a prossecução dos objectivos determinados pelo Grupo de Trabalho, e subsequentes acções a desenvolver, nomeadamente o possível co-financiamento para a aquisição de mais unidades desta natureza, a definir por via de novos Protocolos a desenvolver.

5. Investigação criminal – O Grupo de Trabalho propõe o aprofundamento das várias medidas preconizadas, designadamente com o envolvimento de outras entidades públicas ou privadas que possam, em função das suas áreas de competência ou de actividade, contribuir para o bom desenvolvimento dos trabalhos.