

A FISCALIZAÇÃO DE TRÂNSITO COMO ESTRATÉGIA PARA COIBIR CRIMES FRONTEIRIÇOS

JORGE THIAGO PINTO DA SILVA

RESUMO

Partindo de uma perspectiva de um elevado número de crimes transfronteiriços em todo nacional devido a fragilidade de entrada de ilícitos em nossas fronteiras pretende-se apontar uma maneira mais sistêmica e eficiente da aplicação da segurança pública nas ações que ocorrem nas fronteiras secas do Brasil, com ênfase na fiscalização de trânsito, que é a porta de entrada da maioria dos ilícitos que adentram o nosso território.

PALAVRAS-CHAVE: Fronteiras – Segurança Pública – Fiscalização de trânsito

ABSTRACT

Starting from the perspective of a high number of cross-border crimes throughout the country due to the fragility of illicit entry into our borders, we intend to point out a more systemic and efficient way of applying public security in actions that occur in Brazil's dry borders , with an emphasis on traffic inspection, which is the gateway for most illicit acts that enter our territory.

KEYWORDS: Borders; Public Security; Traffic supervision.

INTRODUÇÃO

A Fiscalização de trânsito como estratégia para coibir crimes transfronteiriços se faz necessária e extremamente importante pois o crime organizado é abastecido de drogas, armas, munições e outros ilícitos que chegam diariamente, vindo do exterior, por nossas fronteiras, que possuem uma fiscalização frágil ou inexistente. Através deste trabalho apresenta-se inicialmente a proximidade com a temática proposta (Fiscalização de trânsito como porta de entrada) e na sequência apresenta-se as seções:

- Opção pelo modal rodoviário e a sua importância no país.
- O papel da Polícia Rodoviária Federal no modelo de fiscalização sistêmica proposto.
- A necessidade de integração entre os Órgãos de Segurança Pública e demais órgãos que atuam nas fronteiras.

APROXIMAÇÃO COM A TEMÁTICA DA FISCALIZAÇÃO DE TRÂNSITO

Desde o ingresso na PRF no ano de 2017, identifiquei-me bastante com as abordagens de trânsito com foco em segurança viária. Em razão disso, atuo há três anos no Grupo de Fiscalização de Trânsito e Transporte – GFT. Trata-se de um grupo, que internamente é considerado especializado em fiscalizações como excesso de peso e dimensões no transporte rodoviário de cargas, transporte de produtos perigosos, transporte de passageiros, entre outros.

A partir da necessidade de aprofundar conhecimentos para atuar nessa seara da segurança viária via fiscalização, participei do Curso Avançado de Fiscalização de Trânsito (CAFIT), coordenado pela Universidade Corporativa de Polícia Rodoviária Federal (UniPRF).

Mesmo de forma assistemática, pude perceber ao longo desses seis anos que muitas ocorrências criminais têm origem em abordagens de trânsito com foco inicial em segurança viária. Com isso percebi a viabilidade de integrar as atividades de segurança viária (via fiscalização de trânsito) e combate ao crime, que, como exposto, em muitas ocasiões tem origem nas abordagens de trânsito.

A atuação dessas áreas pode ser simultânea e complementar. Esta afirmação é feita a partir da constatação de que o GFT tem grande participação nas ocorrências criminais da Superintendência da Polícia Rodoviária Federal aqui em Roraima, onde estou lotado.

Para a realidade de Roraima especificamente, agrega-se o fato de a fiscalização também coibir a prática de crimes fronteiriços e registrar informações relevantes para análises de inteligência a fim de conhecer a maneira de operar de quadrilhas em crimes ambientais, contrabando, descaminho, porte ilegal de armas, tráfico de drogas, tráfico de pessoas, entre outros.

Dessa forma, para além das ocorrências criminais oriundas das fiscalizações de trânsito, as informações registradas com as fiscalizações de pessoas, de veículos e entrevistas realizadas durante as abordagens podem constituir relevante banco de dados para o diagnóstico, planejamento de políticas públicas, projetos e ações de segurança pública.

OBJETIVOS

Objetivo Geral

Analisar, a partir dos resultados operacionais da Superintendência da Polícia Rodoviária Federal em Roraima, as possibilidades das contribuições que a intensificação e a sistematização das atividades de fiscalização de trânsito podem prestar para o incremento de resultados no controle da criminalidade, atuação de outras instituições e planejamento de políticas e ações de segurança pública no estado de Roraima.

Objetivos Específicos

Conhecer a estrutura viária roraimense sob circunscrição da Polícia Rodoviária Federal e sua relevância socioeconômica.

Apresentar os resultados operacionais da Superintendência da Polícia Rodoviária Federal em Roraima, destacando as contribuições da fiscalização de trânsito para tais resultados.

Discorrer sobre a produção de informações a partir da fiscalização de trânsito e a relevância do compartilhamento dessas informações com instituições de segurança pública e agências de fiscalização.

PROBLEMA DE PESQUISA

A rodovia federal BR 174 é o corredor logístico essencial para o estado de Roraima. A partir dela, no trecho que se inicia no estado do Amazonas, são transportadas a maior parte de todas as mercadorias que chegam a Roraima, incluindo combustíveis para geração de energia nas usinas termelétricas, medicamentos e insumos para os serviços de saúde.

Ao longo dos 800 quilômetros que ligam Manaus a Boa Vista, diariamente pessoas e bens diversos são transportados para abastecer Roraima e com destinos internacionais, inclusive, pois Roraima faz fronteira com Guiana e Venezuela.

Em razão da diversidade do transporte de pessoas e mercadorias que circulam diariamente pela rodovia BR 174, formulou-se o seguinte problema: a intensificação e sistematização da fiscalização de trânsito na rodovia BR 174, com a conseqüente produção de informações geradas pelas abordagens, poderia contribuir para o incremento de resultados e para o planejamento de programas e ações de segurança pública com foco no controle da criminalidade em Roraima?

METODOLOGIA

Diante dos objetivos formulados e do problema sugerido, optou-se por pesquisa de natureza qualitativa, tomando-a como bastante pertinente ao objeto de estudo, sem, com isso, alimentar a tradicional dicotomia entre qualitativo e quantitativo. Pois, conforme Goode e Hatt (*apud* RICHARDSON, 1999, p. 79):

[...] a pesquisa moderna deve rejeitar como uma falsa dicotomia a separação entre estudos 'qualitativos' e 'quantitativos', ou entre pontos de vista estatísticos e não-estatísticos. Além disso, não importa quão precisas sejam as medidas, o que é medido continua a ser uma qualidade.

Além disso, trata-se também de estudo de caso, propondo-se a pensar o fenômeno de forma empírica, no contexto em que ocorre, valendo-se de variadas fontes de informações. A proposta encontra amparo em Gil (1999, p. 73), para o qual os estudos podem fundamentar investigações para:

- a) explorar situações da vida real cujos limites não estão claramente definidos;
- b) descrever a situação do contexto em que está sendo feita uma determinada investigação
- c) explicar as variáveis causais de determinados fenômenos em situações muito complexas que não possibilitam a utilização de levantamento ou experimentos.

Para a consecução dos objetivos da pesquisa foram necessárias a pesquisa bibliográfica e a pesquisa documental a busca de conceitos e definições atinentes à segurança pública, fiscalização, criminalidade, atribuições de órgãos públicos no âmbito das rodovias federais, conhecimento da malha viária roraimense, resultados institucionais, entre outros.

OPÇÃO NACIONAL PELO MODAL RODOVIÁRIO

Apesar da comentada dimensão continental do Brasil, aliada às suas características geográficas permitirem razoável diversificação dos meios ou modais de transporte, o país explora majoritariamente o modal rodoviário. As discussões nacionais parecem sempre focar em alternativas para amenizar problemas viários, ou seja, problemas do trânsito, sejam eles nas vias urbanas ou nas vias rurais (estradas e rodovias), sem aventar possibilidades de investimentos significativos em outros modais.

Temos alternativas à hegemonia do transporte rodoviário e precisamos discuti-las e desconstruir a ideia de que o modal rodoviário é nosso destino. Quais as outras possibilidades? Além das vias terrestres há os modais hidroviário, ferroviário, aeroviário e dutoviário. De onde vem a opção nacional pelo modal rodoviário, apesar das enormes possibilidades que o país apresenta em termos ferroviários e hidroviários?

"GOVERNAR É ABRIR ESTRADAS"

O presidente Washington Luís (1926-1930), adotou o lema "governar é abrir estradas". Com esse lema pretendia alavancar a integração do país pela via rodoviária. Construiu as primeiras rodovias, criou a Polícia Rodoviária Federal e, obviamente, fomentou a produção automobilística. Em razão do empenho de seu governo na abertura de estradas Washington Luís ficou conhecido como o "presidente estradeiro".

Nos anos seguintes, durante o governo de Getúlio Vargas, aprofundou-se o desenvolvimento urbano-industrial e já no Governo de Juscelino Kubitschek (1956-1961) o Brasil consolidou a opção político-econômica pelo modal rodoviário com expressiva abertura do mercado brasileiro para a indústria automobilística internacional.

Ao que parece, aliado a ações político-econômicas, o maciço investimento em vias terrestres e na indústria automobilística trazia consigo um ar de modernidade e desenvolvimento.

A abertura das rodovias no território brasileiro parece não ter pensado com muito critério a sistematização da conjugação dos outros modais com o transporte rodoviário. O avanço deste modal refletiu-se em considerável abandono dos outros modais.

De qualquer forma, o transporte rodoviário movimenta mais de 70% das cargas no país, além de ser bastante significativo em termos de transporte de passageiros. Podemos dizer que temos um “Brasil rodoviário”. No entanto, é necessário considerar essa condição como resultado de decisões políticas e não como vocação. Essa condição é, sobretudo, reflexo das estreitas alianças entre os poderes político e econômico, em especial das relações do governo nacional com as grandes potências do período e com grupos empresariais transnacionais sediados nos territórios dessas mesmas grandes potências mundiais.

Embora o transporte em caminhões e carretas seja mais indicado para distâncias curtas, tais veículos cruzam as distâncias continentais do país e o descontentamento dos motoristas profissionais são constantes com o custo de manutenção, preço dos combustíveis, valor dos fretes e dos pedágios, má qualidade das rodovias. Ainda assim há pouca combinação com outros modais.

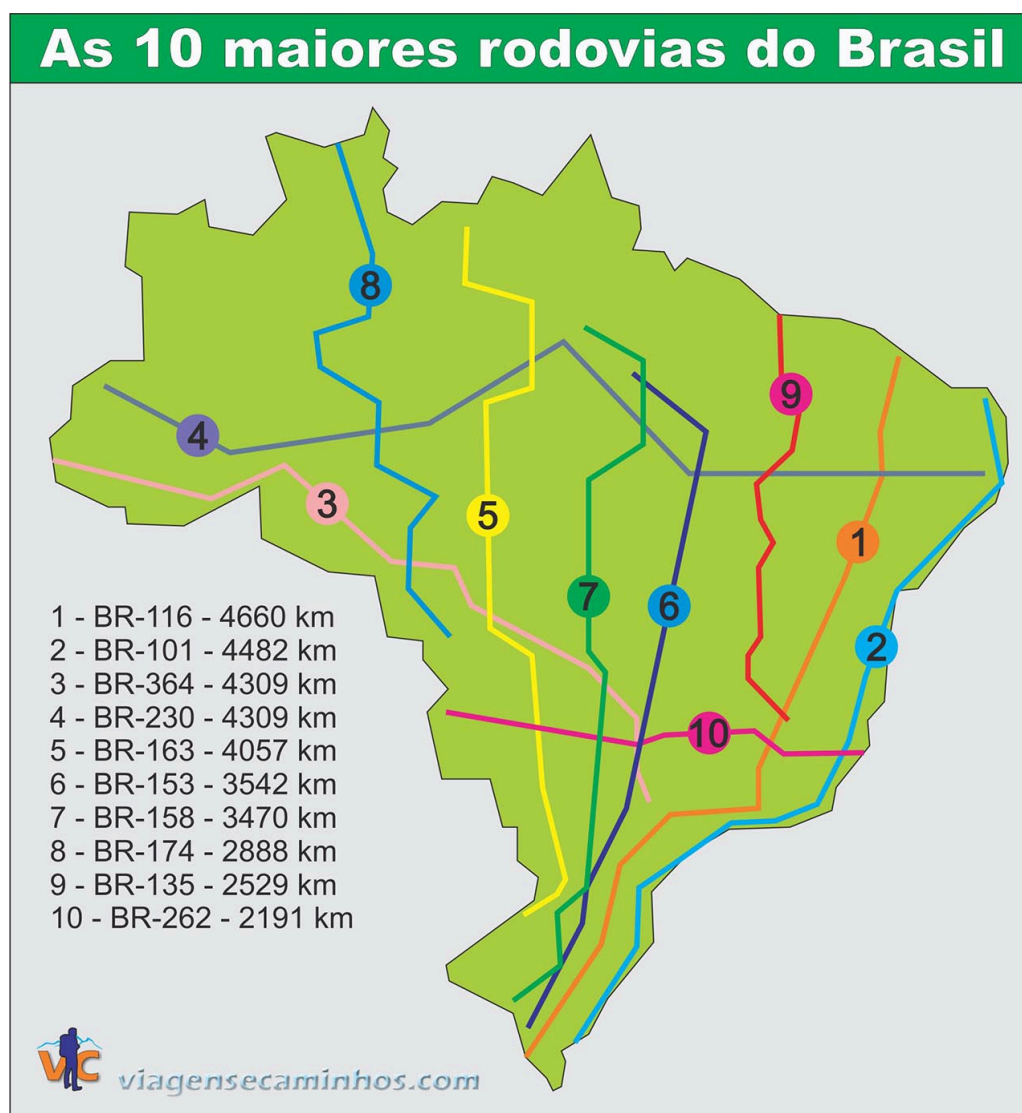
As ferrovias e o transporte hidroviário favorecem o transporte de grandes quantidades de carga por longas distância e podem ser complementados pelo transporte rodoviário. Nesses modais destacam-se a grande capacidade de carga e o reduzido risco de acidentes, podendo-se também aventar a menor demanda por manutenção, menor investimento em sinalização, entre outras vantagens.

Há, no entanto, pouca flexibilidade nas rotas e o seu uso pressupõe maior quantidade de cargas se comparado aos caminhões. Em suma, o modal rodoviário mais se caracterizaria como complementar a outros modais do que como principal modal, como ocorre no Brasil, cujas maiores rodovias federais têm quase 5.000 quilômetros de extensão. Seja no sentido norte-sul ou leste-oeste, as grandes rodovias atravessam o país.

Nessa vertente, a Polícia Rodoviária Federal que possui a circunscrição de fiscalizar as rodovias e estradas federais foi criada baseada nesta necessidade e é referência no combate aos crimes transfronteiriços e todos os dias bate recordes em apreensão de drogas, armas e munições no país, com destaque até internacional.

As informações colhidas e levantadas em abordagens devem integrar um banco de dados e serem cruzadas com outras agências para melhor proteger as fronteiras e serem utilizadas no planejamento de operações futuras.

Figura 01 - 10 maiores rodovias do Brasil.



Fonte: <https://www.viagensecaminhos.com/2018/08/as-10-maiores-rodovias-do-brasil.html>.

MALHA VIÁRIA DE RORAIMA

Contextualizando a região que estamos tratando nesta abordagem é importante destacar que Roraima é um estado pertencente a Região Norte do país, sendo o estado mais ao extremo norte. Faz fronteira com a Venezuela (norte) e Guiana (leste) sendo mais de 1900 quilômetros de fronteira. No Brasil faz fronteira com o estado do Amazonas (sul e oeste) e Pará (sudeste). 46% da área territorial é indígena. É cortado pela linha do Equador e Boa Vista, a sua capital, é a única do Brasil localizada acima da Linha do Equador.

Figura 02 - Malha viária de Roraima.



Fonte: Google Images.

A sudeste tem como limite com o Pará o município de Entre Rios, cujo relevo é de superfície plana e com áreas alagáveis ou inundáveis, cobertura vegetal de floresta com precipitação pluviométrica alta e sem estação seca ao longo de todo o ano. A fronteira com o Pará se dá pelo Rio Jatapu, que é bem estreito, não navegável, sem ponte de ligação e, pelas condições climáticas e geografia pesadas pouco exploradas comercialmente. Nesse sentido temos o eixo norte-sul como o principal do estado. Este eixo é a rodovia federal BR 174 que liga Boa Vista ao Amazonas ao sul e Boa Vista a Venezuela ao norte.

Pela escolha do modal já demonstrado em Roraima não é diferente. Tomando-se a cidade de Boa Vista como referência tem-se 780 km de rodovia ao sul até Manaus, onde 120 km está situado dentro da Reserva Indígena Waimiri-Atroari, com uma série de entraves políticos, sociais e culturais, com a realidade atual de fechamento total da rodovia entre 18 horas e 6 horas da manhã diariamente (não possuindo nenhuma rota alternativa).

Ao norte possui 214 km de rodovia até a cidade de Pacaraima que faz fronteira com a Venezuela. Boa Vista é abastecida logisticamente por produtos oriundos de Manaus e da Venezuela. Nesse sentido tem-se que Roraima é um estado que não se destaca na produção e não possui grandes indústrias, quase tudo que aqui se consome chega no corredor logístico Venezuela/Boa Vista/Manaus.

Além disso, a energia elétrica consumida pelo Estado é de geração termelétrica cujo combustível utilizado vem em sua totalidade do Estado do Amazonas. Diariamente vários caminhões-tanque transportando Óleo Diesel chegam a Boa Vista pela BR 174 para abastecimento das termelétricas. O estado de Roraima, em caso de desabastecimento por algum motivo, só possui autonomia energética de 72 horas.

POLÍCIA RODOVIÁRIA FEDERAL

A Polícia Rodoviária Federal foi criada pelo Presidente Washington Luís no dia 24 de julho de 1928, com regras definidas de trânsito à época com a denominação “Polícia de Estradas”. Em 1935 Antônio Félix Filho, o “Turquinho”,

considerado o primeiro patrulheiro rodoviário federal, começou a patrulhar as Rodovias Rio-Petrópolis, Rio-São Paulo e União Indústria e foi nomeado inspetor de tráfego, fiscalizando sozinho e contando com duas motocicletas Harley Davidson.

Em 25 de julho de 1935 o Turquinho auxiliou na criação do primeiro quadro de policiais da hoje Polícia Rodoviária Federal. A partir de 1943 a PRF chega ao estado do Paraná e foi ampliando pouco a pouco a sua área de atuação até os dias de hoje, quando a malha rodoviária federal fiscalizada chega a mais de 71 mil quilômetros de rodovias e estradas de Norte a Sul do Brasil.

Através do advento da Lei nº 8026 de 1990 e do Decreto nº 11 de 11 de janeiro de 1991 a Polícia Rodoviária Federal passou a integrar a estrutura organizacional do Ministério da Justiça como Departamento de Polícia Rodoviária Federal. Em 1995 a PRF teve as suas atribuições melhor definidas com a publicação do Decreto nº 1655 que trazia as atribuições de trânsito nas rodovias federais e também definia a atuação na prevenção e repressão aos crimes contra a vida, os costumes, o patrimônio, a ecologia, o meio ambiente e os demais crimes previstos em leis.

Com o advento da Constituição Federal de 1988 a Polícia Rodoviária Federal foi institucionalizada e integrada ao Sistema Nacional de Segurança Pública no capítulo III, item II, artigo 144, caput, inciso 11, § 2º, garantindo assim uma instituição permanente e de dissolução difícil, afastando-se de ingerência políticas. Nos Estados democráticos toda e qualquer instituição imbuída na proteção da sociedade não se valida apenas com a força vinculante dos atos normativos da sua criação.

No caso brasileiro o processo constituinte de 1988 inaugurou uma nova perspectiva para a Polícia Rodoviária Federal, que até este momento ainda era a Polícia de Estradas, vinculada ao Ministério dos Transportes.

Com a atuação das organizações associativas da própria polícia e o forte apoio popular à estrutura da época, foi elevada à condição de instituição policial, conferindo regra constitucional à PRF. A Constituição Federal de 1988 a trouxe para um papel de destaque dentro da ordem jurídica reinante.

A PRF ganha definitivamente o status de instituição permanente de Estado, atuando no policiamento e na fiscalização de rodovias e estradas federais, além de todas as áreas de interesse da União. A PRF é uma instituição com a presença e atuação estratégica calcada na garantia dos direitos humanos. É estruturada por um consistente modelo de gestão, baseado em constante modernização, buscando efetividade e celeridade.

Em sua estratégia de atuação, a instituição planeja um extenso calendário de operações em épocas de grande fluxo de veículos nas rodovias federais durante todo o ano. Realiza comando voltados à educação para o trânsito, fiscalização ambiental, fiscalização de produtos perigosos, transporte coletivo de passageiros, fiscalização de peso, executa também serviços de escolta de autoridades nacionais e estrangeiras, batedor de cargas de dimensões excepcionais, além de outras demandas solicitadas pelo Ministério da Justiça e com isto, diariamente, tem a possibilidade de adentrar os mais diversos tipos de veículos e mapear as mais diversas pessoas que se utilizam das rodovias por todo o país.

Dentre as atividades específicas de trânsito destacamos a atuação do GFT (Grupo de Fiscalização de Trânsito e Transporte) que desempenha a fiscalização de trânsito de forma mais específica nas suas atividades e o GETRAN (Grupo de Educação para o trânsito) que desenvolve atividades de educação para o trânsito em escolas, empresas, na própria rodovia e atende as solicitações e demandas que chegam neste sentido.

Dentre as atividades destacamos:

PROJETO EDUCAR PRF

São ações de educação para o trânsito que são realizadas nas escolas. A responsabilidade profissional e o compromisso da PRF com a segurança no trânsito foram os fatores que impulsionaram a PRF junto aos profissionais da educação a buscar o desenvolvimento de uma metodologia capaz de introduzir a educação para o trânsito no cotidiano escolar de forma gradual, contínua e altamente eficiente.



FETRAN PRF

O Festival Estudantil de Trânsito é destinado ao público estudantil do ensino fundamental e médio de escolas públicas e particulares sendo dividido nas categorias infantil, infanto-juvenil e juvenil. Através da arte cênica o projeto visa propiciar o conhecimento das normas e dispositivos que regem o trânsito brasileiro e trazer os alunos à reflexão.



CINEMA RODOVIÁRIO PRF

A ação teve início em parte do trabalho de prevenção de acidentes durante as férias escolares, quando o fluxo de veículos aumenta consideravelmente nas rodovias federais em todo país.

O evento consiste em apresentações de vídeos sobre o trânsito, mostrando fatos que alertam para uma maior segurança. Os usuários, infratores ou não, após serem parados na rodovia, são convidados a participarem da apresentação de filmes de curta duração. O objetivo é conscientizar o usuário da rodovia na assimilação e incorporação de hábitos e atitudes responsáveis e da responsabilidade do estado e da sociedade, na promoção da segurança no trânsito, tendo como público-alvo os usuários das rodovias federais, profissionais dos transportes, motociclistas, pedestres, motoristas em geral, jovens e crianças. A atividade foi de grande proveito e hoje é utilizada durante todo o ano nas unidades operacionais do Brasil inteiro.



CINE DRIVE-IN PRF

O “Cine Drive-In” – idealizado dentro do contexto da pandemia do coronavírus – permite que condutores e passageiros, enquanto são fiscalizados, assistam de dentro dos seus veículos palestras e filmes educativos, sem que haja a interação física entre os diversos abordados. O foco é a prevenção de acidentes.



COMANDOS EDUCATIVOS

São as mais diversas ações com o objetivo de promover conscientização e mudanças de comportamento. A PRF realiza comandos educativos de motociclistas, ciclistas, condutores de veículos de carga e outros.



Diante de toda a história da Polícia Rodoviária Federal aqui apresentada e a sua presença forte, efetiva e eficaz nas rodovias federais do Brasil inteiro através das ações aqui apresentadas e da fiscalização de trânsito diuturnamente realizadas cresce de importância a produção de dados relevantes sobre veículos e pessoas e o acesso a informações de dados produzidos e armazenados em outras agências e órgãos nacionais e internacionais.

Todo o esforço até aqui despendido em apresentar a Polícia Rodoviária Federal e as suas ações é para enfatizar as suas raízes entranhadas na fiscalização de trânsito, mostrar que este fato nunca foi prejudicial a sua produção de números e, pelo contrário, fortaleceu a política de combate ao crime a tornando a polícia que mais apreende drogas no mundo inteiro. Pode-se melhorar muito mais com a integração de ações, pessoas, sistemas e dados apresentados neste trabalho.

INTEGRAÇÃO ENTRE ÓRGÃOS: UMA NECESSIDADE

A Polícia Rodoviária Federal se organiza para as suas ações e atividades através do Setor de Operações (SEOP) de cada Superintendência e estes se subordinam a Diretoria de Operações (DIOP) situada na sede da PRF em Brasília.

O Setor de operações possui grupos especializados que agem na área criminal propriamente dita: NOE (Núcleo de Operações Especializadas), GPT (Grupo de Patrulhamento Tático), GMT (Grupo de Motociclismo Tático) e o grupo especializado em fiscalização de trânsito: GFT (Grupo de Fiscalização de Trânsito e Transporte).

Integrante do GFT a vários anos foi o motivo de querer realizar este trabalho acadêmico pois vejo no dia-a-dia que embora as nossas abordagens se deem por infrações de trânsito aparentes sempre nos deparamos com ilícitos penais de todos os tipos e estatisticamente geralmente ficamos a frente dos grupos especializados em crime e em procedimentos dessa natureza.

Embora a especialização seja em infrações de trânsito, não negligenciamos em nada os ilícitos penais que são oriundos de nossas fiscalizações. Já em relação aos grupos especializados criminais não se pode dizer o mesmo, por isso se verifica a necessidade de resgate neste valor na instituição: força na fiscalização de trânsito que é a porta de entrada da maioria dos ilícitos penais, atuando com integração entre os órgãos e instituições através da unificação de banco de dados, fontes, informações geradas através de atividades de inteligência.

É necessário também uma atuação articulada com outros órgãos do governo, ou seja, Polícia Federal, Polícia Civil e Militar nos estados, Ministério Público Federal, Ministério Público do Trabalho, Receita Federal, Fundação Nacional de Saúde, Departamento Nacional de Infraestrutura de Transporte, Agência Nacional de Transporte Terrestre, Órgãos de trânsito estaduais, Secretarias Estaduais de Fazenda e numerosos outros órgãos que atuam em ações de justiça, policiamento e/ou de fiscalização seja mais eficiente.

E este vigor na atuação articulada não se resume ao cenário nacional. A Polícia Rodoviária Federal assinou acordos de cooperação com duas organizações internacionais que são referências no segmento da segurança pública

- a) Immigration and Customs Enforcement (ICE);
- b) Drug Enforcement Agency (DEA)

Além disso, mantém relacionamento estreito com instituições de segurança da Espanha e de Portugal, além de ser membro da International Association of Chiefs of Police (IACP – America Latina) e da UNECE (Economic Commission for Europe).

Verifica-se a instituição articulando-se para a integração entre órgãos e agências mas o que se observa na prática é o fluxo baixo de informações ou quase zero em relação a organismos internacionais e também restrição demasiada de informações, falta de acesso, dificuldade de feedback e fica tudo limitada a alta gestão e setores de inteligência, não sendo as informações trabalhadas e repassadas, de sorte que o efetivo ordinário e o efetivo especializado, atuantes no dia-a-dia nas rodovias, não recebem informações pertinentes que aumentariam as abordagens seletivas assertivas, ou recebem informações fragmentadas que dificultam ou inviabilizam a eficácia das ações. Ainda há um caminho longo a se seguir. Temos articulações ineficientes.

Há grande dificuldade também em apoio de órgãos como Receita Federal, IBAMA, Vigilância Sanitária e Secretarias de Fazenda dos estados quando as abordagens derivam para algum apoio necessário desses órgãos, principalmente à noite, finais de semana ou feriados. O apoio solicitado geralmente é negado e diversas vezes se perde a ocorrência. A Polícia Rodoviária Federal tem se desdobrado também no uso de tecnologias para proporcionar mais meios de se abordar de maneira mais assertiva e eficiente.

A tecnologia tem trazido vantagem competitiva na maioria das realidades em que é adotada. Embora não substitua o elemento humano, especialmente no trabalho policial, atualmente ela é indispensável. Com efetivo insuficiente frente à demanda, a adoção das tecnologias disponíveis contribui para qualificar a produtividade. Economia de tempo e recursos humanos são os principais fatores para a adoção massiva de tecnologia.

Aplicativos de acesso a câmeras de monitoramento, informações sobre pessoas e veículos com restrições judiciais, mapa de localização de viaturas mais próximas, sinalizadores de tráfego automatizados e inteligência policial.

A maioria dos temas aqui abordados sofrem controle por parte da Polícia Rodoviária Federal por trazer comprometimento de segurança orgânica, então, em alguns aspectos não se pode aprofundar muito e as fontes utilizadas são restritas

Algumas ferramentas tecnológicas utilizadas:

PRF Analytics: Ferramenta de Gestão com para análise estatística em comparativo com anos anteriores, determinado trecho, horários específicos e muito mais funcionalidades.

Scanners: Realiza uma "leitura" do interior veicular e compartimento de bagagens.

App Sistemas Móveis: Aplicativo que todo PRF tem instalado em seu celular que permite a consulta de dados veiculares e de pessoas.

Alerta Brasil: Câmeras presentes em todas as rodovias do país que captam a imagem dos veículos convertendo-a em dados informatizados e estatísticos. Capaz de identificar irregularidades a partir do confronto desses dados com bases informacionais preexistentes.

SINAL: O Sistema Nacional de Alarmes – SINAL é uma ferramenta voltada ao cidadão para registro de furto, roubo, perda de sinal e apropriação indébita de veículos. Consiste no registro online de informações feito pelo próprio usuário e os Policiais recebem um alerta via celular em um raio de 100 metros do local do sinistro informado pelo usuário.

Tudo isso para aumentar a eficiência dos resultados institucionais, adaptando a PRF ao cenário desafiador em que atua.

Hoje temos essa realidade: fronteiras pouco protegidas, gestores com planejamento e fiscalização em área de fronteira com foco equivocados, recursos tecnológicos limitados devido a aquisições erradas e falta de investimento em materiais e recursos mais pertinentes (scanners, câmeras, drones, etc), pouca integração ou quase nenhuma entre os órgãos e agências, o que fragiliza as áreas de entrada e saída de nacionais e estrangeiros nas fronteiras secas, escoando pelas rodovias ilícitos e pessoas com pouco ou nenhum controle.

Necessita-se de aumento de efetivo nas regiões limítrofes entre países, uso de câmeras com reconhecimento de caractere óptico – ocr, scanners em todas regiões de fronteira do país, utilização de equipes integradas nas análises das imagens e informações geradas proporcionando um banco de dados único com amplo acesso para todos os órgãos de segurança pública e fazendários, além de equipes de plantão e/ou sobreaviso 24 horas por dia para atender as diversas ocorrências e demandas que surgem.

Assim a PRF, mantendo as suas tradições e origens, isto é, utilizando a fiscalização de trânsito e seus desdobramentos (Comandos voltados à educação para o trânsito, fiscalização ambiental, fiscalização de produtos perigosos, transporte coletivo de passageiros, fiscalização de peso, executando os serviços de escolta de autoridades nacionais e estrangeiras, batedor de cargas de dimensões excepcionais), além da ampla integração entre órgãos gerando cooperação técnica e vasto conteúdo de informações relevantes, aliado ao aumento no uso de tecnologias conseguirá ser mais eficiente para a sociedade e as estatísticas de ilícitos penais serão potencializadas, permitindo-se um maior e melhor controle de nossas fronteiras.

REFERÊNCIAS

GIL. A. C. **Métodos e Técnicas de Pesquisa Social**. 5 ed. São Paulo: Atlas, 1999.

RICHARDSON. R. **Pesquisa Social: métodos e técnicas**. 3 ed. São Paulo: Atlas, 1999.

NASCIMENTO, P. R. L. **A Sabedoria da espera: Reflexões de um pré condenado**. 1 ed. Edijur, 2023.

PRF Analytics. 2023. Disponível em: <https://analytics.prf.gov.br/>. Acesso em: 20 out. 2023.

GOVERNO Federal. **História e Símbolos da Polícia Rodoviária Federal**.

Disponível em:

<https://www.gov.br/prf/pt-br/aceso-a-informacao/institucional/historia-e-simbolos-da-prf>. Acesso em: 20 out. 2023.