



ACADEMIA MILITAR

Direcção de Ensino

Curso de Infantaria da Guarda Nacional Republicana

TRABALHO DE INVESTIGAÇÃO APLICADA

**AS CONSEQUÊNCIAS DA REORGANIZAÇÃO TERRITORIAL DA
GNR NA FISCALIZAÇÃO RODOVIÁRIA**

AUTOR: Aspirante Nuno Filipe de Carvalho Alves

ORIENTADOR: Capitão Paulo Gomes

LISBOA, JULHO DE 2008



ACADEMIA MILITAR

Direcção de Ensino

Curso de Infantaria da Guarda Nacional Republicana

TRABALHO DE INVESTIGAÇÃO APLICADA

**AS CONSEQUÊNCIAS DA REORGANIZAÇÃO TERRITORIAL DA
GNR NA FISCALIZAÇÃO RODOVIÁRIA**

AUTOR: Aspirante Nuno Filipe de Carvalho Alves

ORIENTADOR: Capitão Paulo Gomes

LISBOA, JULHO DE 2008

DEDICATÓRIA

Aos meus pais e irmã.

AGRADECIMENTOS

A elaboração do Trabalho de Investigação Aplicada representou um esforço de síntese muito exigente. Iniciei-o com o objectivo de estudar a reorganização territorial e a fiscalização rodoviária, mas desde logo me deparei com um sem número de problemas, aos quais não visualizava meio de os resolver. Termin-o com uma sensação de alívio e realização pessoal, e com um enorme obrigado a todos aqueles que me ajudaram nesta caminhada.

Ao Capitão Paulo Gomes, na qualidade de orientador, pela sua disponibilidade e perseverança, abdicou muitas vezes do seu tempo para me apoiar, tendo acompanhado o meu trabalho em todas as diversas fases do mesmo, manifestando-se um excelente profissional.

Ao Tenente-Coronel Sá, ao Tenente-Coronel Barão Mendes, ao Tenente-Coronel Lucas e ao Tenente-Coronel Fernandes, que se prontificaram desde logo a conceder-me entrevistas, em prejuízo do escasso tempo que possuem e de que dispõem, para poder realizar este trabalho.

Ao Major Maia, em diligência na Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária (ANSR), pelos dados estatísticos disponibilizados, e a todos os Oficiais–Comandantes de Destacamento de Trânsito, pois sem eles também não teria sido possível a realização deste trabalho.

Ao meu curso que me apoiou em todas as ocasiões.

Deixo também o meu agradecimento a todos aqueles que por diversas formas contribuíram para a realização deste Trabalho.

ÍNDICE GERAL

DEDICATÓRIA.....	i
AGRADECIMENTOS	ii
ÍNDICE GERAL	iii
ÍNDICE DE QUADROS	vii
ÍNDICE DE GRÁFICOS.....	viii
ÍNDICE DE ABREVIATURAS	ix
ÍNDICE DE SIGLAS	x
RESUMO	xi
ABSTRACT.....	xii
EPÍGRAFE	xv
CAPÍTULO 1 – INTRODUÇÃO	1
1.1 FINALIDADE.....	1
1.2 JUSTIFICAÇÃO E PERTINÊNCIA DO TEMA	1
1.3 PERGUNTA DE PARTIDA E HIPÓTESES	2
1.4 ESTRUTURA DO TRABALHO E SÍNTESE DOS CAPÍTULOS.....	3
1.5 METODOLOGIA	4
PARTE I – SUSTENTAÇÃO TEÓRICA.....	5
CAPÍTULO 2 – REVISÃO DA LITERATURA.....	5
2.1 INTRODUÇÃO	5
2.2 DEFINIÇÃO DE CONCEITOS.....	5
2.3 MUDANÇA ORGANIZACIONAL	6
2.4 GNR COMO ORGANIZAÇÃO	7
2.5 CONCLUSÕES	8
CAPÍTULO 3 - A GUARDA NACIONAL REPUBLICANA.....	9
3.1 INTRODUÇÃO	9
3.2 PORQUE SE REORGANIZA A GNR	9
3.3 PORQUE É EXTINTA A UNIDADE BRIGADA DE TRÂNSITO	10

CAPÍTULO 4 - FISCALIZAÇÃO E SINISTRALIDADE	12
4.1 INTRODUÇÃO	12
4.2 O CAMINHO A SEGUIR	12
4.3 EVOLUÇÃO DA SINISTRALIDADE VS EVOLUÇÃO DA FISCALIZAÇÃO.....	13
4.4 CONCLUSÕES DOS DADOS ANALISADOS	15
 PARTE II – SUSTENTAÇÃO PRÁTICA	16
 CAPÍTULO 5 - METODOLOGIA DO TRABALHO DE CAMPO.....	16
5.1 INTRODUÇÃO	16
5.2 METODOLOGIA	16
5.2.1 PRÉ-TESTE	17
5.3 MÉTODOS E TÉCNICAS.....	17
5.3.1 ENTREVISTAS.....	17
5.3.2 INQUÉRITO	18
5.3.3 UNIVERSO E AMOSTRA	19
5.4 CONCLUSÕES	20
 CAPÍTULO 6 - APRESENTAÇÃO DE RESULTADOS	21
6.1 INTRODUÇÃO	21
6.2 DESCRIÇÃO E INTERPRETAÇÃO DE DADOS	21
6.2.1 ENTREVISTA AO CMD DA BT	21
6.2.1.1 Questão n.º 1 da Entrevista ao Cmd da BT	21
6.2.1.2 Questão n.º 2 da Entrevista ao Cmd da BT	21
6.2.1.3 Questão n.º 3 da Entrevista ao Cmd da BT	22
6.2.1.4 Questão n.º 4 da Entrevista ao Cmd da BT	22
6.2.1.5 Questão n.º 5 da Entrevista ao Cmd da BT	22
6.2.1.6 Questão n.º 6 da Entrevista ao Cmd da BT	22
6.2.1.7 Questão n.º 7 da Entrevista ao Cmd da BT	23
6.2.1.8 Questão n.º 8 da Entrevista ao Cmd da BT	23
6.2.1.9 Questão n.º 9 da Entrevista ao Cmd da BT	23
6.2.1.10 Questão n.º 10 da Entrevista ao Cmd da BT	23
6.2.2 ENTREVISTA AOS CMDT'S GTER	24
6.2.2.1 Questão n.º 1 da Entrevista aos Cmdt's GTer	24
6.2.2.2 Questão n.º 2 da Entrevista aos Cmdt's GTer	24
6.2.2.3 Questão n.º 3 da Entrevista aos Cmdt's GTer	24
6.2.2.4 Questão n.º 4 da Entrevista aos Cmdt's GTer	25

6.2.2.5	Questão n.º 5 da Entrevista aos Cmdt's GTER	25
6.2.2.6	Questão n.º 6 da Entrevista aos Cmdt's GTER	25
6.2.2.7	Questão n.º 7 da Entrevista aos Cmdt's GTER	25
6.2.2.8	Questão n.º 8 da Entrevista aos Cmdt's GTER	26
6.2.2.9	Questão n.º 9 da Entrevista aos Cmdt's GTER	26
6.2.2.10	Questão n.º 10 da Entrevista aos Cmdt's GTER	26
6.2.3	INQUÉRITOS AOS CMDT'S DT	26
6.2.3.1	Questão n.º 1	27
6.2.3.2	Questão n.º 2	28
6.2.3.3	Questão n.º 3	28
6.3	CONCLUSÕES	29
CAPÍTULO 7 – ANÁLISE DE RESULTADOS.....		30
7.1	INTRODUÇÃO	30
7.2	ENTREVISTAS	30
7.2.1	CMDO BT E CMDT'S GTER.....	30
7.2.1.1	Análise da Questão n.º1	30
7.2.1.2	Análise da Questão n.º 2	31
7.2.1.3	Análise da Questão n.º 3	32
7.2.1.4	Análise da Questão n.º 4	32
7.2.1.5	Análise da Questão n.º 5	33
7.2.1.6	Análise da Questão n.º 6	33
7.2.1.7	Análise da Questão n.º 7	34
7.2.1.8	Análise da Questão n.º 8	34
7.2.1.9	Análise da Questão n.º 9	35
7.2.1.10	Análise da Questão n.º 10	36
7.2.2	CMDT'S GTER.....	37
7.2.2.1	Análise da Questão n.º 6	37
7.2.2.2	Análise da Questão n.º 7	37
7.2.2.3	Análise da Questão n.º 8	38
7.2.2.4	Análise da Questão n.º 9	38
7.3	INQUÉRITOS.....	39
7.3.1	ANÁLISE DA QUESTÃO N.º 1.....	39
7.3.2	ANÁLISE DA QUESTÃO N.º 2.....	39
7.3.3	ANÁLISE DA QUESTÃO N.º 3.....	40
7.4	CONCLUSÕES	40

CAPÍTULO 8 - CONCLUSÕES	41
8.1 INTRODUÇÃO	41
8.2 VERIFICAÇÃO DAS HIPÓTESES	41
8.3 SÚMULA CONCLUSIVA E RECOMENDAÇÕES	42
8.4 LIMITAÇÕES ENCONTRADAS	43
8.5 INVESTIGAÇÕES FUTURAS	43
 BIBLIOGRAFIA.....	44
 APÊNDICES.....	49
APÊNDICE A – INQUÉRITO POR QUESTIONÁRIO	50
APÊNDICE B – GUIÃO DA ENTREVISTA AO CMD DA BT.....	53
APÊNDICE C – GUIÃO DE ENTREVISTA AOS CMDT'S GTER	58
APÊNDICE D – TRANSCRIÇÃO DA ENTREVISTA AO TCOR SÁ.....	63
APÊNDICE E – TRANSCRIÇÃO DA ENTREVISTA AO TCOR BARÃO MENDES	72
APÊNDICE F – TRANSCRIÇÃO DA ENTREVISTA AO TCOR LUCAS	77
APÊNDICE G – ENTREVISTA AO TCOR FERNANDES	82
APÊNDICE H – GRÁFICOS – ANÁLISE DOS INQUÉRITOS POR QUESTIONÁRIO	87
APÊNDICE I – GRÁFICOS – OBSERVATÓRIO DE SEGURANÇA RODOVIÁRIA.....	89
APÊNDICE J – PATRULHAMENTO / FISCALIZAÇÃO	92
APÊNDICE K – GRANDES OPÇÕES DO PLANO 2003/2005	93
APÊNDICE L – GÉNESES: GNR E BT	94
APÊNDICE M – GRÁFICO – AUTOS DE CONTRA-ORDENAÇÃO	96
APÊNDICE N – PORTUGAL VS UNIÃO EUROPEIA.....	97
 ANEXOS	98
ANEXO O – COMPETÊNCIA PARA FISCALIZAR.....	99
ANEXO P – COMANDO TERRITORIAL	100
ANEXO Q – OPÇÕES FUNDAMENTAIS DO SISTEMA DE SEGURANÇA INTERNA ..	101
ANEXO R – UNIDADE NACIONAL DE TRÂNSITO	102
ANEXO S – COMANDO OPERACIONAL	103
ANEXO T – ANEXO A DA DIRECTIVA OPERACIONAL 36/94.....	104
ANEXO U – EVOLUÇÃO DA SINISTRALIDADE ATÉ 2007.....	105
ANEXO V – EVOLUÇÃO DE VÍTIMAS MORTAIS.....	106
ANEXO X – EVOLUÇÃO DE FERIDOS GRAVES	107
ANEXO W – PLANO NACIONAL DE PREVENÇÃO RODOVIÁRIA 2003	108
ANEXO Z – GRÁFICOS – PORTUGAL VS UNIÃO EUROPEIA.....	109

ÍNDICE DE QUADROS

QUADRO 6.1: RESPOSTAS À QUESTÃO N.º1 DA ENTREVISTA AO CMD/BT.....	21
QUADRO 6.2: RESPOSTAS À QUESTÃO N.º2 DA ENTREVISTA AO CMD/BT.....	21
QUADRO 6.3: RESPOSTAS À QUESTÃO N.º3 DA ENTREVISTA AO CMD/BT.....	22
QUADRO 6.4: RESPOSTAS À QUESTÃO N.º4 DA ENTREVISTA AO CMD/BT.....	22
QUADRO 6.5: RESPOSTAS À QUESTÃO N.º5 DA ENTREVISTA AO CMD/BT.....	22
QUADRO 6.6: RESPOSTAS À QUESTÃO N.º6 DA ENTREVISTA AO CMD/BT.....	22
QUADRO 6.7: RESPOSTAS À QUESTÃO N.º7 DA ENTREVISTA AO CMD/BT.....	23
QUADRO 6.8: RESPOSTAS À QUESTÃO N.º8 DA ENTREVISTA AO CMD/BT.....	23
QUADRO 6.9: RESPOSTAS À QUESTÃO N.º9 DA ENTREVISTA AO CMD/BT.....	23
QUADRO 6.10: RESPOSTAS À QUESTÃO N.º10 DA ENTREVISTA AO CMD/BT.....	23
QUADRO 6.11: RESPOSTAS À QUESTÃO N.º1 DA ENTREVISTA AOS CMDT'S GTER.	24
QUADRO 6.12: RESPOSTAS À QUESTÃO N.º2 DA ENTREVISTA AOS CMDT'S GTER.	24
QUADRO 6.13: RESPOSTAS À QUESTÃO N.º3 DA ENTREVISTA AOS CMDT'S GTER.	24
QUADRO 6.14: RESPOSTAS À QUESTÃO N.º4 DA ENTREVISTA AOS CMDT'S GTER.	25
QUADRO 6.15: RESPOSTAS À QUESTÃO N.º5 DA ENTREVISTA AOS CMDT'S GTER.	25
QUADRO 6.16: RESPOSTAS À QUESTÃO N.º6 DA ENTREVISTA AOS CMDT'S GTER.	25
QUADRO 6.17: RESPOSTAS À QUESTÃO N.º7 DA ENTREVISTA AOS CMDT'S GTER.	25
QUADRO 6.18: RESPOSTAS À QUESTÃO N.º8 DA ENTREVISTA AOS CMDT'S GTER.	26
QUADRO 6.19: RESPOSTAS À QUESTÃO N.º9 DA ENTREVISTA AOS CMDT'S GTER.	26
QUADRO 6.20: RESPOSTAS À QUESTÃO N.º10 DA ENTREVISTA AOS CMDT'S GTER.	26
QUADRO 6.21: ÁREAS DE FISCALIZAÇÃO PRIORITÁRIAS.....	27
QUADRO 6.22: POTENCIALIDADES DOS DT PARA FISCALIZAR.....	28
QUADRO 6.23: SOLUÇÕES PARA FISCALIZAÇÃO.....	28
 QUADRO B.24: GRELHA DE ENTREVISTA AO COMANDO DA BT.	54
 QUADRO C.25: GRELHA DE ENTREVISTA AOS CMDT'S GTER.	59
 QUADRO T. 26: EXEMPLO DOS ITINERÁRIOS A PATRULHAR PELA BT.	104

ÍNDICE DE GRÁFICOS

GRÁFICO H.1: ÁREAS DE FISCALIZAÇÃO.	87
GRÁFICO H.2: POTENCIALIDADES DOS DT.	87
GRÁFICO H.3: SOLUÇÕES PARA UMA FISCALIZAÇÃO MAIS EFICAZ.	88
GRÁFICO I.4: EVOLUÇÃO DE ACIDENTES COM VÍTIMAS.	89
GRÁFICO I.5. EVOLUÇÃO DAS VÍTIMAS MORTAIS E FERIDOS GRAVES.	89
GRÁFICO I.7: EVOLUÇÃO DE ACIDENTES DENTRO/FORA DAS LOCALIDADES.	90
GRÁFICO I.8: EVOLUÇÃO DO TOTAL DE CONTRA-ORDENAÇÕES.	91
GRÁFICO I.9: EVOLUÇÃO DOS DETIDOS POR ÁLCOOL.	91
GRÁFICO J.10: PATRULHAMENTO / FISCALIZAÇÃO (2005 A 2007).	92
GRÁFICO J.11: PATRULHAMENTO VS FISCALIZAÇÃO (2005 A 2007).	92
GRÁFICO M.12 – GNR / PSP – AUTOS DE CONTRA-ORDENAÇÃO LEVANTADOS.	96
GRÁFICO U.13: EVOLUÇÃO DA SINISTRALIDADE ATÉ 2007.	105
GRÁFICO V.14: EVOLUÇÃO DAS VÍTIMAS MORTAIS.	106
GRÁFICO X.15 EVOLUÇÃO DE FERIDOS GRAVES.	107
GRÁFICO W.16: PNPR 2003.	108
GRÁFICO Z.17: EVOLUÇÃO PORTUGAL VS UNIÃO EUROPEIA.	109
GRÁFICO Z.18: PORTUGAL VS UNIÃO EUROPEIA:EVOLUÇÃO VÍTIMAS MORTAIS.	109

ÍNDICE DE ABREVIATURAS

Art.º:	Artigo
Asp:	Aspirante
Cap:	Capitão
<i>in:</i>	citado em
Cmd:	Comando
Cmdt:	Comandante
Cmd / Ter:	Comando Territorial
Dec – Lei:	Decreto-Lei
DT:	Destacamento de Trânsito
DTer:	Destacamento Territorial
Ed.:	Edição
e.g. (exempli gratia):	por exemplo
et al. (et aliae):	e outros (para pessoas)
etc. (et cetera):	e outros (para coisas)
GTer:	Grupo Territorial
GRT:	Grupo Regional de Trânsito
g/L:	gramas por Litro
h:	horas
Hn:	Hipótese
Inf:	Infantaria
Maj:	Major
n.º :	número
SubUn:	SubUnidade
s.d.:	sem data
TCor:	Tenente-Coronel
Un:	Unidade
V.Ex.ª:	Vossa Excelência
ZA:	Zona de Acção

ÍNDICE DE SIGLAS

ANSR:	Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária
AE:	Auto-Estrada
BT:	Brigada de Trânsito
CPC:	Curso de Promoção a Capitão
DGV:	Direcção Geral de Viação
ENSR:	Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária
GAC:	Grupo de Acção Conjunta
GNR:	Guarda Nacional Republicana
IC:	Itinerário Complementar
IP:	Itinerário Principal
ISCTE:	Instituto Superior de Ciências do Trabalho e da Empresa
LOGNR:	Lei Orgânica da Guarda Nacional Republicana
OSR:	Observatório de Segurança Rodoviária
PAO:	Planos de Actividade Operacional
PNPR:	Plano Nacional de Prevenção Rodoviária
PSP:	Polícia de Segurança Pública
TAS:	Taxa de Álcool no Sangue
TIA:	Trabalho de Investigação Aplicada
TGCG:	Tenente – General Comandante Geral
UE:	União Europeia
UNT:	Unidade Nacional de Trânsito

RESUMO

Este Trabalho de Investigação Aplicada visa o tema “As consequências da reorganização territorial da GNR na fiscalização rodoviária,” tendo como objectivo analisar a evolução da sinistralidade rodoviária em Portugal e fazer uma prospecção do impacto da mudança organizacional na actuação dos Destacamentos de Trânsito.

O impacto que a reorganização tem suscitado pela sua implementação deu azo a este estudo, elaborado com base em pesquisa bibliográfica e trabalho de campo.

É de salientar que a reorganização territorial vai originar mudanças e estas podem estar na base de alterações na forma da actuação dos Destacamentos de Trânsito.

Quanto à investigação e à pesquisa, basearam-se principalmente, em livros, manuais e legislação. A pesquisa em sítios credenciados na Internet permitiu também a recolha de muita informação, visando uma análise teórica sobre os conceitos.

A parte prática foi elaborada tendo por base a sustentação teórica, com investigação de campo que visou identificar qual o impacto causado na fiscalização rodoviária pela reorganização territorial na Guarda Nacional Republicana.

Palavras-Chave: REORGANIZAÇÃO; FISCALIZAÇÃO; SINISTRALIDADE

ABSTRACT

The present study focuses on “The consequences of GNR territorial reorganization on road supervising,” and its aim is to analyse the evolution of road accidents in Portugal along with a research on the impact of the organizational change in terms of the Traffic Unit.

Therefore, this study is a result of both bibliographical and practical research in this field.

The research was mainly based in reference books and legislation, along with several websites, which made it possible to gather a vast amount of useful information, bearing in mind a theoretical analysis of concepts.

Key-words: REORGANIZATION; SUPERVISING; ROAD ACCIDENT

EPÍGRAFE

“Superar o fácil não tem mérito, é obrigação;
vencer o difícil é glorificante; ultrapassar o
outrora impossível é esplendoroso.”

Alexandre Fonteles

CAPÍTULO 1 – INTRODUÇÃO

1.1 FINALIDADE

O Trabalho de Investigação Aplicada (TIA) realizado no âmbito do terminus do Mestrado de Bolonha em Ciências Militares – GNR Infantaria, da Academia Militar, apresenta-se como uma indispensável ferramenta na área de investigação em ciências sociais. Constitui-se como um elemento avaliativo, no entanto é de real importância o facto de possibilitar a desenvoltura de conhecimentos e formação do aluno.

A realização deste trabalho subordina-se ao tema: “ As consequências da reorganização territorial da Guarda Nacional Republicana (GNR) na fiscalização rodoviária.” O tema é desde logo aliciante, pois aborda duas problemáticas, a reorganização da GNR ainda em curso, podendo enquadrar-se numa área científica como a psicossociologia e a estrutura organizacional, e a fiscalização rodoviária, enquanto medida necessária que contribui para o combate do fenómeno da sinistralidade.

É de referir que no termo da elaboração este trabalho é intenção do autor, facultar à sociedade em geral e à GNR em particular, análise de algumas repercussões possíveis da sua reorganização territorial no que diz respeito à fiscalização rodoviária.

1.2 JUSTIFICAÇÃO E PERTINÊNCIA DO TEMA

Os estados devem garantir a segurança dos seus cidadãos e a segurança rodoviária não foge à regra. A sinistralidade em Portugal com um elevado número de vítimas nas estradas é uma preocupação constante e um tema sempre actual.

Embora Portugal, neste momento, não se encontre no grupo dos piores países na União Europeia (UE), fez parte desse grupo até 2003, altura em que foram tomadas medidas e implementado o Plano Nacional de Prevenção Rodoviária (PNPR), elaborado pelo Ministério da Administração Interna.

O PNPR estabeleceu objectivos relacionados com a fiscalização do excesso de velocidade, a condução sob influência de álcool e a utilização dos sistemas de retenção que apontavam para a redução dos acidentes e do número de mortos nas estradas, uma vez que estas eram algumas causas apontadas para a elevada sinistralidade.

O aumento de rigor no controlo e fiscalização e as sanções pecuniárias e acessórias mais penalizadoras, constituem o ónus dos planos de combate à sinistralidade rodoviária. O

incremento e melhoria das redes rodoviárias possibilitam um elevado tráfego de viaturas de uma forma célere, agradável e eficiente, garantindo fluidez e segurança.

A GNR é uma Força de Segurança de natureza militar, que enquadra Unidades Especiais como é exemplo a Brigada de Trânsito (BT) para o cumprimento de missões específicas de fiscalização e controlo rodoviário. A acção preventiva da GNR com patrulhamento rodoviário, acções de fiscalização e controlo de viaturas e condutores contribuem para a segurança rodoviária. (Reto e Sá, 2003)

As Operações STOP levadas a cabo pela GNR visam essencialmente a fiscalização e contribuem por sua vez para a diminuição da sinistralidade rodoviária, seja pela pro-actividade, seja pela repressão.

A pertinência deste tema consiste em delimitar determinadas consequências da reorganização territorial e qual o impacto desta na fiscalização rodoviária, levada a cabo pelos Destacamentos de Trânsito.

1.3 PERGUNTA DE PARTIDA E HIPÓTESES

Segundo Talbot (1995, referido por Fortin, 1999:101), *“as questões de investigação são as premissas sobre as quais se apoiam os resultados.”* As questões de investigação servem de guia, permitindo restringir o campo de análise e delimitar o âmbito das observações.

O principal objectivo que se procura alcançar baseia-se na resposta à pergunta de partida: **“Qual o impacto da reorganização territorial da GNR na fiscalização rodoviária desenvolvida pelos Destacamentos de Trânsito?”**

A pergunta de partida é definida por Quivy e Campenhoudt como o fio condutor a partir do qual se irá desenrolar todo o trabalho, segundo Marconi e Lakatos (1990:24) *“é uma dificuldade teórico-prática no conhecimento de alguma coisa de real importância, para o qual se deve encontrar uma solução.”* A partir da pergunta de partida devem ser colocadas mais questões que permitem enquadrar a pesquisa, delimitando-a de forma a responder cabalmente à mesma.

Desde logo, estas questões suscitam hipóteses:

- H1:** A fiscalização selectiva é uma medida aplicada para diminuir a sinistralidade rodoviária;
- H2:** A visibilidade, a proximidade e a prevenção potenciam a diminuição da sinistralidade rodoviária;
- H3:** Com a reorganização territorial, a fiscalização rodoviária vai aumentar nos eixos rodoviários secundários;
- H4:** A reorganização territorial vai proporcionar um incremento de militares afectos à fiscalização rodoviária;

H5: Os Comandos Territoriais (Cmd/Ter) terão melhores condições para combater a sinistralidade rodoviária;

H6: Os Destacamentos de Trânsito (DT) vão manter a mesma missão e as mesmas atribuições na fiscalização rodoviária;

H7: A fiscalização selectiva vai manter-se com o propósito de cumprir os objectivos superiormente definidos.

As hipóteses por sua vez delimitam objectivos específicos que uma vez atingidos ajudam na definição do objectivo principal do trabalho, definir as consequências da reorganização territorial da GNR na fiscalização rodoviária.

Como objectivos específicos apresentam-se:

- Definir reorganização;
- Definir fiscalização;
- Analisar a importância da fiscalização para a diminuição da sinistralidade;
- Identificar as medidas adoptadas pelos Comandantes (Cmdt's) de DT para diminuir a sinistralidade;
- Estudar a importância dos DT para os Cmd/Ter;
- Identificar possíveis repercussões da reorganização na fiscalização rodoviária;
- Identificar alterações na fiscalização com a reorganização territorial.

1.4 ESTRUTURA DO TRABALHO E SÍNTESE DOS CAPÍTULOS

O presente trabalho encontra-se dividido em duas partes, sendo que numa primeira parte definem-se conceitos e abordam-se teorias, e uma segunda parte, eminentemente prática onde o trabalho de campo, a pesquisa e a investigação dão origem aos resultados.

A revisão da literatura e a abordagem de temáticas relacionadas com a reorganização, a mudança organizacional, o porquê da mudança na GNR, e as repercussões na fiscalização rodoviária constituem a primeira parte deste trabalho.

Na segunda parte do trabalho, que se baseia na investigação de campo, são abordados os métodos, as técnicas de investigação e a análise de resultados. Na conclusão desta fase do trabalho é exposta a resposta à pergunta de partida, verificadas e validadas as hipóteses e tecidas algumas conclusões resultantes ao trabalho desenvolvido.

1.5 METODOLOGIA

O trabalho de índole científica subordina-se ao tema: “As consequências da reorganização territorial da GNR na fiscalização rodoviária.” Para o abordar recorreu-se, desde logo, à mais diversificada metodologia.

A metodologia aplicada na parte teórica versou pela pesquisa e análise documental de livros, diplomas legais, relatórios, documentos, artigos, teses, publicações, manuais relacionados ao tema da fiscalização e sinistralidade rodoviária, e ainda pesquisa em sítios oficiais da Internet, que possibilitaram a obtenção de informação pertinente e fidedigna. Na parte prática, aplicaram-se inquéritos por questionário aos Cmdt's de DT, e entrevistas semidirectivas aos Cmdt's de Grupos Territoriais (GTer) e ao comando da Brigada de Trânsito (BT).

A amostra da população estudada, no que diz respeito aos Cmdt's de DT constitui a população alvo, no que concerne aos Cmdt's de GTer, apenas dois, o que se considera suficiente para o seu conteúdo possa ser um contributo válido para se conseguir atingir o objectivo deste trabalho.

Com o emprego dos métodos referidos recolheram-se determinados dados pertinentes que serão posteriormente apresentados e discutidos, fazendo-se uma análise crítica dos mesmos, por fim serão apresentadas as conclusões e as propostas.

Na elaboração da estrutura do trabalho foi baseada no “Guia Prático sobre Metodologia Científica para a Elaboração, Escrita e Apresentação de Teses de Doutoramento, Dissertação de Mestrados e Trabalhos de Investigação Aplicada”, de Sarmento (2008), entre outros, adaptando desse modo as orientações para redacção de trabalhos científicos da Academia Militar.

Diversas dificuldades foram encontradas, desde logo a abrangência do tema em questão e a necessidade de o delimitar, a inexistência de legislação que regule a Lei Orgânica da Guarda Nacional Republicana (LOGNR), e a dificuldade em obter determinados dados condicionaram o desenvolvimento do trabalho. Contudo com esforço e dedicação as mesmas foram colmatadas e superadas.

Este trabalho foi realizado entre Outubro de 2007 e Julho de 2008.

PARTE I – SUSTENTAÇÃO TEÓRICA

CAPÍTULO 2 – REVISÃO DA LITERATURA

2.1 INTRODUÇÃO

A elaboração de um qualquer trabalho implica o contributo de várias áreas de conhecimento e a definição de termos e conceitos. O estudo apresentado assenta em bases científicas, bem como num suporte teórico que permite justificar e compreender este trabalho.

Inicia-se este trabalho com um enquadramento teórico, que se pretende sucinto e pertinente, de modo a facultar uma sistematização do tema a abordar. Posteriormente numa abordagem mais incisiva, estudar-se-á o porquê da reorganização na GNR, apresentando umas breves conclusões.

Sendo o enquadramento teórico a base para sustentar os objectivos do trabalho, é desiderato do autor que no final desta breve exposição de conceitos e teorias, os conhecimentos adquiridos permitam uma fácil compreensão do trabalho remanescente.

2.2 DEFINIÇÃO DE CONCEITOS

De uma forma geral, e de acordo com a Grande Enciclopédia Luso Brasileira e o Dicionário Enciclopédico Koogan Larousse, a reorganização diz respeito *“a uma acção ou efeito de reorganizar; reestruturação, reforma;”* e por sua vez, reorganizar é *“tornar a organizar, ou seja, dar nova reorganização, introduzindo melhoramentos e inovação”*.

Fiscalização é a *“acção ou efeito de fiscalizar,”* e por sua vez, fiscalizar *“implica ver se uma coisa se faz ou se fez como deve de ser, vigiar.”*

Ferido grave é definido no Relatório Anual de 2007 do Observatório de Segurança Rodoviária como *“vítima de acidente cujos danos corporais obriguem a um período de hospitalização superior a 24 horas.”*

Acidente é definido no Relatório Anual de 2007 do Observatório de Segurança Rodoviária como *“a ocorrência na via pública ou que nela tenha origem envolvendo pelo menos um veículo, do conhecimento das entidades fiscalizadoras (GNR, GNR/BT e PSP)”*

Ponto Negro *“é um lanço de estrada com o máximo de 200 metros de extensão, no qual se registou, pelo menos, 5 acidentes com vítimas, no ano em análise, e cuja soma de*

indicadores de gravidade é superior a 20,” de acordo com o Relatório Anual de 2007 do Observatório de Segurança Rodoviária.

2.3 MUDANÇA ORGANIZACIONAL

A informação, as actividades, os recursos escassos e os resultados por objectivos tendem a um conjunto de coordenações e processos de decisão com vista a um melhor desempenho, produtividade e satisfação dos beneficiários dos serviços prestados pelas organizações. Associado aos resultados, as organizações como forma de evoluir e subsistir no tempo tendem a sofrer mudanças organizacionais. A mudança organizacional surge na segunda metade no século XX e pode ser incremental ou transformacional, se versar, respectivamente, sobre aspectos superficiais ou mais profundos na estrutura da organização. (Ferreira, 2001)

As organizações desde sempre sofreram alterações e nunca se apresentaram como unidades estáticas. Numa abordagem aos processos de mudança é relevante fazer a distinção entre níveis de análise, pois há diferença entre o nível individual, o grupal e o organizacional. No nível individual, a mudança organizacional diz respeito aos membros da organização; no nível grupal, às diferentes subunidades que integram a organização e no nível organizacional, à totalidade da organização. (Ferreira, 2001)

Interessa abordar a mudança a nível grupal, uma vez que esta se centra nos grupos, compostos por indivíduos, e nas relações entre estes, visando orientar a cooperação e a disputa associadas às suas actividades, recursos e desenvolvimento entre SubUnidades (SubUn). (Ferreira, 2001)

As mudanças organizacionais surgem com grande frequência, pelo que devem ser pensadas, contudo a geração e aplicação da mudança ocorrem em simultâneo, dando origem à *“improvisação organizacional”*, definido por Cunha et all (1999), Moorman e Miner, (1998) in Ferreira, (2001:534) *“como uma estratégia que procura otimizar a interacção entre a concepção e a implementação num mesmo processo de mudança.”*

Lewin e Schein in Bilhim (2006:421) contextualizam a teoria da mudança organizacional em *“torno da ideia de equilíbrio, desequilíbrio e transição para um novo equilíbrio.”* Contudo, quando abordamos a mudança organizacional referimo-nos à mudança incremental, isto é, mudança como um produto de uma análise racional e de um processo de planeamento onde se pretende atingir um determinado objectivo.

Porter in Bilhim (2006:431), analisa a mudança sem ter em atenção a implementação da estratégia e o contexto da organização em que esta se insere. A mudança organizacional

pode versar sobre diversos aspectos, no entanto mudar, pressupõe criar uma nova estrutura para a organização.

A mudança organizacional é um processo que passa por diversas fases, segundo Pettigrew e Whipp *in* Bilhim (2006:432), é necessário criar um clima propício à mudança, explicando o porquê de esta ser necessária; ter competência para mudar; agendar num espaço temporal para essa mudança; transformar as palavras e pensamentos em acções; imputar responsabilidades; adequar a função aos objectivos da mudança.

2.4 GNR COMO ORGANIZAÇÃO

Se abordarmos a problemática da reorganização territorial num ponto de vista integral, as diferenças de personalidade, os aspectos interpessoais e intragrupais, destacam diversas relações inter-Unidades, sendo o militar o principal elemento base nesta relação. A estrutura organizacional é uma área que contribui no estudo desta temática de acordo com a cultura organizacional, a estrutura formal e comunicação dentro da instituição. (Bilhim, 2006)

A Guarda é constituída por pessoas que estabelecem relações entre si, desde logo, com a hierarquia, que avoca um poder importante e permite que a instituição satisfaça as necessidades da sociedade enquadrando os militares de uma forma correcta para que estes prestem o melhor serviço ao cidadão.

Numa instituição hierarquizada, como a Guarda, a distribuição do poder implementa a noção de estrutura, sendo a tomada de decisão uma das características estruturais da GNR. Hage, *in* Bilhim (2006:146) define distribuição de poder como “*o nível e a participação dos grupos nas decisões estratégicas.*” Na nova reorganização da GNR, o poder de decisão vai concentrar-se no Comandante (Cmdt) do Comando Territorial, que terá a ajudá-lo um segundo Comandante mais o seu Estado-Maior, ou o conjunto de Oficiais responsáveis pelas mais diversas áreas que coadjuvam a tomada de decisão.

Desta forma e embora com a reorganização territorial e a extinção das Brigadas Territoriais vai continuar a existir, segundo Mintzberg (1995:239) a centralização vertical, na qual o poder de decisão se concentra num Comandante que toma as decisões, coordena a sua execução e supervisa as mesmas.

Chiavenato (2002:19) afirma que “*as organizações são constituídas de pessoas e dependem delas para cumprir suas missões,*” a Guarda é constituída por militares que zelam todos os dias pelo cumprimento da missão da GNR e visam o mesmo objectivo, a segurança das populações. Este sentimento passa também pela fiscalização rodoviária, uma das primordiais preocupações dos Estados. A BT tem competência para fiscalizar o cumprimento das disposições do Código da Estrada e legislação complementar, de acordo

com a alínea a) n.º1 do Artigo 5º do Dec-Lei n.º 44 /05 de 23 de Fevereiro¹ Nas acções de fiscalização, os militares procuram corrigir e sancionar as infracções praticadas pelos utentes das vias e desde logo, contribuir para uma maior segurança de todos.

Segundo Chiavenato (2002), a aglutinação de homens e vontades sob um Comando (Cmd) único com vista a um melhor aproveitamento de esforços dos indivíduos, dá azo a um maior rendimento do seu trabalho.

2.5 CONCLUSÕES

A GNR como organização encontra-se numa fase de reorganização territorial e mudança organizacional, a extinção de determinadas Unidades e a criação de outras, surge com o objectivo de racionalizar os recursos e os meios.

É importante fazer este termo de comparação entre as mudanças que se encontram em curso na GNR e as teorias académicas, verificando os motivos e as repercussões desta, pois a reorganização visa introduzir algo de novo e melhorar aquilo que já existe.

Uma vez que a reorganização ainda se encontra em curso e a legislação que regulamenta toda esta mudança carece de aprovação, podem ser apenas elaboradas hipóteses para posterior validação ou refutação.

¹ Vide Anexo O – Competência para Fiscalizar

CAPÍTULO 3 - A GUARDA NACIONAL REPUBLICANA

3.1 INTRODUÇÃO

Após terem sido abordados alguns conceitos teóricos subordinados ao tema deste trabalho, no presente capítulo vai ser abordado o porquê da instituição Guarda Nacional Republicana sofrer uma reorganização e o porquê de se eliminar a Brigada de Trânsito enquanto Unidade constituída.²

3.2 PORQUE SE REORGANIZA A GNR

O processo de reforma da GNR inicia-se com a Resolução do Conselho de Ministros n.º44/2007 de 19 de Março, apresenta diversos objectivos, dos quais é relevante destacar a racionalização dos recursos e equipamentos, a fim de primar pela melhoria da qualidade de serviços prestados e prevenção da criminalidade com base na visibilidade, prosperando as condições de funcionamento e reforçando a sua capacidade de intervenção.

A Portaria n.º 340-A/2007 de 30 de Março estabelece novas atribuições territoriais das Zonas de Acção (ZA) às forças, de forma a libertar recursos humanos para funções operacionais, eliminando situações de freguesias partilhadas e acabando com a sobreposição de forças. A reorganização visa uma adequada articulação entre forças, a racionalização de recursos humanos e materiais, e a melhoria nos equipamentos com o objectivo de melhorar a qualidade dos serviços prestados ao cidadão e em especial aos utentes das vias de comunicação rodoviária.

A racionalização de recursos humanos apresenta-se como um objectivo preponderante para as modificações geradas pela nova orgânica. Sendo que a reforma da GNR compreende a reestruturação a todos os níveis e escalões, com a extinção das Brigadas Territoriais, das Unidades Especiais e Unidades de Reserva.

É eliminado o escalão Brigada Territorial e criado o Comando Territorial,³ adequando-se o seu âmbito de competência territorial aos Distritos. Com a eliminação da Brigada de Trânsito os Comandos Territoriais ficam responsáveis pelo cumprimento da missão da Guarda na sua ZA, e dependem directamente do Comandante-Geral.

A Brigada de Trânsito é extinta, passando as competências para os Comandos Territoriais e os recursos afectos na sua totalidade, mantendo contudo a sua especialização. A Portaria

² Vide Apêndice L – Géneses: GNR e BT

³ Vide Anexo P – Comando Territorial

n.º 340-A define contudo que a GNR, através da Brigada de Trânsito, tem competência para fiscalização e controlo de tráfego nas infra-estruturas constitutivas dos eixos rodoviários da rede nacional fundamental e complementar, fora das áreas de metropolitanas de Lisboa e Porto. A Portaria previa um mês para que o Comandante-Geral (TGCG) da GNR e o Director Nacional da PSP se reunissem e definissem os Itinerários Principais (IP) /Itinerários Complementares (IC) nas áreas de competência dentro das áreas metropolitanas, contudo essa definição de áreas de competência ainda está por fazer.

É também visado nas Opções Fundamentais do Sistema Integrado de Segurança Interna da República Portuguesa, a eliminação de situações de descontinuidade e sobreposição de meios⁴.

É criada uma Unidade Nacional de Trânsito (UNT)⁵ especializada no âmbito da fiscalização e controlo rodoviário, ficando também responsável pela uniformização de procedimentos e formação contínua dos militares. Os DT passam a depender a nível operacional do Comando Operacional.⁶

A extinção da Brigada de Trânsito não determina a eliminação na Guarda da especialidade de Trânsito, mas a delegação dessa tarefa nos Comandos Territoriais, que poderá vir a robustecer a eficácia do combate à sinistralidade.

Estas tarefas continuam a ser desempenhadas por militares especializados, no entanto sob um comando único que prima por um maior número de militares na rua e aumenta o patrulhamento com base na prevenção e na visibilidade.

3.3 PORQUE É EXTINTA A UNIDADE BRIGADA DE TRÂNSITO

Com o móbil de racionalizar os meios, existem diversas teorias que propõem a eliminação do Escalão Brigada e a constituição de Comandos Territoriais, passando estes a assegurar directamente com o Comando Geral a coordenação operacional.

No entanto, esta coordenação já se encontrava prevista na Directiva Operacional 36/94 que define acções tipo levadas a cabo pela BT, designadamente, patrulhamentos nos itinerários principais e secundários⁷, acompanhamento, escoltas, entre outros.

Segundo a Directiva Operacional, a actividade operacional da Brigada de Trânsito deve ser coordenada com as Brigadas Territoriais de forma a obter-se uma maior eficácia nas acções desenvolvidas e na aplicação dos recursos disponíveis para execução do Plano de Actividade Operacional (PAO).

⁴ Vide Anexo Q – Opções Fundamentais do Sistema de Segurança da República Portuguesa

⁵ Vide Anexo R – Unidade Nacional de Trânsito

⁶ Vide Anexo S – Comando Operacional

⁷ Vide Anexo T – Anexo A da Directiva Operacional 36/94

Com a reorganização surge uma proposta de alteração à Directiva Operacional na qual vincula nos Comandos Territoriais a competência para a coordenação e elaboração dos PAO com vista à convergência de esforços, racionalização efectiva dos meios e planeamento da actividade operacional.

Desta forma, os DT patrulham a rede rodoviária principal, ficando os Destacamentos Territoriais (DTER) responsáveis pelas vias urbanas e Estradas Municipais, primando por acções de fiscalização selectiva em locais de maior sinistralidade, libertando recursos humanos que poderão reforçar o dispositivo.

Neste momento, a Brigada de Trânsito centraliza o seu esforço nos principais eixos rodoviários e as Unidades Territoriais, nas vias secundárias e localidades em geral. Com o novo modelo proposto, eliminam-se as replicações a nível de serviços administrativos, e optimizam-se os meios humanos e materiais, necessários na articulação operacional, contribuindo para o aumento da eficácia operacional da GNR.

Do estudo realizado pela *Accenture (2006)* conclui-se que com a integração da valência de Trânsito num Comando Territorial e a supressão das Brigadas Territoriais, obter-se-á um aumento dos recursos humanos e meios materiais, o que permitirá ao Comandante Territorial maximizar a capacidade de actuação e intervenção da força, bem como uma melhor gestão e coordenação entre as partes integrantes dessa força.

CAPÍTULO 4- FISCALIZAÇÃO E SINISTRALIDADE

4.1 INTRODUÇÃO

No presente capítulo é intenção do autor abordar os objectivos estratégicos e as linhas orientadoras que delimitam qual o caminho que se pretende seguir, quais os objectivos definidos pelo PNPR e uma análise da sinistralidade e da fiscalização rodoviária.

No final do capítulo tecem-se algumas conclusões dos valores apresentados fazendo uma breve comparação com a União Europeia (UE).

4.2 O CAMINHO A SEGUIR

A Directiva de Planeamento de 2005 do TGCG da GNR estabelece linhas orientadoras e objectivos estratégicos, dos quais importa ressaltar a promoção do sentimento de segurança dos cidadãos, a redução dos acidentes rodoviários em 50%, reforça a coordenação entre as Brigadas Territoriais e a BT por excelência, e promove também a reestruturação organizacional visando uma melhor gestão de recursos e meios.

Com base nos dados do Observatório de Segurança Rodoviária (OSR), em Portugal o maior número de acidentes ocorre dentro das localidades, os acidentes graves ocorrem nas vias secundárias, o período do dia com maior número de acidentes é entre as 18h e as 21horas, de Sexta a Domingo o período com índice de acidentes mais graves é entre as 0h e as 06h.

A velocidade excessiva, a condução sob efeito de álcool e a não utilização de sistemas de retenção são apontados como algumas das principais preocupações a nível europeu. Em Portugal e segundo o PNPR, o processamento das contra-ordenações deficitário e a módica coordenação entre os responsáveis no sistema rodoviário condicionam a segurança rodoviária.

O PNPR surge em 2003 com o objectivo de reduzir em 50% o número de mortos e feridos graves até 2010, para que dessa forma, Portugal se possa destacar como um exemplo no combate à sinistralidade rodoviária.⁸

Um estudo elaborado pela ANSR com a colaboração do Instituto Superior de Ciências do Trabalho e da Empresa (ISCTE), identifica alguns factores que serão alvo de atenção na nova Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária (ENSR). De entre os quais importa realçar: o controlo de velocidade, o controlo da condução sob o efeito do álcool e os

⁸ Vide Apêndice K – Grandes Opções do Plano 2003 /2005

acidentes dentro das localidades. O estudo demonstra que a sinistralidade dentro das localidades tem evoluído a um ritmo lento e os condutores são aqueles que representam a situação mais crítica. Contudo, Portugal é dos países que apresenta maior diminuição de vítimas mortais dentro da UE.

A ENSR define como objectivos operacionais a fiscalização dos condutores e veículos e a cooperação e coordenação entre instituições, como áreas de relevo no planeamento.

O efectivo da Brigada de Trânsito é insuficiente para o cumprimento da missão em toda a rede rodoviária nacional, contudo, com acções coordenadas, assentes num patrulhamento de proximidade e de pro-actividade, desencoraja o sentimento de impunidade dos condutores, dando um contributo extremamente valioso no combate à sinistralidade rodoviária.

As operações de fiscalização levadas a cabo têm como objectivo desencorajar e reprimir as infracções que dão azo a acidentes rodoviários, bem como o controlo administrativo de veículos e condutores. O Despacho de 21 de Janeiro de 2008 do Senhor Ministro da Administração Interna vem reforçar todas as preocupações supracitadas.

4.3 EVOLUÇÃO DA SINISTRALIDADE VS EVOLUÇÃO DA FISCALIZAÇÃO

De acordo com a ANSR e a análise dos Relatórios Anuais de 2002 a 2007, do Observatório de Segurança Rodoviária conclui-se que em 2002 registaram-se um total de 42219 acidentes com vítimas dos quais resultaram 1469 vítimas mortais e 4770 feridos graves. Relativamente a 2001 registaram-se menos 0,7% de acidentes, mais 0,2% mortos e menos 17,7% feridos graves.

Dos acidentes dentro das localidades resultaram 62,3% de vítimas, sendo destes, 41,7% de vítimas mortais e 57,4% de feridos graves. Em relação a 2001 dentro das localidades registaram-se menos mortos e menos feridos graves. Fora das localidades, registou-se um acréscimo de 2,6% de vítimas mortais e um decréscimo de 16,5% de feridos graves. Nos IP/IC registaram-se menos 14,4% dos acidentes, contudo nas Auto-Estradas em 2002 registaram-se mais 3 vítimas mortais que em 2001 num total de 101 mortos. Relativamente ao álcool, em 2002 fiscalizaram-se 906471 condutores, dos quais 1,4% tinham uma Taxa de Álcool no Sangue (TAS) igual ou superior a 1,2 gramas por litro (g/L). Fiscalizaram-se 1236409 condutores e viaturas.

Em 2003 foi elaborado o PNPR no qual se identificaram as principais áreas na fiscalização e onde se previram um conjunto de medidas a aplicar. Desta forma aumentou-se em geral a fiscalização e primou-se pela fiscalização selectiva nomeadamente, condução sob o efeito de álcool, utilização de cintos de segurança e controlo de velocidade, pois considerava-se serem as principais causas da gravidade da sinistralidade rodoviária.

Neste ano registaram-se 41495 acidentes com vítimas donde resultaram 1356 mortos e 4659 feridos graves. Em relação a 2002, os valores decresceram 1,7% em relação ao número de acidentes, 7,7% de mortos e 2,3% de feridos graves. Fiscalizaram-se 1265918 viaturas e condutores, dos quais 499719 foram sujeitos ao teste do álcool por ar expirado, resultando 3,1% com uma TAS igual ou superior a 1,2 g/L.

Em 2004 registaram-se um total de 38930 acidentes com vítimas dos quais resultaram 1135 vítimas mortais e 4190 feridos graves. Relativamente a 2003 registaram-se menos 6,2% de acidentes, 16,3% de mortos e 10,1% feridos graves. Os acidentes dentro das localidades representam 69,5% do total de acidentes, representando 66% de vítimas. Fora das localidades, registaram-se 57% de vítimas mortais. Relativamente ao álcool, em 2004 fiscalizaram-se 474215 condutores, dos quais 3% tinham uma TAS igual ou superior a 1,2 g/L. Fiscalizaram-se um total de 1472949 condutores e viaturas.

Em 2005 fiscalizaram-se 1276521 condutores e viaturas. Entrou em vigor a 26 de Março de 2005 o novo Código da Estrada, com sanções pecuniárias e acessórias mais gravosas. Em 2006 promovem-se acções de fiscalização mais eficazes e eficientes que tiveram um efeito dissuasor nos condutores. Fiscalizaram-se 868830 condutores e viaturas. Realizaram-se 503900 testes de alcoolemia registando-se 3,97% com uma TAS igual ou superior a 1,2g/L.

Num total de 35680 acidentes com vítimas resultaram 850 mortos e 3483 feridos graves. Comparativamente a 2005 os acidentes, vítimas mortais e feridos graves decresceram, 3,7%, 22,3% e 7,4% respectivamente. Dos 70% acidentes dentro das localidades perfizeram 67% de vítimas, contudo menos 8,8% de vítimas mortais e menos 27% de feridos graves.

Em 2007 registaram-se 35311 acidentes com vítimas, resultando 854 mortos e 3116 feridos graves. Comparativamente a 2006, os acidentes decresceram 1%, e os feridos graves 10,5%, as vítimas mortais aumentaram em 0,5%. As vítimas mortais resultantes dos acidentes dentro das localidades diminuíram em 62% e fora 36%. Fiscalizaram-se 1137353 condutores e detiveram-se 12045 condutores com excesso de álcool.

Ainda em 2007, a GNR deteve 10704 condutores por não se encontrarem habilitados a conduzir, foram fiscalizados 7723662 condutores no âmbito da velocidade onde 161237 circulavam em excesso de velocidade. Relativamente à condução sob o efeito de álcool, a GNR fiscalizou 455805 condutores, dos quais 26380 tinham uma TAS igual ou superior a 0,5 g/L. No que diz respeito à utilização dos cintos de segurança, 47449 condutores não faziam uso, ou faziam-no de uma forma deficitária, num total de 1964296 condutores fiscalizados. Comparativamente a 2006, pode-se afirmar que houve uma melhoria ao nível da sinistralidade dentro das localidades e Estradas Municipais e um agravamento fora das localidades e Auto-Estradas (AE).

De frisar que em 2007 a GNR foi responsável por 78% dos autos de contra-ordenação lavrados por excesso de velocidade, 67% por condução sob o efeito de álcool e 77% por

falta de sistemas de retenção.⁹ Dos 545618 autos levantados pela GNR, a BT em 2007 contribuiu com 371118, ou seja, 68% do total de autos levantados. Com os bons resultados obtidos em 2007 consolidaram-se os resultados de 2006 e os objectivos do PNPR, cujos valores estimados foram já superados,¹⁰ incidindo de uma forma específica dentro das localidades, álcool, velocidade e cintos de segurança, objectivos estratégicos definidos pelo PNPR e pela ENSR.¹¹

4.4 CONCLUSÕES DOS DADOS ANALISADOS

Durante o período em análise (2002–2007) verifica-se, em geral, um decréscimo da sinistralidade nas nossas estradas. O número de acidentes com vítimas, nomeadamente mortos¹² e feridos graves¹³ tem diminuído. Simultaneamente, o número de condutores fiscalizados têm aumentado, bem como os autos de contra-ordenação lavrados.

Embora o número de condutores fiscalizados no âmbito da condução sob o efeito de álcool tenha aumentado, tem se verificado um decréscimo nos condutores que circulam com excesso de álcool nas estradas, pelo que se pode concluir que as acções desenvolvidas no âmbito da fiscalização rodoviária têm surtido efeito nos condutores e utentes das vias de comunicação rodoviária. No caso da condução em excesso de velocidade, os veículos controlados aumentaram e aqueles que circulavam em excesso de velocidade também.¹⁴

No período em análise e no que concerne à utilização cintos de segurança houve um aumento para mais do dobro dos condutores que circulavam sem fazerem uso deste. É importante referir que após 2003 com a implementação do PNPR,¹⁵ tem-se verificado uma diminuição da sinistralidade grave e das vítimas mortais. O esforço na fiscalização rodoviária tem aumentado resultando no aumento de autos de contra-ordenação em áreas específicas. A fiscalização assume um papel preponderante na diminuição da sinistralidade rodoviária e é um dos principais instrumentos no combate à sinistralidade passível de gerar resultados a curto prazo. (Gouveia; 2007)

O facto da GNR ter SubUn vocacionadas especificamente para a área do Trânsito permitiu o incremento na fiscalização rodoviária e consequentemente a diminuição na sinistralidade rodoviária.

No que concerne à comparação com a UE¹⁶ tem-se verificado uma melhoria substancial ao nível da sinistralidade rodoviária, um decréscimo ao nível das vítimas mortais e consequentemente uma aproximação significativa das médias da UE.¹⁷

⁹ Vide Apêndice M – Gráfico – Autos de Contra-Ordenação

¹⁰ Vide Anexo U – Evolução da Sinistralidade até 2007

¹¹ Vide Apêndice I – Gráficos – Observatório de Segurança Rodoviária

¹² Vide Anexo V – Evolução das Vítimas Mortais

¹³ Vide Anexo X – Evolução dos Feridos Graves

¹⁴ Vide Apêndice J – Patrulhamento / Fiscalização

¹⁵ Vide Anexo W – Plano Nacional de Prevenção Rodoviária 2003

¹⁶ Vide Anexo Z – Gráficos – Portugal vs União Europeia

¹⁷ Vide Apêndice N – Portugal vs União Europeia

PARTE II – SUSTENTAÇÃO PRÁTICA

CAPÍTULO 5 - METODOLOGIA DO TRABALHO DE CAMPO

5.1 INTRODUÇÃO

Neste capítulo vamos abordar e descrever os métodos e técnicas utilizados na recolha de dados, através dos quais as hipóteses explanadas no capítulo 1 foram verificadas. As investigações basearam-se num processo de recolha de dados, concretizada pela pesquisa de campo.

Após definido o problema e equacionadas as hipóteses, foram escolhidos os dois instrumentos de recolha de dados distintos: o inquérito por questionário e a entrevista semidirectiva, também definida por Ghiglione e Matalon (2001) por clínica ou estruturada.

Estes dois instrumentos de recolha de dados foram escolhidos pois concorrem para o conjunto dos objectivos da investigação e adequam-se à confirmação das hipóteses previamente colocadas. Ambos os métodos foram, segundo Quivy e Campenhoudt (2003) aplicados através de observação indirecta, uma vez que os sujeitos foram abordados com o objectivo de obter a informação pretendida.

Com os instrumentos aplicados, o autor procurou verificar se com a mudança organizacional em curso na Guarda os propósitos que deram azo a esta iriam ser cumpridos e quais as repercussões desta mudança organizacional na fiscalização rodoviária desenvolvida.

5.2 METODOLOGIA

Segundo Lakatos e Marconi (1992:105), *“a metodologia é o caminho para o desenvolvimento e concretização de um trabalho de investigação.”* Permitindo ainda fornecer *“a orientação necessária para percorrer e alcançar os objectivos definidos.”*

É nesta fase metodológica que se determinam os métodos a utilizar de forma a obter as respostas às hipóteses enunciadas, define-se a população e escolhe-se os instrumentos mais adequados para efectuar a colheita de dados, de forma a responder validamente à questão colocada e validar ou refutar as hipóteses elaboradas.

5.2.1 PRÉ-TESTE

O objectivo do pré-teste é identificar os erros, os obstáculos e os problemas do instrumento de recolha de dados. Com o pré-teste verifica-se se o instrumento está bem elaborado, nomeadamente quanto à elaboração, clareza, precisão e desdobramento ou ordem das questões e respectiva apresentação. (Gil, 1999)

O inquérito por questionário, antes de aplicado à população a estudar, foi aplicado a dois Oficiais que se encontravam a realizar o Curso de Promoção a Capitão (CPC), com o objectivo de o melhorar. Com as suas opiniões, contribuíram para a alteração da forma e da estrutura inicial, apresentando-se um resultado final melhor que o inicialmente previsto.

5.3 MÉTODOS E TÉCNICAS

5.3.1 ENTREVISTAS

A entrevista permite a recolha de informações e *“elementos de reflexão muito ricos e matizados,”* (Quivy e Campenhoudt, 2003:79), que após uma análise de conteúdo permite testar as hipóteses formuladas no trabalho.

Segundo Ghiglione e Matalon (2001:64) *“o entrevistador conhece todos os temas sobre os quais tem de obter reacções por parte do inquirido,”* contudo *“a ordem e a forma como os irá introduzir são deixados ao seu critério,”* estabelecendo *“uma orientação para o início da entrevista.”*

Na entrevista semidirectiva o entrevistado responde à entrevista de uma forma livre, sendo-lhe imposto apenas os temas a abordar com base num esquema de entrevista também denominado por grelha de temas, sendo a mais *“adequada para aprofundar um determinado domínio, ou verificar a evolução de um domínio já conhecido.”* (Ghiglione e Matalon, 2001:89)

A entrevista semidirectiva, segundo Albarello et al (2005), deve obedecer a dois preceitos fundamentais: a pertinência quanto ao objecto de estudo em causa e a apreensão do *modus* de pensamento do entrevistado.

Desta forma, a entrevista semidirectiva permitir-nos-á adquirir conhecimento sobre a reorganização da GNR e a fiscalização rodoviária nos DT, aplicando como base o guião de entrevista em Apêndice.¹⁸

Neste guião encontram-se formuladas as questões a colocar aos entrevistados, bem como os objectivos que se pretendem atingir com essas mesmas questões. Assim os dados

¹⁸ Vide Apêndice B – Guião de Entrevista ao Cmd da BT;
Vide Apêndice C – Guião de Entrevista aos Cmdt's GTer

podem ser recolhidos de forma pertinente e fiável através da análise de conteúdo das mesmas.

Segundo Beselson (1952), in Ghiglione e Matalon (2001:177), a análise de conteúdo constitui-se como “*uma técnica de investigação para uma descrição objectiva, sistemática e quantitativa do conteúdo manifesto da comunicação*”, também definida por Quivy e Campenhout (2003) como um método complementar da entrevista.

As entrevistas no Comando da BT foram levadas a cabo no dia 18 de Junho de 2008 e a entrevista ao Cmdt do Grupo Territorial (GTer) no dia 18 de Julho de 2008. O critério de selecção dos entrevistados versou nas funções que estes desempenham na Guarda.

As entrevistas utilizadas no trabalho foram gravadas, transcritas e posteriormente analisadas com autorização dos entrevistados. Uma das entrevistas a um Cmdt GTer foi enviada e respondida via correio electrónico.

As entrevistas encontravam-se estruturadas por blocos temáticos nos quais as perguntas apareciam com uma determinada redundância. Esta é contudo propositada, pois segundo Ghiglione e Matalon (2001) quando se trata de questões de opinião, as que versam sobre o mesmo assunto devem estar inseridas no mesmo bloco temático, à semelhança dos objectivos específicos que permitem atingir esses mesmos os propósitos.

O tratamento da informação recolhida nas entrevistas far-se-á por análise de conteúdo, sintetizando os discursos, mas mantendo o essencial da entrevista, utilizando para isso as denominadas “*sinopses de entrevistas numa grelha vertical*.” (Guerra, 2006:73)

5.3.2 INQUÉRITO

“O inquérito pode ser definido como um interrogação particular acerca de um situação englobando indivíduos, com o objectivo de generalizar.” (Ghiglione e Matalon, 2001:7) No inquérito por questionário coloca-se uma série de perguntas a um conjunto de pessoas representativo da população a estudar, possibilitando desta forma a recolha de opiniões. (Quivy e Campendoudt, 2003)

O inquérito por questionário foi aplicado por administração directa, pois segundo Quivy e Campenhout (2003) pressupõem-se que o próprio inquirido faça o preenchimento do mesmo. Quanto à forma, o inquérito por questionário é constituído por três questões directas¹⁹, permitindo ao inquirido expor livremente as suas opiniões, embora num contexto delimitado pela questão em si.

¹⁹ Vide Apêndice A – Inquérito por Questionário

Neste instrumento optou-se por colocar questões directas. Embora numa primeira fase levante menos dificuldades, posteriormente é necessário compilar as respostas e *“agrupá-las num pequeno número de categorias.”* (Ghiglione e Matalon, 2001:116)

No que diz respeito ao conteúdo, as questões apresentam-se estruturadas segundo uma ordem de abordagem. A primeira questão versa sobre áreas de fiscalização selectiva para reduzir a sinistralidade; a segunda questão sobre as potencialidades dos DT na fiscalização rodoviária e a terceira questão sobre limitações e possíveis soluções para uma fiscalização mais eficaz.

O inquérito por questionário após redigido e testado para verificar se respondia aos problemas propostos e se ia ao encontro das hipóteses formuladas, foi aplicado a Oficiais – Cmdt's DT. Este Inquérito por questionário à totalidade da população visava o levantamento de potencialidades e vulnerabilidades que permitissem a formulação de entrevistas aos Cmdt's de GTer.

A versão última do questionário foi aplicada entre os dias 13 e 20 de Junho. Este questionário foi enviado por correio electrónico e posteriormente devolvido após respondido pelos próprios.

O documento elaborado em Microsoft Office Word 2003® fazia-se acompanhar por uma carta de apresentação que tinha por objectivo explicar e motivar os inquiridos para a realização do questionário. Dos 16 questionários enviados, foram devolvidos 16, o que resulta de um taxa de retorno de 100 %.

5.3.3 UNIVERSO E AMOSTRA

Para Fortin (1990:202) *“a população alvo refere-se à população que o investigador quer estudar e para a qual quer fazer generalizações”*, considerando-se como população – alvo neste estudo a totalidade dos Oficiais Comandantes de Destacamento de Trânsito. *“É obvio que a qualidade e a validade dos resultados de um inquérito depende da dimensão da amostra inquirida.”* (Ghiglione e Matalon, 2001:56)

Segundo Ghiglione e Matalon (2001) no inquérito existem tarefas fundamentais, a primeira visa definir o universo ou a população a estudar e a segunda visa definir como escolher essa mesma população que constituirá a amostra, alvo do inquérito.

Hill e Hill (2005) referem que o objectivo da investigação define a natureza e a dimensão do universo ou população a estudar. De acordo com esta abordagem, o universo estudado é constituído por Oficiais da GNR que desempenham funções de Cmdt's DT. A dimensão deste universo é de 16 militares.²⁰

²⁰ Dados disponibilizados pela Secção de Pessoal do Comando da BT

A população estudada é constituído pela totalidade, ou seja, o universo, tendo esta sido obtida pelo método de amostragem não aleatória, uma vez que é constituída por elementos da população seleccionados pelo investigador. (Santos, 2005)

Sendo a amostra igual à população, poder-se-á extrapolar conclusões com um grau de confiança elevado e um erro de amostragem nulo. (Ghiglione e Matalon, 2001) Pois, de acordo com Hill e Hill (2005:42) o objectivo do investigador é “*analisar os dados da amostra, tirar conclusões, e extrapolar as conclusões para o Universo.*”

5.4 CONCLUSÕES

Com a correcta aplicação dos métodos e técnicas utilizados na recolha de dados, o autor adquiriu um conjunto de dados que lhe permitiram fazer a análise de conteúdo das entrevistas e análise estatística dos Inquéritos por questionário, compilando as respostas em pequenas categorias, visando a verificação das hipóteses. No capítulo seguinte são apresentados os resultados obtidos.

CAPÍTULO 6 - APRESENTAÇÃO DE RESULTADOS

6.1 INTRODUÇÃO

Neste capítulo é intenção do autor apresentar os resultados obtidos pelos inquéritos por questionário e pelas entrevistas realizadas, para tal, elaborar-se-á um conjunto de quadros onde são apresentados os dados mais importantes a cada questão.

Os resultados obtidos resultam de inquérito por questionário realizados aos Cmdt's DT e de entrevistas ao Comando da BT e Cmdt's GTer.

6.2 DESCRIÇÃO E INTERPRETAÇÃO DE DADOS

6.2.1 ENTREVISTA AO CMD DA BT

Na apresentação dos resultados é relevante identificar os entrevistados para desse modo serem validas as suas afirmações. Assim sendo, o Entrevistado 1 diz respeito à pessoa do Tenente-Coronel (TCor) Sá, Chefe do Estado-Maior da BT e o Entrevistado 2 diz respeito ao TCor Barão Mendes, Adjunto do Gabinete de Estudos, Planeamento e Instrução da BT.

Com a análise de conteúdo realizada, constatou-se que a reorganização na GNR é ainda um processo em curso.

6.2.1.1 Questão n.º 1 da Entrevista ao Cmd da BT

Quadro 6.1: Respostas à questão n.º1 da Entrevista ao Cmd/BT.

Questão n.º 1 – Porque é que a sinistralidade tem vindo a diminuir nos últimos anos?	
Entrevistado 1	Concepção e colocação em prática do PNPR; Fiscalização selectiva;
Entrevistado 2	Documento estratégico PNPR; Privilegiar fiscalização selectiva e campanhas de sensibilização;

6.2.1.2 Questão n.º 2 da Entrevista ao Cmd da BT

Quadro 6.2: Respostas à questão n.º2 da Entrevista ao Cmd/BT.

Questão n.º 2 – Considera que ao incrementar a proximidade da GNR junto dos utentes das vias de comunicação, garante a presença nos locais de maior visibilidade, valorizando o potencial de prevenção e de combate à sinistralidade?	
Entrevistado 1	Com a actual estrutura, não se deve enveredar pela proximidade; Identificar zonas sensíveis – pontos negros – presença circunstancial – visibilidade.
Entrevistado 2	Apostar na visibilidade nos “pontos negros.” Visibilidade é uma excelente prevenção.

6.2.1.3 Questão n.º 3 da Entrevista ao Cmd da BT

Quadro 6.3: Respostas à questão n.º3 da Entrevista ao Cmd/BT.

Questão n.º 3 – Que medidas é que os DT aplicam e que contribuem para a eficácia no combate à sinistralidade rodoviária?	
Entrevistado 1	Intervenção ao nível da fiscalização; Conhecimento da sua ZA; Com base nas informações que detém, actuar com capacidade de intervenção e eficácia.
Entrevistado 2	Levantamento de zonas críticas – patrulhamento e visibilidade nesses pontos; Propor medidas a corrigir nas infra-estruturas viárias.

6.2.1.4 Questão n.º 4 da Entrevista ao Cmd da BT

Quadro 6.4: Respostas à questão n.º4 da Entrevista ao Cmd/BT.

Questão n.º 4 – A actuação dos DT é idêntica nos eixos rodoviários principais e eixos rodoviários secundários?	
Entrevistado 1	Não; AE – Fiscalização requer conhecimento técnico e aprofundado; Vias sem separação central – mobilidade do patrulhamento, concentração de meios e posterior fiscalização com efectivo reforçado.
Entrevistado 2	Não; Directiva Operacional canalizava efectivos para rede rodoviária principal (AE, IP, IC).

6.2.1.5 Questão n.º 5 da Entrevista ao Cmd da BT

Quadro 6.5: Respostas à questão n.º5 da Entrevista ao Cmd/BT.

Questão n.º 5 – Com a reorganização prevê-se um aumento de fiscalização nos eixos rodoviários secundários?	
Entrevistado 1	A fiscalização nos eixos rodoviários secundários é desejável; Nos eixos rodoviários secundários deve-se apostar no Patrulhamento de proximidade.
Entrevistado 2	É um dos argumentos da reorganização territorial; Não havendo aumento de efectivo não se pode descurar a rede rodoviária principal em prol da rede rodoviária secundária.

6.2.1.6 Questão n.º 6 da Entrevista ao Cmd da BT

Quadro 6.6: Respostas à questão n.º6 da Entrevista ao Cmd/BT.

Questão n.º 6 – Com a reorganização a futura UNT vai perder ou ganhar competências / capacidades?	
Entrevistado 1	É uma indefinição; Vai constituir-se como Un de doutrina e formação e com uma SubUn de intervenção por iniciativa do Comando Operacional.
Entrevistado 2	Segundo consta, no Comando – Gabinete de estudos e planeamento e instrução; - Operações; DT autónomos para não perder especificidade no trânsito.

6.2.1.7 Questão n.º 7 da Entrevista ao Cmd da BT

Quadro 6.7: Respostas à questão n.º7 da Entrevista ao Cmd/BT.

Questão n.º 7 – Como é que os Comandos Territoriais poderão aproveitar melhor as capacidades dos DT?	
Entrevistado 1	Numa perspectiva negativa, reforçar as vias secundárias; Obtenção de mais meios para gerir e coordenar.
Entrevistado 2	Maior coordenação entre forças; Gestão e planeamento de operações com mais valências e maior eficácia.

6.2.1.8 Questão n.º 8 da Entrevista ao Cmd da BT

Quadro 6.8: Respostas à questão n.º8 da Entrevista ao Cmd/BT.

Questão n.º 8 – Considera que a nova dependência hierárquica reforçará a eficácia do combate à sinistralidade rodoviária?	
Entrevistado 1	Sim; Se responsabilizar a SubUn de Trânsito do processamento de todo o expediente de trânsito.
Entrevistado 2	Poder-se-á perder eficácia se não houver sensibilidade para as questões relacionadas com o trânsito. Perguntar à UNT sempre que surjam dúvidas.

6.2.1.9 Questão n.º 9 da Entrevista ao Cmd da BT

Quadro 6.9: Respostas à questão n.º9 da Entrevista ao Cmd/BT.

Questão n.º 9 – De que forma é que os DT poderão ser uma mais-valia para os Cmd/Ter?	
Entrevistado 1	Mais uma valência; Gestão de meios é positivo; Patrulhamento de proximidade.
Entrevistado 2	Questões de imagem; Unidade especializada – uma mais-valia para a GNR.

6.2.1.10 Questão n.º 10 da Entrevista ao Cmd da BT

Quadro 6.20: Respostas à questão n.º10 da Entrevista ao Cmd/BT.

Questão n.º 10 – Quais as alterações que se prevêem na fiscalização rodoviária com a reorganização territorial?	
Entrevistado 1	Os DT vão continuar a trabalhar da mesma forma; Não se prevêem alterações substanciais; Mais operações conjuntas entre as valências.
Entrevistado 2	Promover e realizar segurança rodoviária; Se deixarmos a formação de parte, acabamos a fazer cintos de segurança e estacionamento.

6.2.2 ENTREVISTA AOS CMDT'S GTER

Os Cmdt's de Grupo Territorial entrevistados foram o TCor Lucas e o TCor Fernandes que diz respeito, respectivamente ao Entrevistado 3 e 4.

6.2.2.1 Questão n.º 1 da Entrevista aos Cmdt's GTer

Quadro 6.31: Respostas à questão n.º1 da Entrevista aos Cmdt's GTer.

Questão n.º 1 – Considera que ao incrementar a proximidade da GNR junto dos utentes das vias de comunicação, garante a presença nos locais de maior visibilidade, valorizando o potencial de prevenção e de combate à sinistralidade?	
Entrevistado 3	Ao incrementar a proximidade, reduzíamos a criminalidade em geral; Aumentar a prevenção só com aumento de recursos humanos.
Entrevistado 4	A presença nos locais de maior visibilidade e risco, é o primeiro passo para o combate à sinistralidade; A proximidade garante efectivamente a maior visibilidade.

6.2.2.2 Questão n.º 2 da Entrevista aos Cmdt's GTer

Quadro 6.42: Respostas à questão n.º2 da Entrevista aos Cmdt's GTer.

Questão n.º 2 – Com a reorganização e inserção dos DT nos Cmd/Ter prevê-se um aumento de fiscalização?	
Entrevistado 3	O aumento da fiscalização não posso precisar; O aumento da coordenação e a potenciação desse efeito, não tenho dúvidas.
Entrevistado 4	O aumento da fiscalização verifica-se essencialmente com o aumento do efectivo e meios materiais; Com a reorganização, as funções absorvidas pelas secções dos Cmd/Ter permitirão libertar algum efectivo, que reverterão para a fiscalização rodoviária.

6.2.2.3 Questão n.º 3 da Entrevista aos Cmdt's GTer

Quadro 6.53: Respostas à questão n.º3 da Entrevista aos Cmdt's GTer.

Questão n.º 3 – Como é que os Comandos Territoriais poderão aproveitar as potencialidades dos DT?	
Entrevistado 3	Coordenação ao mesmo nível, com operações e agilizar meios e equipamentos; A fiscalização vai ser melhorada e a relação com o comando directo, vai funcionar e resultar muito bem.
Entrevistado 4	Maior objectividade e direccionados para as situações e especificidades locais; Requisição de meios menos morosa e complexa; Um conjunto de militares mais tecnicistas, rentabilizados nas solicitações que afluem os comandos locais.

6.2.2.4 Questão n.º 4 da Entrevista aos Cmdt's GTer

Quadro 6.64: Respostas à questão n.º4 da Entrevista aos Cmdt's GTer.

Questão n.º 4 – Considera que a nova dependência hierárquica reforçará a eficácia do combate à sinistralidade rodoviária?	
Entrevistado 3	Sim; o Trânsito possui uma equipa de Graduados que tem uma acção de prevenção e controlo nas patrulhas. A nova dependência vai melhorar as sinergias.
Entrevistado 4	É prematuro afirmar essa realidade embora desejável. Irá reforçar a eficácia do combate à sinistralidade, atendendo à dependência funcional, com uma actuação mais concertada, assertiva e cirúrgica.

6.2.2.5 Questão n.º 5 da Entrevista aos Cmdt's GTer

Quadro 6.75: Respostas à questão n.º5 da Entrevista aos Cmdt's GTer.

Questão n.º 5 – De que forma é que os DT poderão ser uma mais-valia para os Cmd/Ter?	
Entrevistado 3	A mais valia prende-se com a ligação directa e a facilidade em responder às preocupações do Territorial e do cidadão. Vai ser necessário um enquadramento técnico no Cmd/Ter porque também é importante.
Entrevistado 4	Permite uma disposição de modo mais concertado, evitando a duplicação de meios; Permite gerir e maximizar os recursos humanos de uma forma mais eficiente e eficaz.

6.2.2.6 Questão n.º 6 da Entrevista aos Cmdt's GTer

Quadro 6.86: Respostas à questão n.º6 da Entrevista aos Cmdt's GTer.

Questão n.º 6 – Estando a orgânica do GTer na génese dos Cmd/Ter, em que medida os DT vão potenciar a fiscalização a eixos rodoviários secundários?	
Entrevistado 3	Os DT terão como prioridade os principais eixos rodoviários. Poderá haver uma melhor articulação de meios, mas os eixos rodoviários principais absorvem todos os recursos e meios disponíveis. Se não houver um reforço de meios é difícil potenciar.
Entrevistado 4	Esta reorganização pode maximizar e rentabilizar os meios humanos; Actuação mais cirúrgica sobre as vias de maior sinistralidade; Os eixos rodoviários secundários são hoje mais complexos, de maior índice de sinistralidade e de menor policiamento.

6.2.2.7 Questão n.º 7 da Entrevista aos Cmdt's GTer

Quadro 6.97: Respostas à questão n.º7 da Entrevista aos Cmdt's GTer.

Questão n.º 7 – Atendendo que uma das grandes dificuldades do Trânsito é o efectivo, como pensa que a reorganização territorial venha a suprimir esta lacuna?	
Entrevistado 3	É extremamente difícil, porque o Territorial não pode reforçar o Trânsito ou vice-versa.
Entrevistado 4	A reorganização apenas se limitará, eventualmente a atenuar ou retardar essa realidade; Com a reorganização, algumas secções dos DT são extintas, revertendo os seus efectivos para o policiamento rodoviário, aumentando de forma diminuta o efectivo operacional.

6.2.2.8 Questão n.º 8 da Entrevista aos Cmdt's GTer

Quadro 6.108: Respostas à questão n.º8 da Entrevista aos Cmdt's GTer.

Questão n.º 8 – A fiscalização neste momento prima pela selectividade. Quando tiver o DT sob o seu comando, pensa atribuir-lhe outra missão que não daquela que lhes está confinada?	
Entrevistado 3	Não. Vai manter-se o mesmo tipo de resposta, pois não se pode pedir a uma tropa especialista que altere os seus comportamentos.
Entrevistado 4	Não. Atribuir-lhe outra missão é desvirtuar a sua essência e sobretudo colocar em risco a própria missão. Permitirá uma actuação mais consentânea com as necessidades e exigências policiais locais.

6.2.2.9 Questão n.º 9 da Entrevista aos Cmdt's GTer

Quadro 6.119: Respostas à questão n.º9 da Entrevista aos Cmdt's GTer.

Questão n.º 9 – Considerando a dificuldade em efectuar um patrulhamento contínuo (por falta de recursos humanos) como uma insuficiência dos DT para reduzir a sinistralidade, como pensa que pode ser solucionado a mesma?	
Entrevistado 3	Não sei. Existem problemas e graves quanto aos efectivos.
Entrevistado 4	O aumento ou diminuição da sinistralidade não se encontra exclusivamente dependente do efectivo ou da actuação dos DT. A redução da sinistralidade passa por uma atitude pro-activa permanente civismo e maior eficácia da lei. Ao Comandante cabe gerir, rentabilizar e maximizar os recursos para reduzir os índices de sinistralidade.

6.2.2.10 Questão n.º 10 da Entrevista aos Cmdt's GTer

Quadro 6.20: Respostas à questão n.º10 da Entrevista aos Cmdt's GTer.

Questão n.º 10 – Quais as alterações que se prevêem na fiscalização rodoviária com a reorganização territorial?	
Entrevistado 3	Vai tudo passar por uma gestão relativamente aos recursos e aos objectivos definidos. Vai ganhar-se eficácia, flexibilidade e rapidez de decisões. Se não ficar um Oficial na área do Trânsito, talvez se perca qualidade no serviço prestado pelos militares.
Entrevistado 4	Não vislumbro que a reorganização possa alterar o âmbito da fiscalização rodoviária.

6.2.3 INQUÉRITOS AOS CMDT'S DT

O inquérito por entrevista realizado aos Cmdt's DT tinha como objectivo a recolha de informações com o intuito da realização do trabalho de investigação aplicada subordinado ao tema “As consequências da reorganização territorial da GNR na fiscalização rodoviária.”

O inquérito por entrevista é constituído por três questões directas nas quais os inquiridos respondiam ao que lhes era solicitado, sendo posteriormente analisadas e agrupadas por categorias.

No que concerne às áreas de fiscalização prioritária, destaca-se o excesso de velocidade, a condução sob o efeito de álcool e a utilização de sistemas de retenção; das potencialidades dos DT destacam-se os aparelhos especiais, bem como a fiscalização e o patrulhamento como uma mais-valia. Das insuficiências registadas, o reforço do efectivo é a solução possível mais apontada.

6.2.3.1 Questão n.º 1

Na questão nº 1 os Cmdt's DT inquiridos descreveram quais as áreas de fiscalização prioritárias para reduzir a sinistralidade. A análise desta questão será realizada em quadro, através da apresentação das respostas que somaram maior frequência.

Todos os inquiridos responderam a esta questão. Em relação às áreas de fiscalização prioritárias para reduzir a sinistralidade foram focados no Quadro 6.21 as seguintes:

Quadro 6.21: Áreas de fiscalização prioritárias.

Questão n.º 1	Nº de militares
Controlo: Velocidade excessiva / Excesso de Velocidade	15
Condução sob o efeito de Álcool	14
Comportamentos desviantes / Conduta do condutor	10
Uso de Sistemas de retenção	8
Manobras perigosas	8
Horas de condução e repouso	7
Uso de aparelhos radiotelefónicos: telemóvel	7

Os comandantes de DT frisaram o controlo de velocidade em 94% das respostas como a principal área de fiscalização, o controlo do álcool obteve 88%; os comportamentos desviantes dos condutores obteve 63% das respostas, os sistemas de retenção e as manobras perigosas 50%, o do uso de telemóvel e as horas de condução 44% das respostas como sendo as principais áreas de fiscalização rodoviária com o propósito de reduzir a sinistralidade.

O aumento da fiscalização selectiva, estudo e análise da sinistralidade empregando aparelhos especiais, apostando na visibilidade em locais estratégicos, informando as entidades responsáveis pelas vias para correcção de eventuais erros e a Comunicação Social para divulgar o trabalho da BT foram também referidas não como áreas de fiscalização, mas que contribuem também para a redução da sinistralidade rodoviária.

6.2.3.2 Questão n.º 2

No que diz respeito às potencialidades que o Destacamento de Trânsito possui para conseguir exercer o seu esforço de fiscalização foram focados no Quadro 6.22 as seguintes:

Quadro 6.22: Potencialidades dos DT para fiscalizar.

Questão n.º 2	Nº de militares
Número e qualidade dos meios materiais	13
Equipamentos especiais	13
Experiência e conhecimento dos militares	12
Responsabilidade pelos principais Itinerários	8
Uniformização de técnicas e procedimentos	7
Patrulhamento e fiscalização selectiva	4

O número e a qualidade dos meios materiais e dos equipamentos especiais distribuídos aos DT registaram 82% das respostas, a experiência e os conhecimentos adquiridos pelos militares um total de 75%.

Contudo, a responsabilidade pelos principais eixos rodoviários e a estreita ligação com as concessionárias representa 50% das respostas obtidas, a uniformização de técnicas e procedimentos a nível nacional 44%, constituindo-se não como potencialidade, mas como uma mais-valia para os militares dos DT, pois dessa forma detêm o ónus do controlo rodoviário nas principais vias rodoviárias.

O enquadramento dos militares nas acções desenvolvidas e o distanciamento com os utentes da via, foram também frisados como potencialidades que os DT apresentam para desenvolver acções de fiscalização eficazes.

6.2.3.3 Questão n.º 3

Na questão n.º 3 os Cmdt's DT responderam ao que seria necessário fazer para uma fiscalização mais eficaz e abrangente, obtendo-se as seguintes respostas registadas no Quadro 6.23:

Quadro 6.23: Soluções para fiscalização.

Questão n.º3	Nº de militares
Reforço do efectivo (recursos humanos)	14
Adequar / Aumentar os meios materiais (viaturas e aparelhos especiais)	10
Aumentar a fiscalização selectiva	8
Apostar no patrulhamento de proximidade: visibilidade	6
Divulgação e publicitação da fiscalização (Comunicação Social)	5
Instrução aos militares	5

O aumento de recursos humanos é registada como a principal solução para uma fiscalização mais eficaz, abrangente e enquadrado, constituem 88% das respostas obtidas. O aumento de recursos materiais, obteve 63%, a fiscalização selectiva 50% e a visibilidade 38%, enquanto que a Comunicação social e a instrução aos militares apenas 32% das respostas.

Foram ainda referidos como soluções para um patrulhamento mais eficaz a manutenção do estatuto de Unidade especializada e de âmbito nacional com a uniformização de procedimentos e técnicas, o patrulhamento enquadrado com novos graduados e com o apoio de aparelhos especiais operados com militares credenciados, a rentabilização de meios informáticos e aparelhos especiais mediante a periodicidade do ano e o estudo de locais propensos a acidentes, com a colocação de aparelhos especiais para fazer uma análise coerente das causas dos acidentes e a centralização da carga administrativo-burocrática interna nas secções dos Destacamentos de Trânsito.

6.3 CONCLUSÕES

Neste capítulo, o autor apresentou o resultado de análise de conteúdo das entrevistas e análise estatística dos inquéritos por questionário, compilando as respostas em pequenas categorias, visando a verificação das hipóteses.

Uma maior coordenação e gestão dos recursos por um único Comandante foi uma das possíveis repercussões apontadas da reorganização territorial na fiscalização rodoviária. Como solução a um patrulhamento e fiscalização mais eficaz foi referido o aumento de recursos humanos. O capítulo seguinte visa a análise dos resultados.

CAPÍTULO 7 – ANÁLISE DE RESULTADOS

7.1 INTRODUÇÃO

Neste capítulo é intenção do autor fazer a análise dos resultados obtidos pelas entrevistas e pelos inquéritos por questionário. É intenção do autor analisar numa primeira fase as respostas às entrevistas e posteriormente as dos inquéritos por questionário.

Com a análise de conteúdo das respostas às questões das entrevistas e às questões dos inquéritos por questionário, o autor formulou as conclusões deste trabalho.

7.2 ENTREVISTAS

7.2.1 CMDO BT E CMDT'S GTER

7.2.1.1 Análise da Questão n.º1

A presente questão tem por objectivo recolher a opinião dos entrevistados quanto ao porquê da sinistralidade diminuir em Portugal nos últimos anos, pois é um facto irrefutável e que os dados confirmam, desde 2003 a esta parte.

No entanto é relevante analisar o porquê da sinistralidade diminuir, desde logo, o trabalho levado a cabo pelas forças de segurança, apresenta-se como uma mais-valia para esta realidade.

Contudo a diminuição da sinistralidade *“decorre num primeiro momento da concepção e da colocação em prática do PNPR.”*²¹ O PNPR *“definiu e identificou, uma série de preocupações”*²² que foram acolhidas de bom grado pela população e principalmente pelo Comando, pois a segurança rodoviária constitui uma preocupação para o Estado.

Dessa forma, *“legislou-se no sentido de ir de encontro a essas preocupações, combater essas preocupações.”*²³ *“O excesso de velocidade, a condução sob o efeito de álcool, e a ausência do uso de cinto de segurança”*²⁴ foram apontadas como aquelas que causavam o maior número de vítimas nas estradas, passando a fiscalização desenvolvida pela BT no sentido de *“atingir aquele patamar da UE de 1 em cada 3 condutores ser fiscalizado”*²⁵ nesse âmbito.

Outro facto apontado como preponderante na diminuição da sinistralidade deve-se ao *“infractor ser confrontado com a sanção e o pagamento imediato, ou a entrega dos*

²¹ Vide resposta à Questão n.º1 do Entrevistado n.º1 – Apêndice D

²² *Ibidem*

²³ *Ibidem*

²⁴ Vide resposta à Questão n.º1 do Entrevistado n.º2 – Apêndice E

²⁵ Vide resposta à Questão n.º1 do Entrevistado n.º1 – Apêndice D

documentos até ao pagamento e ainda confrontar-se com a sanção acessória aplicável a seu tempo.²⁶ ”As campanhas de sensibilização e a comunicação social têm também um importante papel na diminuição da sinistralidade. É relevante frisar que o PNPR foi resposta unânime de todos os entrevistados.

7.2.1.2 Análise da Questão n.º 2

Esta questão pretende valorizar a visibilidade no combate à sinistralidade rodoviária, pois a visibilidade e a proximidade constitui uma aposta da BT, principalmente nos pontos em que há um maior número de acidentes, também definidos como pontos negros.

“A visibilidade é uma excelente prevenção^{27.}” Contudo o efectivo da BT não permite *“enveredar pelo caminho da proximidade”²⁸* pois a BT encontra-se *“confinada à estrutura rodoviária principal, e a proliferação das Auto-Estradas veio absorver os efectivos dos DT que está afecto à via que corresponde.”²⁹*

A BT procura fiscalizar em todas as vias, ainda que, pontualmente, no entanto *“enquanto não se assimilar que as regras são efectivamente para se cumprir, é muito difícil ir”³⁰* pela visibilidade e pela proximidade, constituindo contudo um elevado factor dissuasivo para condutores cujos comportamentos não sejam adequados, e que não garantam a segurança.

Adoptam-se ainda assim, *“medidas que passam pela presença circunstancial, nomeadamente pelos meios de controlo de velocidade,”³¹* possibilitando também combater a sinistralidade mas de uma forma repressiva, para além de intervenções ao nível das vias rodoviárias através de relatórios às entidades competentes ao nível das infra-estruturas e da sinalização.

As respostas divergem, contudo, pode-se concluir que o combate à sinistralidade rodoviária também passa pela visibilidade e colocação de recursos em locais onde permitam ver e ser vistos, na medida em que ao *“incrementar o policiamento de proximidade (...) [reduzia-se] drasticamente a criminalidade no geral,”³²* pois a *“presença nos locais de maior visibilidade e risco, é o primeiro passo para o combate à sinistralidade.”³³*

²⁶ *Ibidem*

²⁷ Vide reposta à Questão n.º2 do Entrevistado n.º2 – Apêndice E

²⁸ Vide resposta à Questão n.º2 do Entrevistado n.º1 – Apêndice D

²⁹ *Ibidem*

³⁰ *Ibidem*

³¹ Vide resposta à Questão n.º2 do Entrevistado n.º1 – Apêndice D

³² Vide resposta à Questão n.º 1 do Entrevistado n.º3 – Apêndice F

³³ Vide resposta à Questão n.º1 do Entrevistado n.º4 – Apêndice G

7.2.1.3 Análise da Questão n.º 3

O objectivo desta questão subordina-se às medidas aplicadas pelos DT para combater a sinistralidade. Os DT *“contribuem pela sua intervenção ao nível da fiscalização.”*³⁴

Os Comandantes de DT detêm uma panóplia de informação da sua ZA que lhes permitem ter capacidade de intervenção e uma intervenção eficaz e profícua no que diz respeito a acções de fiscalização eficazes e que contribuem para a diminuição da sinistralidade.

Outra medida que os Cmdt's de DT aplicam e que permite o combate da sinistralidade prende-se com o facto de informar os escalões hierárquicos de determinados focos de acidentes e problemas adjacentes por solucionar *“com que eles se confrontam.”*³⁵

Desta forma, os Cmdt's de DT possuem *“capacidade de iniciativa”*³⁶ e para atingir um determinado propósito, podem pedir ajuda a Unidade e esta ser-lhes-á facultada. Os Cmdt's de DT fazem *“um levantamento das zonas de sinistralidade, [verificando] inclusive se ao nível das infra-estruturas existem correcções a fazer,”* contribuindo para a melhoria dos meios de comunicação e para a diminuição de acidentes por irregularidades das vias.

Os Cmdt's de DT têm autonomia para na sua ZA colocar os meios onde estes se mostram mais eficientes, por regra em locais denominados por pontos negros, onde canalizam o patrulhamento e as acções de fiscalização. *“Desse tipo de acções nos últimos anos que acabou naturalmente por ter os seus reflexos e também diminuiu a sinistralidade nesses pontos.”*³⁷ A fiscalização foi uma das respostas e, desde logo, contribui para diminuir a sinistralidade.

7.2.1.4 Análise da Questão n.º 4

Nesta questão, os entrevistados vão expor o seu ponto de vista quanto a forma de actuar nos diferentes eixos rodoviários, potencialidades e exigências. A actuação da BT nos eixos rodoviários principais e secundários é diferente, em primeiro lugar porque nos eixos rodoviários principais, nomeadamente Auto-Estradas, *“o ambiente rodoviário (...) é complexo e muito exigente.”*³⁸

No que diz respeito aos eixos rodoviários principais, a BT opta *“por concentrações de meios nas Áreas de Serviço, com escoamento de trânsito”*³⁹ fiscalizando-se posteriormente nas Áreas de Serviço.

³⁴ Vide resposta à Questão n.º3 do Entrevistado n.º2 – Apêndice E

³⁵ Vide resposta à Questão n.º3 do Entrevistado n.º1 – Apêndice D

³⁶ *Ibidem*

³⁷ *Ibidem*

³⁸ Vide resposta à Questão n.º4 do Entrevistado nº1 – Apêndice D

³⁹ *Ibidem*

Nos eixos rodoviários secundários, a visibilidade, proximidade e mobilidade do patrulhamento é uma das formas de actuação. Contudo também se procede à *“concentrações de meios e efectua-se fiscalização num determinado local com um efectivo reforçado.”*⁴⁰

Neste momento, o efectivo da BT *“não permite cobrir a rede rodoviária de Portugal em toda a sua extensão,”*⁴¹ pelo que os principais esforços de patrulhamento e fiscalização se fazem nos *“eixos rodoviários principais, onde se incluem os IP’s, os IC’s e as Auto-Estradas.”*⁴² Conclui-se que os DT actuam primordialmente nos eixos rodoviários principais, descurando a rede viária secundária, essencialmente por falta de efectivo.

7.2.1.5 Análise da Questão n.º 5

Com a presente questão retém-se a opinião dos entrevistados quanto às alterações da reorganização ao nível da fiscalização nos eixos rodoviários secundários. O aumento da fiscalização nos eixos rodoviários secundários é sem dúvida *“desejável, mas não se prevê,”*⁴³ constituindo-se como *“um dos argumentos que se pretende com a reorganização.”*⁴⁴ Mais uma vez o efectivo ou a falta deste condiciona a acção da BT, garantindo *“o patrulhamento e a fiscalização na rede rodoviária fundamental e parte da rede complementar.”*⁴⁵

Um aumento da fiscalização nos eixos rodoviários secundários *“implicaria desde logo descurar a rede fundamental,”*⁴⁶ e um retrocesso nos bons resultados obtidos até ao momento.

Com a reorganização prevê-se a libertação de *“alguns efectivos e, naturalmente, esses reverterão para a fiscalização rodoviária.”*⁴⁷ Das opiniões retidas, a não ser que haja um incremento de recursos humanos nos DT, o patrulhamento e fiscalização vai versar apenas nos eixos rodoviários principais, com uma melhoria na *“coordenação, (...) agilizando os meios e equipamentos.”*⁴⁸

7.2.1.6 Análise da Questão n.º 6

Nesta questão os entrevistados vão expor a sua opinião quanto à futura UNT e principais implicações com a reorganização na fiscalização rodoviária. Com a UNT pretende-se *“garantir uma unidade de doutrina de trânsito e ter uma estrutura em SubUn para eventual*

⁴⁰ *Ibidem*

⁴¹ Vide resposta à Questão n.º4 do Entrevistado n.º2 – Apêndice E

⁴² *Ibidem*

⁴³ Vide resposta à Questão n.º5 do Entrevistado n.º1 – Apêndice D

⁴⁴ Vide resposta à Questão n.º5 do Entrevistado n.º2 – Apêndice E

⁴⁵ Vide resposta à Questão n.º5 do Entrevistado n.º1 – Apêndice D

⁴⁶ *Ibidem*

⁴⁷ Vide resposta à Questão n.º2 do Entrevistado n.º4 – Apêndice G

⁴⁸ Vide resposta à Questão n.º 2 e 3 do Entrevistado n.º3 – Apêndice F

*intervenção por iniciativa do Comando Operacional, que deve gerir e orientar os meios com os Comandos Territoriais.*⁴⁹

*A "Unidade Nacional de Trânsito, há-de ter ao nível do seu comando uma parte de gabinete de estudos e planeamento e instrução e uma parte de operações, para dar apoio técnico à estrutura de Trânsito.*⁵⁰

As respostas foram unânimes quanto à concepção de uma parte da UNT relacionada com estudos, doutrina, instrução e outra parte da UNT relacionada com o operacional. Contudo os entrevistados frisaram que era precoce fazer esse tipo de avaliação quanto às competências e capacidades.

7.2.1.7 Análise da Questão n.º 7

Nesta questão os entrevistados teceram opiniões sobre o que os Comandos Territoriais poderão aproveitar face à actuação dos DT. Numa perspectiva negativa *"seria concentrar o esforço nas vias secundárias,*⁵¹ contudo esta actuação minimizava o número de acidentes nas vias secundárias em prol de um agravamento nas vias rodoviárias principais.

Os Comandos Territoriais com os DT sob o seu comando *"talvez consigam gerir e talvez planear operações com várias valências, e talvez com mais eficácia,*⁵² no entanto, operações conjuntas já são levadas a cabo neste momento e *"é muito mais fácil gerir essas situações com a actual estrutura do que futuro.*⁵³

Com os DT sob o comando dos Cmd/Ter os objectivos *"são direccionados para as especificidades locais, (...) [havendo um] maior aproveitamento de meios e [evitando-se] a duplicação de policiamento,*⁵⁴ a morosidade e complexidade na requisição de meios deixa de se verificar.

Nesta questão as opiniões divergem, se por um lado, um entrevistado defende que a gestão e planeamento poderão vir a ficar facilitadas, outro entrevistado defende que estas situações são mais fáceis de gerir com a actual estrutura, sendo consensuais quanto à gestão de meios.

7.2.1.8 Análise da Questão n.º 8

Os entrevistados nesta questão expõem considerações face à nova dependência hierárquica e o combate à sinistralidade rodoviária. Partindo do princípio que a estrutura de Trânsito se mantém com a reorganização, não se prevêem alterações significativas, contudo

⁴⁹ Vide resposta à Questão n.º6 do Entrevistado nº1 – Apêndice D

⁵⁰ Vide resposta à Questão n.º6 do Entrevistado nº2 – Apêndice E

⁵¹ Vide resposta à Questão n.º7 do Entrevistado nº1 – Apêndice D

⁵² Vide resposta à Questão n.º7 do Entrevistado nº2 – Apêndice E

⁵³ Vide resposta à Questão n.º7 do Entrevistado nº1 – Apêndice D

⁵⁴ Vide resposta à Questão n.º3 do Entrevistado nº4 – Apêndice G

se a estrutura de Trânsito for disseminada, poder-se-á avançar para uma força a efectuar *“patrulhamento de proximidade.”*⁵⁵

Mesmo com a nova dependência hierárquica e apoiados na ideia de que a UNT apresenta uma estrutura de planeamento e instrução, o *“combate à sinistralidade rodoviária [basear-se-á] em directivas e em instruções que serão emanadas”*⁵⁶ pelo Comando da UNT, logo, o combate à sinistralidade rodoviária vai primar por seguir essas mesmas directivas e instruções, sem desvirtuar as mesmas.

*“Se por ventura não houver sensibilidade por parte do Comando Territorial para as questões relacionadas com o Trânsito [poder-se-á] perder alguma eficácia.”*⁵⁷

A nova dependência hierárquica *“irá reforçar a eficácia do combate á sinistralidade, atendendo a que esta proximidade de dependência funcional, permite uma actuação mais concertada, assertiva e cirúrgica.”*⁵⁸

Os entrevistados foram unânimes nas respostas e afirmaram que mesmo com a nova dependência hierárquica, o combate à sinistralidade rodoviária vai manter-se muito eficaz, aumentando *“as sinergias”*⁵⁹ entre SubUn.

7.2.1.9 Análise da Questão n.º 9

Para os Comandos Territoriais, os DT são uma mais-valia pois estes constituem *“uma mais-valia para a GNR.”*⁶⁰ Os Comandos Territoriais vão abraçar *“mais uma valência, para dirigir, e isso numa perspectiva da gestão de meios, é positivo,”*⁶¹ possibilitando com esta *“ligação directa (...) responder (...) ao cidadão,”*⁶² de uma forma cabal e rápida.

Os Comandantes dos Comandos Territoriais não poderão contudo versar a valência do Trânsito em actividades que nada têm a ver com a missão específica do mesmo, pois nesse caso, *“uma unidade de trânsito que se pretende versátil, deixa de o ser, porque fica veiculada a actos e objectivos que nada tem a ver com a missão específica.”*⁶³

*“Porque o cidadão ao ser abordado, tem que ter a certeza que está a ser abordado por um militar do Trânsito (...) que é especialista e (...) que provavelmente conhece.”*⁶⁴

⁵⁵ Vide resposta à Questão n.º8 do Entrevistado nº1 – Apêndice D

⁵⁶ Vide resposta à Questão n.º8 do Entrevistado nº2 – Apêndice E

⁵⁷ *Ibidem*

⁵⁸ Vide resposta à Questão n.º 4 do Entrevistado n.º4 – Apêndice G

⁵⁹ Vide resposta à Questão n.º 4 do Entrevistado n.º3 – Apêndice F

⁶⁰ Vide resposta à Questão n.º9 do Entrevistado nº2 – Apêndice E

⁶¹ Vide resposta à Questão n.º9 do Entrevistado nº1 – Apêndice D

⁶² Vide resposta à Questão nº 5 do Entrevistado n.º3 – Apêndice F

⁶³ Vide resposta à Questão n.º9 do Entrevistado nº1 – Apêndice D

⁶⁴ *Ibidem*

Desta forma, podemos concluir que os DT vão constituir-se como uma mais-valia para os Comandos Territoriais, permitindo uma actuação mais concertada, uma gestão e maximização dos *“recursos humanos, de uma forma mais eficiente e eficaz.”*⁶⁵

7.2.1.10 Análise da Questão n.º 10

Esta questão foi propositadamente colocada em último pois dela o autor poderá retirar uma panóplia de conclusões relevantes. Com a reorganização poderá haver *“eventualmente um maior entrosamento entre as SubUn das diversas valências,”*⁶⁶ o que desde logo potenciará a fiscalização rodoviária e por conseguinte, uma diminuição da sinistralidade rodoviária.

O Comando Operacional tem, com a nova reorganização, um papel preponderante na fiscalização rodoviária pois vai *“definir as linhas gerais de actuação e de relacionamento entre as SubUn.”*⁶⁷

Com a reorganização territorial, os Comandos Territoriais *“vão beneficiar a nível de doutrina e formação dos homens, porque o que ate agora é distribuída aos Cmdt’s de DT, vai passar a ser distribuída ao Trânsito e não Trânsito.”*⁶⁸

Esta doutrina e formação disponibilizada vai constituir-se como uma mais-valia para a diminuição da sinistralidade rodoviária, contudo esta deverá ser mantida, em especial aos DT, de forma a não ser colocada de parte e deixar de se *“fiscalizar matérias específicas, como matérias perigosas, transportes internacionais seja passageiros seja mercadorias, tacógrafos, que é uma matéria complexa e que a BT como unidade vocacionada e especializada,”*⁶⁹ leva a cabo todos os dias, pois também estas variáveis contribuem para a diminuição da sinistralidade rodoviária.

Com a reorganização territorial, a fiscalização rodoviária tenderá a ser levada a cabo da mesma forma, pois daí advêm bons resultados, uma vez que *“deixámos à muito distante a cauda da Europa, no que diz respeito à sinistralidade rodoviária, esperamos que também seja um dos objectivos, que esta reestruturação comporte.”*⁷⁰

As alterações resultantes da reorganização territorial na fiscalização rodoviária apenas poderão ser avaliada *“com a reorganização feita e inclusive perante os resultados que vierem a ser analisados, e recolhidos.”*⁷¹ Contudo prevê-se o ganho de *“alguma eficácia,*

⁶⁵ Vide resposta à Questão n.º 5 do Entrevistado n.º4 – Apêndice G

⁶⁶ Vide resposta à Questão n.º10 do Entrevistado nº1 – Apêndice D

⁶⁷ *Ibidem*

⁶⁸ *Ibidem*

⁶⁹ Vide resposta à Questão n.º10 do Entrevistado nº2 – Apêndice E

⁷⁰ *Ibidem*

⁷¹ *Ibidem*

*flexibilidade e rapidez de decisões*⁷² mas a perda de *“alguma qualidade de serviço dos militares.”*⁷³

7.2.2 CMDT’S GTER

7.2.2.1 Análise da Questão n.º 6

“Estando a orgânica do GTer na génese dos Cmd/Ter, em que medida os DT vão potenciar a fiscalização a eixos rodoviários secundários?”

Tendo em consideração que os GTer estão na génese dos Cmd/Ter, esta questão foi apenas colocada aos Cmdt’s de Grupo, mas as respostas obtidas cingiram-se a uma análise da realidade dos DT definindo *“como prioridade os principais eixos rodoviários – AE, IP, IC’s.”*⁷⁴

Contudo, *“se não houver um reforço de meios”*⁷⁵ é difícil potenciar a fiscalização nos eixos rodoviários secundários, pois os *“eixos rodoviários principais absorvem todos os recursos e meios,”*⁷⁶ enquanto que *“os eixos rodoviários secundários são hoje, os mais complexos e de maior índice de sinistralidade e os de menor policiamento.”*⁷⁷

Uma melhor articulação e coordenação poder-se-á constituir como potencialidade da fiscalização rodoviária, bem como a actuação *“de uma forma mais cirúrgica, sobre as vias de maior sinistralidade.”*⁷⁸

7.2.2.2 Análise da Questão n.º 7

“Atendendo que uma das grandes dificuldades do trânsito é o efectivo, como pensa que a reorganização territorial venha a suprimir esta lacuna?”

O efectivo é um problema grave da instituição e mesmo com a reorganização territorial *“é extremamente difícil, porque o Territorial não pode ir reforçar o Trânsito,”*⁷⁹ e *“a reorganização territorial apenas se limitará, eventualmente a atenuar ou retardar esta realidade [contudo] algumas secções ora existentes nos DT’s, serão extintas, revertendo os seus efectivos para o policiamento rodoviário.”*⁸⁰

À presente questão, os entrevistados responderam que era controversa e difícil resposta.

⁷² Vide resposta à Questão n.º10 do Entrevistado n.º3 – Apêndice F

⁷³ *Ibidem*

⁷⁴ Vide resposta à Questão n.º6 do Entrevistado n.º3 – Apêndice F

⁷⁵ *Ibidem*

⁷⁶ *Ibidem*

⁷⁷ Vide resposta à Questão n.º6 do Entrevistado n.º4 – Apêndice G

⁷⁸ *Ibidem*

⁷⁹ Vide resposta à Questão n.º7 do Entrevistado n.º3 – Apêndice F

⁸⁰ Vide resposta à Questão n.º 7 do Entrevistado n.º 4 – Apêndice G

7.2.2.3 Análise da Questão n.º 8

“A fiscalização neste momento prima pela selectividade. Quando tiver o DT sob o seu comando, pensa atribuir-lhe outra missão daquela que lhes está confinada?”

Ao atribuir uma outra missão a um força especializada, ir-se-ia perder competências e potencialidades, perdendo a especialização e tornando-se generalista, alterando por completo os seus comportamentos e forma de actuar.

“Atribuir-lhe outra missão que não lhes está confinada é desvirtuar a sua essência e sobretudo colocar em risco a própria missão.”⁸¹

Para os Cmd/Ter seria uma mais-valia um Oficial de Trânsito no Estado-Maior, a coadjuvar as tomadas de decisão relativas a esta área específica, à semelhança de outras áreas, podendo afirmar que se iriam *“potenciar os recursos.”*⁸²

Ambos os entrevistados frisaram que o Trânsito deve manter a mesma missão e forma de actuar.

7.2.2.4 Análise da Questão n.º 9

“Considerando a dificuldade em efectuar um patrulhamento contínuo (por falta de recursos humanos) como uma insuficiência dos DT para reduzir a sinistralidade rodoviária, como pensa que pode ser solucionado a mesma?”

O aumento dos recursos humanos é um dos propósitos da reorganização territorial, contudo continuam a existir *“problemas e graves quanto aos efectivos,”*⁸³ e *“o aumento e diminuição da sinistralidade não se encontra exclusivamente dependente da actuação”*⁸⁴ ou do efectivo.

A GNR é uma força multifacetada, com novas missões e valências, contudo o efectivo mantém-se quase que inalterável, pelo que *“se não houver uma injeção muito forte de efectivos é complicado.”*⁸⁵

A solução para a diminuição da sinistralidade encontra-se *“a montante: no civismo, na cidadania, na lei, nas condições das vias, entre outras. E, ao comandante (...) cabe: gerir, rentabilizando e maximizando os recursos humanos e materiais à sua disposição.”*⁸⁶

⁸¹ Vide resposta à Questão n.º 8 do Entrevistado n.º 4 – Apêndice G

⁸² Vide resposta à Questão n.º 8 do Entrevistado n.º 3 – Apêndice F

⁸³ Vide resposta à Questão n.º 9 do Entrevistado n.º 3 – Apêndice F

⁸⁴ Vide resposta à Questão n.º 9 do Entrevistado n.º 4 – Apêndice G

⁸⁵ Vide resposta à Questão n.º 9 do Entrevistado n.º 3 – Apêndice F

⁸⁶ Vide resposta à Questão n.º 9 do Entrevista n.º 4 – Apêndice G

7.3 INQUÉRITOS

7.3.1 ANÁLISE DA QUESTÃO N.º 1

Os comandantes de DT frisaram o controlo de velocidade como a principal área de fiscalização, o controlo da condução sob o efeito de álcool e o uso de sistemas de retenção, bem como os comportamentos desviantes dos condutores, o uso de telemóvel e o excesso de horas de condução como sendo áreas de fiscalização rodoviária que visam reduzir a sinistralidade rodoviária.

Assim sendo, a fiscalização deve incidir de forma repressiva nestas áreas, criando um sentimento de punibilidade dos condutores e utentes das vias de comunicação rodoviária, de forma a combater a sinistralidade rodoviária. A fiscalização selectiva é uma mais-valia para diminuir a sinistralidade rodoviária, reforçando, assim, os objectivos definidos e as linhas orientadoras do PNPR.

7.3.2 ANÁLISE DA QUESTÃO N.º 2

O número e a qualidade dos meios e dos equipamentos especiais distribuídos aos DT, a experiência e os conhecimentos adquiridos pelos militares, bem como o devido enquadramento nas acções de fiscalização constituem as principais potencialidades dos DT.

A formação e especialização de uma força constitui uma mais-valia para a redução da sinistralidade e a fiscalização em razão da especialização estabelece metas e objectivos alcançados sem os quais não seria possível.

A responsabilidade pelos principais eixos rodoviários e a estreita ligação com as concessionárias, a uniformização de técnicas e procedimentos a nível nacional constituem-se também como uma mais valia, pois dessa forma os DT detêm o ónus do controlo rodoviário e contribuem para uma redução da sinistralidade rodoviária nos principais eixos rodoviários.

O enquadramento dos militares e o distanciamento com os utentes da via permitem desenvolver acções de fiscalização eficiente e eficaz. Os equipamentos especiais foram a principal potencialidade apontada para desenvolver mais acções de fiscalização, cada vez mais efectivas e eficazes.

7.3.3 ANÁLISE DA QUESTÃO N.º 3

O aumento de recursos humanos e de recursos materiais constituem-se como a principal solução para uma fiscalização mais eficaz, abrangente e enquadrada, possibilitando um patrulhamento contínuo, diário e em todos os eixos rodoviários.

A utilização da Comunicação Social, em acções de divulgação e campanhas de sensibilização aos utentes das vias assumem preponderância na redução da sinistralidade.

Outros factores apontados como a centralização de toda a carga administrativo–burocrática interna nas secções dos DT, o aumento da fiscalização selectiva, a instrução dos militares, a manutenção do estatuto de Unidade de Trânsito especializada e de âmbito nacional contribui para uma fiscalização mais eficaz e por conseguinte uma diminuição da sinistralidade rodoviária.

Como principais insuficiências frisaram-se o efectivo e a não afectação de graduados ao serviço operacional, os meios, os programas informáticos, e a impossibilidade de o patrulhamento ser apoiado por aparelhos especiais na sua totalidade, bem como a colocação de aparelhos especiais em locais estratégicos e de acidentes, operados por militares credenciados.

7.4 CONCLUSÕES

Neste capítulo foram analisados os resultados obtidos quer pelos inquéritos por questionário, quer pelas entrevistas. As entrevistas aos Cmdt's de GTer surgiram após terem sido analisados as respostas dos Cmdt's de DT, que frisaram potencialidades, insuficiências e possíveis soluções para uma fiscalização mais eficaz e abrangente. No próximo e último capítulo tecer-se-ão algumas conclusões e recomendações, verificar-se-ão as hipóteses e fazer-se-á uma alusão a algumas limitações encontradas, bem como a futuras investigações no âmbito desta matéria.

CAPÍTULO 8 - CONCLUSÕES

8.1 INTRODUÇÃO

O Trabalho de Investigação Aplicada teve como propósito a verificação do impacto da reorganização territorial na fiscalização rodoviária desenvolvida. Com esse objectivo, o autor abordou em termos teóricos a mudança organizacional, e o porquê dessa mesma mudança na GNR. Foi elaborado uma pergunta de partida e uma panóplia de hipóteses susceptíveis de validação ou refutação, de acordo com a metodologia apresentada. A LOGNR muda por completo a estrutura organizacional da GNR, mas continuam por aprovar os diplomas legais que a regulamentem. A fiscalização rodoviária inserida no novo conceito de segurança interna e a redistribuição de áreas de competência territorial são exemplos de mudança.

8.2 VERIFICAÇÃO DAS HIPÓTESES

A pesquisa bibliográfica e o trabalho de campo realizado ao longo do trabalho visou responder à pergunta de partida e à validação das hipóteses. As questões elaboradas nas entrevistas concorreram para as hipóteses formuladas, podendo estas ser refutadas e validadas total ou parcialmente.

“H1: A fiscalização selectiva é uma medida aplicada para diminuir a sinistralidade rodoviária.”

A hipótese é **totalmente validada** pela análise dos resultados à questão n.º 1 da Entrevista no Comando da BT e aos Cmdt's GTer.

“H2: A visibilidade, proximidade e a prevenção potencia a diminuição da sinistralidade rodoviária.”

A hipótese é **totalmente validada** pela análise dos resultados à questão n.º 2 da Entrevista no Comando da BT e questão n.º1 da Entrevista aos Cmdt's GTer.

“H3: Com a reorganização, a fiscalização rodoviária vai aumentar nos eixos rodoviários secundários.”

A hipótese é **parcialmente validada** pela análise dos resultados à questão n.º5 da Entrevista no Comando da BT e questão n.º6 da Entrevista aos Cmdt's GTer.

“H4: A reorganização vai proporcionar um incremento de militares na fiscalização rodoviária.”

A hipótese é **parcialmente validada** pela análise dos resultados à questão n.º7 da Entrevista aos Cmdt's GTer.

“H5: Os Comandos Territoriais vão potenciar a redução da sinistralidade rodoviária.”

A hipótese é **totalmente validada** pela análise dos resultados à questão n.º8 da Entrevista no Comando da BT e questão n.º4 da Entrevista aos Cmdt's GTer.

“H6: Os DT vão manter a mesma missão e as mesmas atribuições na fiscalização rodoviária.”

A hipótese é **totalmente validada** pela análise dos resultados à questão n.º8 da Entrevista aos Cmdt's GTer.

“H7: A fiscalização selectiva vai manter-se com o propósito de cumprir os objectivos superiormente definidos.”

A hipótese é **totalmente validada** pela análise dos resultados à questão n.º10 da Entrevista no Comando da BT e questão n.º8 da Entrevista aos Cmdt's GTer.

Como resposta à pergunta de partida, podemos afirmar que vai haver uma melhoria no planeamento e coordenação das acções de fiscalização entre SubUn existentes no Cmd/Ter, vai diminuir o efectivo em funções administrativas e consequentemente um aumento de efectivo afecto à fiscalização rodoviária. Uma gestão mais eficaz dos materiais empregues na fiscalização, acautelando a duplicação e sobreposição dos mesmos, e um efectivo mais sensibilizado para as questões da fiscalização rodoviária, constituem-se também como alguns dos impactos na fiscalização rodoviária fruto da reorganização territorial na Guarda.

A dispersão dos Cmd's, mantendo-se contudo os DT, salvo alguns ajustes territoriais, nos mesmos locais, e aliado a um órgão na UNT que difunde toda a doutrina de legislação rodoviária permitirá manter a qualidade e especificidade que já vinha sido feita pela BT.

8.3 SÚMULA CONCLUSIVA E RECOMENDAÇÕES

A GNR é uma organização em que o poder se encontra centralizado e hierarquizado. A especialização é elevada, decorrente da missão multifacetada. A Brigada de Trânsito visa essencialmente o controlo e fiscalização rodoviária, isto porque a fiscalização surge como uma medida de combate à sinistralidade rodoviária. A sinistralidade em Portugal tende a diminuir, graças ao PNPR que definiu objectivos, delimitou variáveis e estabeleceu metas, que a GNR e em especial a BT, com acções desenvolvidas nesse sentido tem alcançado.

A fiscalização selectiva que a GNR leva a cabo visa a diminuição da sinistralidade rodoviária, primando pelo combate das principais causas de acidentes com vítimas mortais e feridos graves. A prevenção rodoviária, a proximidade e a visibilidade muito contribuem também para a diminuição de números fatídicos. Com a reorganização territorial e centralização de tarefas burocráticas e administrativas, continua em aberto a hipótese de um incremento de militares, a executar funções administrativas, no dispositivo operacional potenciando um aumento de acções de fiscalização em toda a rede rodoviária.

A inserção dos DT nos Cmd/Ter provoca um aumento da coordenação entre SubUn, do que advém maior qualidade e especificidade na fiscalização, podendo proporcionar a diminuição

da sinistralidade rodoviária. Os DT manterão o mesmo *modus operandis*, cumprindo a mesma missão e atribuições, o que tem surtido efeito junto dos condutores e utentes das vias e por conseguinte a diminuição dos valores da sinistralidade grave, consumando-se os objectivos superiormente traçados.

Tal esforço só produziu efeito porque a GNR tem SubUn de Trânsito espalhadas a nível nacional. Com a reorganização dever-se-á primar pela manutenção destas SubUn de Trânsito por todo o Território Nacional e que preferencialmente desenvolvam a sua acção em toda a rede rodoviária fundamental, atentos ao critério da continuidade.

8.4 LIMITAÇÕES ENCONTRADAS

Aquando do início deste trabalho, o autor expressou algumas limitações inicialmente sentidas, desde logo, a abrangência do tema em questão e a necessidade de o delimitar, a inexistência de legislação que regule a LOGNR, e a dificuldade em obter determinados dados condicionaram o desenvolvimento do trabalho.

O autor reitera que aquando da realização do trabalho, a LOGNR ainda não se encontrava regulamentada, nem os seus princípios implementados. A limitada informação quanto à UNT, competências e atribuições, bem como a orgânica dos Cmd/Ter condicionaram a desenvoltura do trabalho. Uma análise das consequências na fiscalização rodoviária devidas à reorganização territorial na GNR pressupunha, desde logo, que esta já se encontrasse implementada, permitindo a sua análise e comparação.

A maior limitação do autor foi ser ambicioso e querer contribuir com algo de novo para a instituição, contudo os diminutos conhecimentos nesta área tão específica, o limite de páginas e a necessidade de pesquisa bibliográfica apenas permitem pequenas conclusões e pequenos contributos.

8.5 INVESTIGAÇÕES FUTURAS

Tendo em consideração as limitações apresentadas, o autor tem a noção que muito ficou por abordar subordinado ao tema em questão, não se esgotando em si mesmo a elaboração deste trabalho. Contudo, uma abordagem pós-implementação da reorganização territorial em curso, regulamentação pendente e fazendo uma análise comparativa ao antes e depois, a muitas outras conclusões se chegaria.

O autor sugere um estudo sobre as consequências da reorganização pós-implementação da reorganização territorial e uma análise comparativa da fiscalização e sinistralidade rodoviária com o novo modelo organizacional implementado, deixando assim lançada a proposta para investigações futuras. Pois, citando Lewin e Schein *in* Bilhim (2006:421) o “*torno da ideia de equilíbrio, desequilíbrio e transição para um novo equilíbrio,*” deixa em aberto a busca ininterrupta pelo sucesso e pelo conhecimento.

BIBLIOGRAFIA

METODOLOGIA CIENTÍFICA

- ALBARELLO, Luc *et al* (1997) *Práticas e métodos de investigação em Ciências Sociais*, Lisboa, Gradiva.
- CARMO, H.; FERREIRA, M. M. (1998) *Metodologia da Investigação – Guia para Auto-Aprendizagem*, Lisboa, Universidade Aberta.
- ECO, Umberto (2002) (9ª Ed.) *Como se faz uma tese em Ciências Humanas*; Lisboa, Editorial Presença.
- ESTRELA, Edite; SOARES, Maria Almira; LEITÃO, Maria José (2006) (3ª Ed.) *Saber Escrever Uma Tese e Outros Textos*, Dom Quixote, Lisboa.
- FORTIN, M.F. (1990) Métodos de Amostragem, in M. F. Fortin, *O Processo de Investigação: Da concepção à realização*, Loures: Lusociência
- GHIGLIONE, R.; MATALON, B. (2001) (4ª Ed.) *O Inquérito – Teoria e Prática*, Oeiras, Celta Editora.
- GIL, A. C. (1999) (5ª Ed.) *Métodos e Técnicas de Pesquisa Social*, São Paulo, Atlas.
- GUERRA, I. C., (2006) (1ª Ed.) *Pesquisa Qualitativa e Análise de Conteúdo – Sentidos e formas de uso*, Estoril, Principia Editora.
- HILL, Manuela; HILL, Andrew (2005) (2ª Ed.) *Investigação por Questionário*, Lisboa, Edições Sílabo.
- MARCONI, M. A. & LAKATOS, E. M. (1990) (2º Ed. rev. e ampl.) *Técnicas de pesquisa: Planejamento e execução de pesquisas, amostragens e técnicas de pesquisa, elaboração, análises e interpretação de dados*. São Paulo, Atlas.
- PEREIRA, Alexandre; POUPA, Carlos (2003) *Como escrever uma tese monográfica ou livro científico usando o Word*, Lisboa, Edições Sílabo.
- SANTOS, J.R. (2005) *Metodologia das Ciências Sociais, Documento de Estudo*, AM, CIDEHUS
- SARMENTO, Manuela (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.

QUIVY, Raymond; CAMPENHOUT, Luc Van, (2003) (3ª Ed.) *Manual de Investigação em Ciências Sociais* Lisboa, Gradiva.

LIVROS

BILHIM, J.; (2006) (5ªEd) *Teoria Organizacional – Estruturas e Pessoas* Lisboa; ISCSP;

CHIAVENATO, Idalberto. (2002) (7ª Ed.), *Recursos Humanos – Edição Compacta*, Rio de Janeiro, Edições Atlas.

FERREIRA, JMC; NEVES, J.; CAETANO, A. (2001) *Manual de Psicossociologia das Organizações*, Lisboa, McGraw-Hill.

MINTEZBERG, H. (1995) *Estrutura e dinâmica das organizações*, Lisboa, Publicações D. Quixote.

MONTEIRO, Manuela; QUEIRÓZ, Inês (1998) *Psicossociologia*, Porto, Porto Editora

RETO, L. & SÁ, J. (2003) (1ª Ed.) *“Porque nos matamos na estrada...e como o evitar”*; Lisboa, Notícias Editorial.

DICIONÁRIOS E ENCICLOPÉDIAS

Dicionário Enciclopédico; Koogan Larousse Selecções; Selecção Reader's Digest Volume I – Léxico Comum; pp. 752)

Enciclopédia Luso Brasileira de Filosofia – Logos – Editorail Verbo – Volume I – Lisboa –pp. 58

Grande Enciclopédia Luso Brasileira, Editorial Enciclopédia Limitada, Lisboa, volume XI, pp. 415

Grande Enciclopédia Luso Brasileira, Editorial Enciclopédia Limitada, Lisboa, volume XXV, pp. 123

LEGISLAÇÃO

Lei n.º 31/2007 de 10 de Agosto – Aprova as Grandes Opções do Plano para 2008 no âmbito de Segurança Rodoviária.

Lei n.º 63/2007 de 06 de Novembro – Aprova a Lei Orgânica da Guarda Nacional Republicana

Lei n.º 52/2005, de 31 de Agosto – Aprova e define as Grandes Opções do Plano para 2005-2009.

Dec - Lei n.º 44/ 2005 de 23 de Fevereiro – Aprova o Código da Estrada

Dec - Lei n.º 231/93 de 26 de Junho – Revogado pela Lei 63/07 de 06 de Novembro

Portaria n.º 340.- A / 2007 de 30 de Março – Circunscreve as situações de partilha de freguesias entre a GNR e a PSP.

Resolução do Conselho de Ministros n.º 44/2007, de 19 de Março - Aprovou as opções fundamentais da reforma das forças de segurança.

Despacho de 21 de Janeiro de 2008 – Ministro da Administração Interna

Circular n.º 36/94 – Inter relacionamento das Unidades Especiais com Unidades Territoriais

Directiva de Planeamento 2005 do TGCG

MONOGRAFIAS

FERREIRA, J. H. G. S.; (2007); *Instrumentos de Comando e Controlo do Cmdt de Destacamento*, Monografia de Licenciatura em Ciências Militares, Lisboa, Academia Militar.

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

MANUAIS

GUARDA NACIONAL REPUBLICANA (1996) *Manual de Operações*, Volume I s.1, s. ed

GUARDA NACIONAL REPÚBLICANA (2001) (1ªEd.) *Regimento de Infantaria – A nossa história*; Lisboa; Grafispaço, Lda.

ARTIGOS

GOUVEIA, P.M.N. (2007, Janeiro-Março) *Sinistralidade Rodoviária – “Res, non Verba”*, Revista da Policia Portuguesa n.º002 – III-série, Lisboa, p.40.

SÍTIOS DA INTERNET

1. Biblioteca Nacional

www.bn.pt

Fornece um conjunto de informações acerca da Biblioteca Nacional, bem como o acesso a bases de dados de bibliografia (Acedido em 08 de Junho de 2008).

2. Ministério da Administração Interna

www.mai.pt

Apresenta informações sobre o seu organigrama, os seus responsáveis, programas e vários organismos ligados ao Ministério (Acedido em 01 de Junho de 2008).

3. Infopédia

www.infopedia.pt

Apresenta um dicionário *on-line* (Acedido em 02 de Junho de 2008).

4. Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária

www.ansr.pt

Disponibiliza todo um conjunto de dados estatísticos da sinistralidade rodoviária compilados em Relatórios do Observatório de Segurança Rodoviária.

(Acedido em 02 de Junho de 2008).

5. Guarda Nacional Repúblicana

www.gnr.pt

Fornece informações sobre a sua orgânica, programas e legislação.

(Acedido em 02 de Junho de 2008).

6. Verbo Jurídico

www.verbojuridico.net

Apresenta uma diversidade de legislação disponível à consulta *on-line*.

(Acedido em 17 de Junho de 2008).

7. TISPOL – European Traffic Police Network

www.tispol.com

Apresenta um conjunto de informações, notícias e preocupações das polícias de trânsito da Europa. (Acedido em 08 de Julho de 2008).

OUTROS

ACCENTURE, (2006) *Estudo de Racionalização de Estruturas da GNR e PSP – Relatório Final*, Ministério da Administração Interna, Consulting-Technology-Outsourcing.

Disponível na Internet em:

http://www.portugal.gov.pt/NR/rdonlyres/6B461870-8C85-4ADE-A7C3-8CA7EA016378/0/Rel_Racionalizacao_GNR_PSP_Final.pdf

Acedido a 30 de Junho de 2008.

ANSR, Relatório Anual de Sinistralidade 07

Disponível na Internet em:

http://www.gov-civil-viseu.pt/img/relatorios/ansr_rel_anual_sinis_2007.pdf.

Acedido em 02 de Julho de 2008

APÊNDICES

APÊNDICE A – INQUÉRITO POR QUESTIONÁRIO



ACADEMIA MILITAR

DIRECÇÃO DE ENSINO

MESTRADO EM CIÊNCIAS MILITARES – GNR

TPO-GNR/INFANTARIA 2007/2008

TRABALHO DE INVESTIGAÇÃO APLICADA

**INQUÉRITO NO ÂMBITO DO TRABALHO
“AS CONSEQUÊNCIAS DA REORGANIZAÇÃO
TERRITORIAL DA GNR NA FISCALIZAÇÃO
RODOVIÁRIA”**

Inquérito realizado por:

Aspirante de GNR/Inf Nuno Filipe de Carvalho Alves

Orientador: Capitão GNR/Inf Paulo Gomes

Queluz, 13 de Junho de 2008

CARTA DE APRESENTAÇÃO

Este inquérito insere-se no âmbito de um Trabalho de Investigação Aplicada, tendo em vista a obtenção do grau de Mestre em Ciências Militares – GNR Infantaria, subordinado ao tema “As consequências da reorganização territorial da GNR na fiscalização rodoviária.”

O presente inquérito por questionário tem por objectivo a recolha de informações. Para operacionalizar o trabalho pretende-se realizar o inquérito a Oficiais que estão directamente ligados com a fiscalização e que vão sofrer alterações quanto à dependência hierárquica. Deste modo é fundamental para a realização da parte prática do trabalho de investigação inquirir V. Ex.^a.

Este inquérito servirá como ponte entre a pesquisa teórica e todo o trabalho de campo que se pretende desenvolver, com o intuito de dar resposta à pergunta de partida inicialmente formulada. Para preencher o inquérito seguinte, tenha sempre em conta as actuais reorganizações territoriais e a sua opinião pessoal em relação à Guarda e à fiscalização rodoviária.

Os dados recolhidos irão ser única e exclusivamente utilizados no trabalho. O inquérito por questionário é anónimo, confidencial e de curta duração, visa exclusivamente a investigação. Para responder ao inquérito por questionário, faça-o por escrito e aquilo que lhe é solicitado. Não existem respostas verdadeiras ou falsas, mas apenas pontos de vista pessoais. Não deverá deixar questões em branco.

Agradeço o tempo que irá dispensar na realização deste inquérito, pois irá contribuir, para a realização deste trabalho, com a sua opinião e com a sua experiência profissional. Certifique-se que responde a todas as questões do Inquérito por questionário de forma a validar a sua participação neste estudo.

Muito Obrigado pela sua colaboração,

Aspirante GNR/ Inf Nuno Alves.

1 – Tendo em consideração que a fiscalização rodoviária é um meio para reprimir práticas que põem em causa a segurança rodoviária, e de forma a incidir sobre as principais causas de sinistralidade rodoviária, indique as áreas de fiscalização prioritárias para reduzir a sinistralidade?

2 – Indique as potencialidades que o Destacamento de Trânsito possui para conseguir exercer o seu esforço de fiscalização nas áreas anteriormente referidas?

3 – Indique o que seria necessário fazer para uma fiscalização mais eficaz e abrangente em cada uma das áreas anteriormente referidas, enunciando insuficiências actuais e possíveis soluções?

Muito Obrigado pela sua colaboração!

FIM

Aspirante GNR/ Inf Nuno Alves

APÊNDICE B – GUIÃO DA ENTREVISTA AO CMD DA BT

- 1) **Tema:** As consequências da reorganização territorial da GNR na fiscalização rodoviária.
- 2) **Entrevistador:** Aspirante de Infantaria Nuno Alves.
- 3) **Entrevistado 1:** Tenente-Coronel Sá, Chefe de Estado-maior da GNR/BT.
- 4) **Entrevistado 2:** Tenente-Coronel Barão Mendes; Adjunto do Gabinete de Estudos, Planeamento e Instrução da BT.

5) Objectivos gerais:

- a) Definir o porquê da sinistralidade ter vindo a diminuir em Portugal;
- b) Obter informações sobre a reorganização territorial da GNR;
- c) Obter as informações acerca do impacto na reorganização territorial na fiscalização rodoviária;
- d) Obter perspectivas de futuro acerca da reorganização territorial na fiscalização rodoviária.

6) Conteúdos temáticos:

Bloco A: Validação da entrevista.

Bloco B: Responsabilidade da GNR na sinistralidade e fiscalização rodoviária.

Bloco C: Política e Estratégia da reorganização territorial na fiscalização rodoviária.

Bloco D: Impacto da reorganização territorial na fiscalização rodoviária.

Bloco E: Visão Futura no âmbito da fiscalização rodoviária.

7) Estratégia:

De acordo com os objectivos gerais pretendidos, pretendeu-se efectuar uma entrevista do tipo semidirectiva, decomposta em cinco módulos temáticos, no sentido de obter um conjunto de informações pertinentes sobre “As consequências da reorganização territorial na fiscalização rodoviária. Foram distinguidos as entidades acima referidas por entender que as mesmas possuem um conhecimento privilegiado acerca do assunto supracitado.

Com a entrevista semidirectiva, pretende-se que o entrevistador deixe o pensamento do entrevistado fluir, falando naturalmente. Se o entrevistado fugir do âmbito da questão, o entrevistador reencaminhá-lo-á para os objectivos da entrevista. No quadro de referência abaixo encontram-se explanados os módulos temáticos abordados, bem como os seus objectivos e questões a colocar para os alcançar.

Quadro B.24: Grelha de Entrevista ao Comando da BT.

Bloco	Objectivos específicos	Formulário de perguntas	Notas
Bloco A – Apresentação e Validação da entrevista	- Apresentação do entrevistador; - Explicar os objectivos gerais da entrevista; - Estabelecer um ambiente de calma e confiança; - Validar a entrevista; - Motivar o entrevistado.	Antes de se iniciar a Entrevista, gostaria de saber se tem alguma pergunta a fazer sobre o trabalho ou a presente entrevista? Coloca alguma objecção ao facto de esta Entrevista ser gravada e usada como base de sustentação no trabalho de investigação aplicada que me encontro a desenvolver?	-Referir ao entrevistado os objectivos do trabalho.
Bloco B – Responsabilidade da GNR na fiscalização rodoviária.	- Determinar o porquê da sinistralidade ter vindo a diminuir em Portugal;	1-Porque é que a sinistralidade tem vindo a diminuir nos últimos anos? 2-Considera que ao incrementar a proximidade da GNR junto dos utentes das vias de comunicação, garante a presença nos locais de maior visibilidade, valorizando o potencial de prevenção e de combate à sinistralidade? 3-Que medidas é que os DT aplicam e que contribuem para a eficácia no combate à sinistralidade rodoviária?	- Referir que existe um objectivo comum em toda a Instituição que visa diminuir até 2008/11 a sinistralidade rodoviária em 50%.
Bloco C – Política Estratégia reorganização territorial na fiscalização rodoviária.	- Obter informações sobre a reorganização territorial da GNR; - Conhecer os obstáculos na fiscalização rodoviária; - Potencialidades e vulnerabilidades;	4-A actuação dos DT é idêntica nos eixos rodoviários principais e eixos rodoviários secundários? 5- Com a reorganização prevê-se um aumento de fiscalização nos eixos rodoviários secundários? 6 - Com a reorganização a futura UNT vai perder ou ganhar competências / capacidades?	- Com a reorganização territorial, conseguir-se-á fazer face e cumprir os objectivos traçados.
Bloco D – Impacto da reorganização territorial na fiscalização rodoviária.	- Obter informações sobre o impacto da reorganização territorial na fiscalização rodoviária. - Identificar a nova hierarquia e forma de actuação;	7- Como é que os Comandos Territoriais poderão aproveitar melhor as capacidades dos DT? 8- Considera que a nova dependência hierárquica reforçará a eficácia do combate à sinistralidade rodoviária? 9- De que forma é que os DT poderão ser uma mais- valia?	- Forma de actuação e novas hierarquias.
Bloco E – Visão Futura no âmbito da fiscalização rodoviária.	- Obter perspectivas de futuro acerca da reorganização territorial na fiscalização rodoviária	10- Quais as alterações que se prevêem na fiscalização rodoviária com a reorganização territorial?	- Resposta: Pergunta - Problema



ACADEMIA MILITAR

DIRECÇÃO DE ENSINO

MESTRADO EM CIÊNCIAS MILITARES – GNR

TPO-GNR/INFANTARIA 2007/2008

TRABALHO DE INVESTIGAÇÃO APLICADA

**ENTREVISTA NO ÂMBITO DO TRABALHO
“AS CONSEQUÊNCIAS DA REORGANIZAÇÃO
TERRITORIAL DA GNR NA FISCALIZAÇÃO
RODOVIÁRIA”**

Entrevista realizada por:

Aspirante de GNR/Inf Nuno Filipe de Carvalho Alves

Orientador: Capitão GNR/Inf Paulo Gomes

Queluz, 18 de Junho de 2008

CARTA DE APRESENTAÇÃO

Esta entrevista insere-se no âmbito de um Trabalho de Investigação Aplicada, tendo em vista a obtenção do grau de Mestre em Ciências Militares – GNR Infantaria, subordinado ao tema “As consequências da reorganização territorial da GNR na fiscalização rodoviária.”

O objectivo da Entrevista é recolher dados relativos à reorganização territorial na Guarda Nacional Republicana e à fiscalização rodoviária. Os dados serão posteriormente alvo de análise de conteúdo.

Para operacionalizar o trabalho pretende-se realizar entrevistas às entidades que estão directamente ligadas com a fiscalização rodoviária e às entidades que comandam Unidades que estão na génese dos Comandos Territoriais e que vão sofrer alterações quanto às SubUn sob o seu comando. Deste modo é fundamental para a realização da parte prática do trabalho de investigação entrevistar V. Ex.^a.

Esta entrevista servirá como ponte entre a pesquisa teórica e todo o trabalho de campo que se pretende desenvolver, com o intuito de dar resposta à pergunta de partida inicialmente formulada.

Desta forma solícito a V. Ex.^a que me conceda esta entrevista que servirá de suporte para atingir os objectivos desta investigação.

Grato pela sua colaboração.

Atenciosamente,

Nuno Alves

Asp / GNR INF

ENTREVISTA

TEMA: “As consequências da reorganização territorial na fiscalização rodoviária”

PROBLEMA: “Qual o impacto da reorganização territorial na fiscalização rodoviária?”

Dados do Entrevistado:

Nome:

Posto:

Função:

Funções que desempenhou na GNR:

Antes de se iniciar a Entrevista, gostaria de saber se tem alguma pergunta a fazer sobre o trabalho ou a presente entrevista?

Coloca alguma objecção ao facto de esta Entrevista ser gravada e usada como base de sustentação no trabalho de investigação aplicada que me encontro a desenvolver?

- 1) Porque é que a sinistralidade tem vindo a diminuir nos últimos anos?
- 2) Considera que ao incrementar a proximidade da GNR junto dos utentes das vias de comunicação, garante a presença nos locais de maior visibilidade, valorizando o potencial de prevenção e de combate à sinistralidade?
- 3) Que medidas é que os DT aplicam e que contribuem para a eficácia no combate à sinistralidade rodoviária?
- 4) A actuação dos DT é idêntica nos eixos rodoviários principais e eixos rodoviários secundários?
- 5) Com a reorganização prevê-se um aumento de fiscalização nos eixos secundários?
- 6) Com a reorganização a futura UNT vai perder ou ganhar competências / capacidades?
- 7) Como é que os Comandos Territoriais poderão aproveitar melhor as capacidades dos DT?
- 8) Considera que a nova dependência hierárquica reforçará a eficácia do combate à sinistralidade rodoviária?
- 9) De que forma é que os DT poderão ser uma mais-valia?
- 10) Quais as alterações que se prevêem na fiscalização rodoviária com a reorganização territorial?

APÊNDICE C – GUIÃO DE ENTREVISTA AOS CMDT'S GTER

1) **Tema:** As consequências da reorganização territorial da GNR na fiscalização rodoviária.

2) **Entrevistador:** Aspirante de Infantaria Nuno Alves.

3) **Entrevistado 1:** Tenente-Coronel Lucas, Cmdt GTer Santarém;

4) **Entrevistado 2:** Tenente-Coronel Fernandes, Cmdt GTer Vila Real;

5) **Objectivos gerais:**

a) Definir o porquê da sinistralidade ter vindo a diminuir em Portugal;

b) Obter informações sobre a reorganização territorial da GNR;

c) Obter as informações acerca do impacto na reorganização territorial na fiscalização rodoviária;

d) Obter perspectivas de futuro acerca da reorganização territorial na fiscalização rodoviária.

6) **Conteúdos temáticos:**

Bloco A: Validação da entrevista.

Bloco B: Responsabilidade da GNR na sinistralidade e fiscalização rodoviária.

Bloco C: Impacto na da reorganização territorial na fiscalização rodoviária.

Bloco D: Política e Estratégia da reorganização territorial na fiscalização rodoviária.

Bloco E: Visão Futura no âmbito da fiscalização rodoviária.

7) **Estratégia:**

De acordo com os objectivos gerais pretendidos, pretendeu-se efectuar uma entrevista do tipo semidirectiva, decomposta em cinco módulos temáticos, no sentido de obter um conjunto de informações pertinentes sobre “As consequências da reorganização territorial na fiscalização rodoviária. Foram distinguidos as entidades acima referidas por entender que as mesmas possuem um conhecimento privilegiado acerca do assunto supracitado.

Com a entrevista semidirectiva, pretende-se que o entrevistador deixe o pensamento do entrevistado fluir, falando naturalmente. Se o entrevistado fugir do âmbito da questão, o entrevistador reencaminhá-lo-á para os objectivos da entrevista

No quadro de referência abaixo encontram-se explanados os blocos temáticos abordados, bem como os seus objectivos e questões a colocar para os alcançar.

Quadro C.25: Grelha de Entrevista aos Cmdt's GTer.

Bloco	Objectivos específicos	Formulário de perguntas	Notas
Bloco A – Apresentação e Validação da entrevista	- Apresentação do entrevistador; - Explicar os objectivos gerais da entrevista; - Estabelecer um ambiente de calma e confiança; - Validar a entrevista; - Motivar o entrevistado.	Antes de se iniciar a Entrevista, gostaria de saber se tem alguma pergunta a fazer sobre o trabalho ou a presente entrevista? Coloca alguma objecção ao facto de esta Entrevista ser gravada e usada como base de sustentação no trabalho de investigação aplicada que me encontro a desenvolver?	-Referir ao entrevistado os objectivos do trabalho.
Bloco B – Responsabilidade da GNR na fiscalização rodoviária.	Determinar o porquê da sinistralidade ter vindo a diminuir em Portugal;	1-Considera que ao incrementar a proximidade da GNR junto dos utentes das vias de comunicação, garante a presença nos locais de maior visibilidade, valorizando o potencial de prevenção e de combate à sinistralidade? 2- Com a reorganização prevê-se um aumento de fiscalização nos eixos rodoviários secundários?	- Referir que existe um objectivo comum em toda a Instituição que visa diminuir até 2008/11 a sinistralidade rodoviária em 50%.
Bloco C – Impacto na reorganização territorial na fiscalização rodoviária.	- Obter informações sobre o impacto da reorganização territorial na fiscalização rodoviária. - Identificar a nova hierarquia e forma de actuação;	3- Como é que os Comandos Territoriais poderão aproveitar melhor as capacidades dos DT? 4- Considera que a nova dependência hierárquica reforçará a eficácia do combate à sinistralidade rodoviária? 5- De que forma é que os DT poderão ser uma mais-valia? 6- Estando a orgânica do GTer na génese dos Cmd/Ter, em que medida os DT vão potenciar a fiscalização a eixos rodoviários secundários?	- Forma de actuação e novas hierarquias.
Bloco D – Política e Estratégia da reorganização territorial na fiscalização rodoviária.	- Obter informações sobre a reorganização territorial da GNR; - Conhecer os obstáculos na fiscalização rodoviária; - Potencialidades e vulnerabilidades;	7 - Atendendo que uma das grandes dificuldades do trânsito é o efectivo, como pensa que a reorganização territorial venha a suprimir esta lacuna? 8- A fiscalização neste momento prima pela selectividade. Quando tiver o DT sob o seu comando, pensa atribuir-lhe outra missão daquela que lhes está confinada? 9- Considerando a dificuldade em efectuar um patrulhamento contínuo (por falta de recursos humanos) como uma insuficiência dos DT para reduzir a sinistralidade, como pensa que pode ser solucionado a mesma?	- Com a reorganização territorial, conseguir-se-á fazer face e cumprir os objectivos traçados.
Bloco E – Visão Futura no âmbito da fiscalização rodoviária.	- Obter perspectivas de futuro acerca da reorganização territorial na fiscalização rodoviária	10- Quais as alterações que se prevêem na fiscalização rodoviária com a reorganização territorial?	- Resposta: Pergunta - Problema



ACADEMIA MILITAR

DIRECÇÃO DE ENSINO

MESTRADO EM CIÊNCIAS MILITARES – GNR

TPO-GNR/INFANTARIA 2007/2008

TRABALHO DE INVESTIGAÇÃO APLICADA

**ENTREVISTA NO ÂMBITO DO TRABALHO
“AS CONSEQUÊNCIAS DA REORGANIZAÇÃO
TERRITORIAL DA GNR NA FISCALIZAÇÃO
RODOVIÁRIA”**

Entrevista realizada por:

Aspirante de GNR/Inf Nuno Filipe de Carvalho Alves

Orientador: Capitão GNR/Inf Paulo Gomes

Queluz, 18 de Julho de 2008

CARTA DE APRESENTAÇÃO

Esta entrevista insere-se no âmbito de um Trabalho de Investigação Aplicada, tendo em vista a obtenção do grau de Mestre em Ciências Militares – GNR Infantaria, subordinado ao tema “As consequências da reorganização territorial da GNR na fiscalização rodoviária.”

O objectivo da Entrevista é recolher dados relativos à reorganização territorial na Guarda Nacional Republicana e à fiscalização rodoviária. Os dados serão posteriormente alvo de análise de conteúdo.

Para operacionalizar o trabalho pretende-se realizar entrevistas às entidades que estão directamente ligadas com a fiscalização rodoviária e às entidades que comandam Unidades que estão na génese dos Comandos Territoriais e que vão sofrer alterações quanto às SubUn sob o seu comando. Deste modo é fundamental para a realização da parte prática do trabalho de investigação entrevistar V. Ex.^a.

Esta entrevista servirá como ponte entre a pesquisa teórica e todo o trabalho de campo que se pretende desenvolver, com o intuito de dar resposta à pergunta de partida inicialmente formulada.

Desta forma solícito a V. Ex.^a que me conceda esta entrevista que servirá de suporte para atingir os objectivos desta investigação.

Grato pela sua colaboração.

Atenciosamente,

Nuno Alves

Asp / GNR INF

ENTREVISTA

TEMA: “As consequências da reorganização territorial na fiscalização rodoviária”

PROBLEMA: “Qual o impacto da reorganização territorial na fiscalização rodoviária?”

Dados do Entrevistado:

Nome:

Posto:

Função:

Funções que desempenhou na GNR:

Antes de se iniciar a Entrevista, gostaria de saber se tem alguma pergunta a fazer sobre o trabalho ou a presente entrevista?

Coloca alguma objecção ao facto de esta Entrevista ser gravada e usada como base de sustentação no trabalho de investigação aplicada que me encontro a desenvolver?

1 - Considera que ao incrementar a proximidade da GNR junto dos utentes das vias de comunicação, garante a presença nos locais de maior visibilidade, valorizando o potencial de prevenção e de combate à sinistralidade?

2 - Com a reorganização e inserção dos DT nos Cmd/Ter prevê-se um aumento de fiscalização?

3 - Como é que os Comandos Territoriais poderão aproveitar as potencialidades dos DT?

4 - Considera que a nova dependência hierárquica reforçará a eficácia do combate à sinistralidade rodoviária?

5 - De que forma é que os DT poderão ser uma mais-valia?

6 - Estando a orgânica do GTer na génese dos Cmd/Ter, em que medida os DT vão potenciar a fiscalização a eixos rodoviários secundários?

7 - Atendendo que uma das grandes dificuldades do trânsito é o efectivo, como pensa que a reorganização territorial venha a suprimir esta lacuna?

8 - A fiscalização neste momento prima pela selectividade. Quando tiver o DT sob o seu comando, pensa atribuir-lhe outra missão daquela que lhes está confinada?

9 - Considerando a dificuldade em efectuar um patrulhamento contínuo (por falta de recursos humanos) como uma insuficiência dos DT para reduzir a sinistralidade, como pensa que pode ser solucionado a mesma?

10 - Quais as alterações que se prevêem na fiscalização rodoviária com a reorganização territorial?

APÊNDICE D – TRANSCRIÇÃO DA ENTREVISTA AO TCOR SÁ

Dados do Entrevistado:

Nome: António Fernando Rodrigues de Sá

Posto: Tenente-Coronel

Função: Chefe de Estado-maior da BT

Funções que desempenhou na GNR: Cmdt de secção territorial, Cmdt DT; um ano na EG, 5 anos na 3ªREP do Comando Geral na área do Trânsito, Chefe da Secção de Operações e Informações, Cmdt GRT 1; CEM BT.

Antes de se iniciar a Entrevista, gostaria de saber se tem alguma pergunta a fazer sobre o trabalho ou a presente entrevista? Não.

Coloca alguma objecção ao facto de esta Entrevista ser gravada e usada como base de sustentação no trabalho de investigação aplicada que me encontro a desenvolver? Não.

1 – Porque é que a sinistralidade tem vindo a diminuir nos últimos anos?

Isso é um processo que envolve muitas entidades, desde logo um dos factores que contribuiu para a diminuição da sinistralidade, ***decorre num primeiro momento da concepção e da colocação em prática do PNPR***. Porque veio identificar as principais causas da sinistralidade rodoviária; numa perspectiva científica, paralelamente a isto, há que considerar que as alterações legislativas que têm ocorrido nos últimos anos, alterações essas que de alguma forma estão relacionadas com o Plano.

O Plano definiu, identificou, uma série de preocupações e legislou-se no sentido de ir de encontro a essas preocupações, combater essas preocupações.

Do ponto de vista da actividade relacionada com a fiscalização, segurança rodoviária, naturalmente que seguindo essa linha de ideia e dessas preocupações plasmadas no Plano, a estrutura de trânsito da Guarda, nomeadamente a sua Unidade especial de Trânsito, concebeu um conceito operacional em função dessas preocupações, para além das Directivas de Planeamento, onde se estabelecem linhas estratégicas gerais de actuação.

Definiu-se desde logo incrementar ***a fiscalização no regime do álcool e o controlo de velocidade, e como é que isso se conseguiu, alertar os Cmdt's das subunidades no***

sentido de efectuar testes para atingir aquele patamar da UE de 1 em cada 3 condutores ser fiscalizado nesse sentido. E isso tem-se conseguido.

Quanto à velocidade, a solução passou por descentralizar nas subUn a gestão do controlo de velocidade. Até aqui a uns 3 anos, todos os registos da velocidade eram processados no Cmdo da Un, era um processo desde logo demoroso e pouco ágil. Agilizou-se isso com a aquisição de novos meios, para os DT que neste momento tem capacidade de processar todos os controlos que efectua e isso permite para além de se fiscalizar mais, permite também que em tempo oportuno, o cidadão seja confrontado com essa infracção que é outro factor muito importante.

Isto do ponto de vista da fiscalização.

O infractor ao ser confrontado com a sanção e o pagamento imediato, ou a entrega dos documentos até ao pagamento e ainda confrontar-se com a sanção acessória aplicável a seu tempo também é importante.

2 – Considera que ao incrementar a proximidade da GNR junto dos utentes das vias de comunicação, garante a presença nos locais de maior visibilidade, valorizando o potencial de prevenção e de combate à sinistralidade?

A estrutura de trânsito operacional, ***não deve enveredar pelo caminho da proximidade*** (entendimento pessoal) e por diversas razões, fundamentalmente, ***porque somos poucos e há que criar no cidadão a ideia de que a todo o tempo ele pode estar a observado***, e esse pensamento de que a visibilidade onde se colocam em locais estratégicos eventualmente em locais predefinidos como mais sensíveis, eu penso que não, e dou um exemplo, é que a nossa cultura leva-nos a que a gente só aja na presença de algo que nos controle ou nos possa controlar, e basta dar um exemplo, os radares que proliferam aqui em Lisboa em que a esmagadora maioria naquele local abranda, cumpre, imediatamente antes e /ou a seguir infringe.

Enquanto não se assimilar que as regras são efectivamente para se cumprir, é muito difícil ir por essa via.

Identificando zonas sensíveis, pontos negros, as zonas de acumulação de acidentes, impõem-se medidas ***e essas medidas passam pela presença circunstancial, nomeadamente pelos meios de controlo de velocidade e intervenções que é estudar a problemática e informar a entidade competente para que intervenham ao nível da infra estrutura e da sinalização.***

A BT tenha ela qual for a estrutura tem que manter a actual atitude. ***A BT está confinada à estrutura rodoviária principal, e a proliferação das Auto-estradas veio absorver os***

efectivos dos DT que está afecto à via que corresponde e depois procura-se “acudir” as EN, IP e IC, também, mas as EN pontualmente.

Seja qual for a estrutura que venha a ser definida não há outra forma de manter ou melhorar os índices de sinistralidade actual que até estamos a conseguir nesta fase, com menos mortes, relativamente a ano passado, e considere-se que ano passado em relação às estatísticas foi um ano relativamente bom.

Continuar a melhorar é gratificante, com esta estratégia que temos definido, temos contribuído para essa melhoria.

3 – Que medidas é que os DT aplicam e que contribuem para a eficácia no combate à sinistralidade rodoviária?

Os DT contribuem pela sua intervenção ao nível da fiscalização.

O Cmdt DT tem perfeita noção, no obstante que seja uma área extensa - distrito, dos problemas nas vias das suas áreas, porque tem muita informação, desde infra-estruturas, sinalização, intervenções nas infra-estruturas, que isso implica medidas acrescidas nessa zona.

A informação que detêm dá-lhe capacidade de intervenção e eficaz.

Paralelamente, há que ver que na actual estrutura o Cmdt GRT, também recebe informação dos respectivos DT e isso permite-lhe gerir os meios, que é outra vantagem desta estrutura que é que o Cmdt sabe que na área do DT “y” tem um problema e que os meios e o efectivo do DT são insuficientes para que o Cmdt local possa resolver ou intervir para resolver esse problema, ele tem capacidade de reforçar outros DT no sentido de ajudar. E depois a Un tem também essa capacidade.

A Un todos os dias debate, num breifing, tudo o que tem haver com sinistralidade e actividade operacional, problemas relacionados a nível nacional, seja ele, Operações, Informações, Pessoal e Logística; operacionalidade dos meios, efectivo, baixas, questões de disciplina. Fica tudo tratado e pensado. E isto permite ao Cmdt, que tem um a unidade de reserva chamemos-lhe assim, que é o GAC (Grupo de Acção Conjunta); ver que determinada região tem um problema e pode colocar o GAC temporariamente, por exemplo.

Ou seja, toda a estrutura de trânsito ao nível da BT está globalmente pensada. Não são unidades estanques que pensam por si só, e que tem de resolver os problemas individualmente, independentemente da capacidade que tenham. ***Não é assim, eles resolvem os problemas deles ao nível deles, e informam os escalões por aí a cima para que se encontre uma forma de solucionar os problemas com que eles se confrontam e isto permite também aos Cmdt’s DT terem capacidade de iniciativa que***

é importante porque não estão agarrados só aquilo que têm, eles podem ir além disso. Para atingir aquele objectivo, eu preciso de me apoiem nisto.

4 – A actuação dos DT é idêntica nos eixos rodoviários principais e eixos rodoviários secundários? Não.

Temos que ver que a rede rodoviária fundamental, nomeadamente as auto-estradas, o ambiente rodoviário nesse tipo de vias é complexo e muito exigente. Parece que não, mas basta pararmos na berma da auto-estrada para ter a noção do risco que se corre numa AE, desde logo pelas velocidades praticadas e portanto a actuação nas AE é diferente, desde logo ao nível da fiscalização requer um conhecimento técnico e aprofundado, pois para se fazer cessar uma infracção que se considera grave e isso temos de o fazer, é necessário que o militar saiba aquilo que está a fazer pois pode criar um risco acrescido para os utentes da via.

Portanto, a intervenção na fiscalização para além de pontual nesses casos, passa também por concentrações de meios nas Áreas de Serviço, com escoamento de trânsito e fiscaliza-se nas Áreas de Serviço.

Nas vias que não têm separação física, a actuação já é diferente, *temos apostado muito na mobilidade do patrulhamento e paralelamente procede-se a concentrações de meios e efectua-se fiscalização num determinado local com um efectivo reforçado.*

É muito mais fácil encontrar um local adequado para a fiscalização numa via secundária do que numa AE como se compreende. Acresce que nas AE neste momento, estamos a patrulhar 60 km com uma patrulha, o que é muito numa AE porque são 120km. Naturalmente isto está tudo pensado e desde logo, uma patrulha do DT vizinho pode “acudir ao parceiro”.

Neste momento há liberdade para inter ajuda dentro dos GRT e também das UN.

5 – Com a reorganização prevê-se um aumento de fiscalização nos eixos rodoviários secundários? Não; não se prevê.

Ela é desejável, mas não se prevê por uma razão muito simples, porque o efectivo que existe é o estritamente necessário para garantir o patrulhamento e a fiscalização na rede rodoviária fundamental e parte da rede complementar.

Se por hipótese, alguém se lembra de dizer que agora vamos exercer o esforço na rede complementar, ou secundária, nomeadamente Estradas Regionais, *isso implicaria desde logo descuidar a rede fundamental, e isso é um risco que eu acredito que ninguém tenha vontade de fazer porque desde logo é um risco muito grande pois é a inversão*

dos resultados que temos obtido. É verdade que temos um problema nas estradas nacionais e municipais, **mas não é com a estrutura actual (meios materiais e humanos) de trânsito que se vai resolver esse problema.**

Isso impõe uma maior intervenção do dispositivo territorial que de alguma forma também está limitado nessa matéria. A realidade que se tem de se reconhecer é que os meios materiais e humanos que a Guarda dispõem não lhe permitem acudir a todas as solicitações a que está sujeita. Todo um manancial de situações, aliás nos últimos anos, a Guarda tem assumido áreas que noutro tempo não existiam, estou a falar do Serviço de Protecção da Natureza, estou a falar da Investigação Criminal, mais recentemente do Grupo de Intervenção, Protecção e Socorro, há aqui portanto empenhamento, mas que têm sido alimentadas à custa de efectivos que são necessários para garantir esse tipo de patrulhamento, aí sim no caso das Estradas secundárias, um patrulhamento de proximidade, com a intervenção pontual da estrutura de trânsito a meu ver nunca de proximidade.

6 – Com a reorganização a futura UNT vai perder ou ganhar competências / capacidades?

Neste momento isso ainda é uma indefinição. A Lei orgânica prevê uma UNT e estabelece as linhas gerais em relação às suas atribuições, e **aquilo que se pretende no fundo que é garantir uma unidade de doutrina de trânsito e ter uma estrutura em SubUn para eventual intervenção por iniciativa do Comando Operacional, que deve gerir e orientar os meios com os Comandos Territoriais**, naturalmente. E dispor de uma SubUn operacional para poder acudir a determinadas situações e não só, para aliviar todo o dispositivo de trânsito, porque a BT tem múltiplas solicitações, à margem do patrulhamento e fiscalização. Temos solicitações diárias para acompanhamentos, transportes de órgãos, exames nacionais, e múltiplas situações que surgem, escoltas, desembaraçamentos de trânsito, e se a satisfação destas solicitações forem atribuídas ao dispositivo de trânsito afecto às unidades territoriais vai debilita-las naturalmente. Eu penso que a UNT pode chamar a si estas funções e por um lado para permitir ao Comando Operacional acudir a determinadas situações, por outro lado não fragilizar o dispositivo, afectando-o a actividades saturantes, que não estão sequer relacionadas com a actividade rodoviária, mas que têm que ser satisfeitas.

7 – Como é que os Comandos Territoriais poderão aproveitar melhor as capacidades dos DT?

Não estou a ver. Antes pelo contrário, aproveitar melhor seria, mas **numa perspectiva negativa, seria concentrar o esforço nas vias secundárias, só que, ao resolver o**

problema nas vias secundárias, vão cria-las naturalmente na rede fundamental, ou a situação vai piorar na rede fundamental, por diversas razões. Melhorar por si só não estou a ver, agora, o que é de manter a filosofia do tal conceito. **Para melhorar só obter mais meios**, é a única forma, porque os DT vão ficar exactamente onde estão, e assim sendo se o DT continuar a ser responsável por um distrito, não há nada a fazer, vai se continuar a fazer aquilo que se faz, porque como disse, os meios não crescem nem esticam.

Agora, as situações estão identificadas, se não estivessem identificadas, pois eu diria assim, o Comandante Territorial que conhece melhor a situação do que actualmente o Cmdt DT em matéria de trânsito, se assim fosse, mas não é.

A questão que mais me preocupa é que possa haver a tentação de desviar meios para actividades saturantes, porque se isso acontecer fragiliza-se toda a estrutura.

Se os Comandos Territoriais procurarem aliviar o seu dispositivo territorial para as vias secundárias, apoiados com a estrutura de trânsito que lhes vai ser entregue, óptimo.

Mas isso já se faz, nos quando fazemos as operações, em muitos casos, pedimos a colaboração do dispositivo territorial e vice-versa. Claro que é muito mais fácil gerir essas situações com a actual estrutura do que futuro, porque com a actual estrutura, o Cmdt da Un Territorial pede à 3ªREP apoio e a 3ªREP pelo Comando Operacional, e a BT vai apoiar, planei-a, estuda e apoia.

Um exemplo concreto: com a paralisação dos camionistas, houve um esforço conjunto de acompanhar a situação a nível nacional, que chegou a ser crítica, só foi possível porque as Un territoriais se relacionarem com as SubUn de trânsito directamente, e estou a dizer Grupo Territorial com DT que têm a mesma área e isso foi possível.

E não sei o que acontecerá no futuro, quando houver uma coisa destas e cada Cmdt territorial tenha que se relacionar com os limítrofes individualmente. Há que puxar um bocadinho pela cabeça e há que criar a montante uma Un para que o Comando Operacional possa assumir aquilo que se pretende, desde logo, solicitamentos pelas Un. E a solução passa por aí, porque se cada Un ter se fecha na concha e tenta resolver os seus problemas isto não vai no bom caminho. Tem de haver uma coordenação muito estreita entre cada Un e as limítrofes, não sendo individuais.

8 – Considera que a nova dependência hierárquica reforçará a eficácia do combate à sinistralidade rodoviária?

Não, ao nível da actividade operacional não me parece que venham daí alterações substanciais. **No pressuposto de que a estrutura actual se mantêm, e que não é disseminada, o que é outro perigo. Se se dissemina aquilo que agora é a estrutura**

dos Destacamentos, então avançamos para aquilo que eu disse no princípio, que é o patrulhamento de proximidade. Não estou a ver alterações e melhorias substanciais.

A única coisa que eu admito que alguns Cmdts possam vir a fazer é responsabilizar a SubUn de trânsito o processamento de todo o expediente de trânsito. Mas sobrecarregaria o DT da sua área, com actividade administrativa, que precisava de mais gente para essa actividade, mas admito que alguns Cmdts venham a optar por esse método até pela perspectiva técnica, das correspondências com as diversas entidades envolvidas nessa matéria. Mas assim era necessário reforçar a estrutura do trânsito.

9 – De que forma é que os DT poderão ser uma mais-valia para os Comandos Territoriais?

Admito que os Comandos Territoriais ficam com mais uma valência, para dirigir, e isso numa perspectiva da gestão de meios, é positivo.

Agora tem de ser visto nessa perspectiva mas sem disseminar as coisas, ou seja, se começam a empenhar o trânsito em actividades saturantes, vamos resolver um problema que existe no territorial, mas arranja-se outro problema ainda maior, porque isto não é tão fácil quanto parece.

À primeira vista um Cmdt diz, bem, agora vou ter esta valência, então agora vou resolver o problema que tenho com notificações dos tribunais e o pessoal do trânsito faz-me isso, alivia desde logo o problema do territorial a esse nível mas cria uma dependência ao nível do trânsito. ***Uma unidade de trânsito que se pretende versátil, deixa de o ser, porque fica veiculado a actos, objectivos que nada tem a ver com a missão específica.***

E mais, vamos dar uma face ao patrulhamento de proximidade a essa estrutura.

O cidadão tem que ter percepção de que o militar afecto ao trânsito, tem essa postura e só esta, e tem que saber que o militar da investigação criminal é aquele e que actua assim, tem que saber que o militar do SEPNA é aquele e haja daquela maneira, e tem que saber que o militar o Batalhão Operacional é aquele e actua daquela maneira.

Isto é importante, porque o cidadão tem de saber que existem estruturas específicas, sem prejuízo de se apoiarem mutuamente mas cada uma tem as suas especificidades. E o cidadão não pode, nem aceita que o militar neste momento da BT, agarre num bastão e intervenha numa situação de Ordem Pública, isso não faz sentido para o cidadão.

O militar do trânsito tem é que estar a regularizar o trânsito quando há situações de conflito e o cidadão vê-o como tal. Não se pode desvirtuar a mente das pessoas.

E por isso é que eu digo, afectar a actividades estranhas aquelas que o cidadão vê no militar do trânsito é perigoso, assim como é perigosos descaracterizar o militar do trânsito.

Porque o cidadão ao ser abordado, tem que ter a certeza que está a ser abordado por um militar do trânsito e tem que saber que está a ser abordado por alguém que é especialista e que está a ser abordado por alguém que provavelmente conhece.

10 – Quais as alterações que se prevêem na fiscalização rodoviária com a reorganização territorial?

Na fiscalização não prevejo nenhuma alteração substancial, a não ser ***eventualmente um maior entrosamento entre as SubUn das diversas valências***. Admito essa hipótese, admito que em alguns casos, venha a surgir um melhor relacionamento entre Cmdts Destacamentos.

Mas isso tem vantagens e inconvenientes porque estamos a falar de um Cmdt que tem valências e senta à mesa essas valências, o que quer dizer que agora não o possa ou não deva fazer.

Quando eu estava a comandar na altura a secção de Beja, eu tinha relações privilegiadas com o Cmdt de Destacamento de Beja, de trânsito.

Quando comandeiei depois o DT de Beja, tinha uma relação óptima, quer com o Cmdt de companhia, quer com os Cmdt's dos DTer.

Agora há que distinguir duas coisas, uma coisa, é a necessidade de haver patrulhamento que é uma realidade relativamente recente, pois há uns anos o patrulhamento cingia-se a rede fundamental que existia na altura, aos grandes eixos. E nessa altura, repare-se que a Unidade de trânsito tinha mais efectivo do que tem agora. Com a proliferação das auto-estradas, IP e IC, nos tínhamos que ter o 100% do efectivo afecto a esta rede. E isto não pode mudar e não vai ajudar em nada, agora a parte restante que é muito curta até pode ser aproveitada em fazer acções conjuntas que eu já fazia na altura com a actual estrutura.

Logo, eu não vejo alterações substanciais com a nova estrutura.

Quem não saiba nada disto, pergunta-se o porque de haver um Cmdt para isto, para aquilo e para aqueloutro, e vê nisto uma mais valia, um só Cmdt.

Mas isto é muito giro numa empresa, agora com uma estrutura como a nossa, policial, eu acho que há quem pense cá dentro que isso é pacífico. Mas depois é preciso acarretar com as consequências.

Quem vai ter uma palavra muito importante nesta matéria, é o **Comando Operacional, que vai ter que definir as linhas gerais de actuação e de relacionamento entre as SubUn porque elas existem.**

Vamos ter na mesma subUn com esta valência e com esta valência, e todas elas sob um único Comando e esse tem de pensar e orientar todas as unidades.

Também se pretendeu salvaguardar a operacionalidade técnica na nova lei orgânica, houve o cuidado de não descorar isso.

Ou seja se nós agora difundimos as fichas técnicas de doutrina do GEP, uma espécie de ficha de procedimentos, isto vai ser muito mais difícil, quer o relacionamento com as entidades de transito, como a DGV e a ANSR, isto também vai ser muito mais difícil, a não ser que o Cmdt/Ter o faça.

E ate isso vai ser muito mais difícil, porque a ANSR agora já não têm a DGV descentralizada a nível regional.

Agora os Comandantes Territoriais vão beneficiar a nível de doutrina e formação dos homens, porque o que ate agora é distribuída aos Cmdt's de Trânsito, vai passar a ser distribuída ao trânsito e não trânsito.

Vai deixar de alguma forma, deixar de se fazer a esse nível, prevejo resultados, quer do ponto de vista técnico.

O Cmdt do Cmd/Ter vai ter preocupações acrescidas, por causa do trânsito. Ele agora vai ter que se preocupar Ainda mais e não vai ter preocupações muito acrescidas.

Os Comandantes vão ganhar responsabilidades e uma estrutura de estado-maior, mas só deles.

Espero ter contribuído para o trabalho, mas isto tudo são experiências muito próprias e preocupações fruto das minhas vivências.

APÊNDICE E – TRANSCRIÇÃO DA ENTREVISTA AO TCOR BARÃO MENDES

Dados do entrevistado:

Nome: Barão Mendes

Posto: Tenente–Coronel

Função: Adjunto do Gabinete de Estudos, Planeamento e Instrução

Funções que desempenhou na GNR: Cmdt pelotão no 2º esquadrão de cavalaria; adjunto do Cmdt de esquadrão no 3º esquadrão do regimento de cavalaria; 1994 – CPC – BT; adjunto do Grupo Regional de Trânsito de Lisboa; Cmdt DT de Lisboa; Cmdt DT do Carregado; Oficial de Informações e Relações Públicas da BT; Chefe de Gabinete do General Cmdt da BT.

Antes de se iniciar a entrevista, gostaria de saber se tem alguma pergunta a fazer sobre o trabalho ou a presente entrevista? Não

Coloca alguma objecção ao facto de esta entrevista ser gravada e usada como base de sustentação no trabalho de investigação aplicada que me encontro a desenvolver? Não

1 – Porque é que a sinistralidade tem vindo a diminuir nos últimos anos?

Digamos que é a junção de vários factores, *o PNPR que é um documento estratégico criado em 2002, apurou as causas principais da sinistralidade, dava tarefas ao Ministério da Administração Interna e em concreto às entidades fiscalizadoras em geral.*

Nós (BT) mudámos a nossa estratégia de actuação tendo em consideração *os factores que foram apontados nesse PNPR, que é a velocidade, o álcool, e a ausência do uso de cinto de segurança, que também provocava mais vítimas.* A partir de então, a nossa unidade passou a privilegiar, aliás é todos os meses feita fiscalização selectiva nestes três campos.

Digamos que um maior controlo sobre estas causas acabou também por fazer diminuir a sinistralidade, mas associados também estão outros factores, melhores campanhas, mesmo a mensagem que temos tentado chegar junto dos condutores e

passa em grande medida pelos condutores a redução da sinistralidade e que são sem dúvida os actores principais. E acredito que também o preço dos combustíveis, e o custo de vida tenha tido alguma influência.

2 – Considera que ao incrementar a proximidade da GNR junto dos utentes das vias de comunicação, garante a presença nos locais de maior visibilidade, valorizando o potencial de prevenção e de combate à sinistralidade?

Concordo, aliás, essa é precisamente uma das directrizes da nossa actuação, digamos do conceito estratégico de actuação da unidade. ***Apostámos na visibilidade, e sobretudo na visibilidade naqueles pontos que nós primeiro fizemos rasteio e concluímos que seriam os chamados pontos de conflito ou zonas negras ou pontos negros.*** A partir daí passamos não só a fazer o controlo de velocidade nesses pontos, como também nessas vias passou a ser digamos um patrulhamento mais visível. E nós cremos, do verbo crer, que de facto ***a visibilidade é uma excelente prevenção.***

3 – Que medidas é que os DT aplicam e que contribuem para a eficácia no combate à sinistralidade rodoviária?

Fazer um levantamento das zonas de sinistralidade, nos pontos negros, verificar inclusive se ao nível das infra-estruturas existem correcções a fazer e propor medidas correctivas junto, na altura das direcções regionais das estradas de Portugal. ***E após o levantamento desses pontos de conflito, onde se regista mais sinistralidade então, pomos lá os nossos meios e pomos lá os nossos efectivos,*** digamos que ***canalizar o nosso patrulhamento precisamente para esses pontos.*** É essencial e eu creio que houve uma aposta e houve um incremento ***desse tipo de acções nos últimos anos que naturalmente acabou por ter os seus reflexos e também diminuiu a sinistralidade nesses pontos.***

4 – A actuação dos DT é idêntica nos eixos rodoviários principais e eixos rodoviários secundários?

Não, como sabes, ***o efectivo que a BT tem não permite cobrir a rede rodoviária de Portugal em toda a sua extensão.*** Para tanto que os nossos efectivos são canalizados, aliás existe inclusive ***uma directiva operacional que foi emitida pelo Cmd da guarda que dava a rede rodoviária principal, os eixos rodoviários principais, onde se incluem os IP's, os IC's as auto estradas,*** remeteram à unidade de trânsito, neste caso à BT, tudo o quem tem haver com as estradas nacionais, que não tenham assim tanta importância

quanto isso, ou mesmo as localidades, as estradas municipais, isso aí já se inscrevem nas áreas de competência dos postos territoriais.

5 – Com a reorganização prevê-se um aumento de fiscalização nos eixos secundários?

Eu penso que será *esse um dos argumentos que se pretende com a reorganização*, pois a reorganização tem fundamentalmente que se basear em argumentos. Quer se quer que isso vai acontecer. De qualquer forma estou relativamente céptico em relação a isso, porque *não havendo um aumento de efectivos, naturalmente que não se pode descorar a rede rodoviária principal, canalizando os efectivos para a rede secundária*. Apesar que sempre que os nossos camaradas do dispositivo territorial nos pedem por exemplo os radares, para determinados pontos já no interior onde eles vêem uma anormalidade, imagina, junto a uma escola, por vezes são os próprios conselhos directivos das escolas, e associações de pais que pedem um maior controlo, e mais eficaz e mais efectivo, de velocidade e então, nós sempre cedemos os nossos meios e colocamos lá o efectivo, e eu creio que isso vai continuar a existir, porque já existia até agora, e vai continuar naturalmente a existir. *Não creio é que os efectivos que foram destinados ao trânsito, mesmo que integrem os Comandos Territoriais, possam ser deslocados das auto-estradas, dos IP's e dos IC's para irem dar cobertura à segurança nas outras vias*. Se bem que, e isso é uma opinião relativamente pessoal, a GNR é quase toda ela uma policia de trânsito, porque o número significativo de contra-ordenações que nós encontramos nos postos e nos Destacamentos Territoriais, têm haver com trânsito. Portanto digamos que a guarda anda toda a fazer trânsito, por outras palavras.

6 – Com a reorganização a futura UNT vai perder ou ganhar competências / capacidades?

Nós pretendemos, segundo consta, esta *Unidade Nacional de Trânsito, há-de ter ao nível do seu comando uma parte de gabinete de estudos e planeamento e instrução e uma parte de operações, para dar apoio técnico à estrutura de trânsito* de vai ficar naturalmente disseminada pelo dispositivo porque os DT e, penso e espero que continuem constituídos como Destacamentos com alguma autonomia, que não sejam digamos, desmembrados e passados para os postos territoriais, porque aí então se perca mesmo a sua eficácia, mas vamos continuar a dar apoio técnico, no que diz respeito a legislação, no que diz respeito à própria formação ao dispositivo territorial, por aí, eu creio que esta ligação que é essencial pode não diluir um bocado aquela visão ou pelo menos a previsão de que vamos perder alguma eficácia.

Espero que continue a existir, que seja nesses moldes precisamente, até para tornar a unidade de trânsito, para já sustentar um bocado a sua existência, apesar de ter um Destacamento que trabalha junto do comando e que vai ficar sediado junto do comando para actuar em qualquer ponto do país, ou até mesmo para matérias mais específicas, mas retirar também um bocado de especificidade da BT no que diz respeito a matérias específicas, isso seria um erro crasso para a própria GNR.

7 – Como é que os Comandos Territoriais poderão aproveitar melhor as capacidades dos DT?

Uma coisa que sempre falaram é que não havia coordenação por vezes por acharem que não tinham um comando funcional das forças vocacionadas para o trânsito. ***Tendo ao seu dispor agora também mais esta valência, talvez consigam gerir e talvez planear operações com várias valências, e talvez com mais eficácia.***

8 – Considera que a nova dependência hierárquica reforçará a eficácia do combate à sinistralidade rodoviária?

Depende. ***Muito do combate à sinistralidade rodoviária baseia-se em directivas e em instruções que são emanadas aqui pelo comando da BT.*** Existe portanto um conhecimento acumulado por quem está nesta unidade que permite desenhar as melhores directivas e directrizes e dar as melhores instruções. ***Se por ventura não houver sensibilidade por parte do Comando Territorial para as questões relacionadas com o trânsito ou no mínimo, saber como é que se desenvolvem determinadas acções, então aí é capaz de se perder alguma eficácia.***

Esperamos é que havendo dificuldades, peçam conselho a quem sabe da matéria. No caso de terem de perguntar alguma coisa ao comando da UNT a ser criada, penso que a guarda toda ela poderá sair reforçada, desde que não haja pejo nem haja complexos para se perguntar as coisas a quem sabe, podemos ir longe.

9 – De que forma é que os DT poderão ser uma mais-valia para os Cmd/Ter?

Espero que da mesma forma que o são actualmente. ***A BT é uma mais valia para a GNR,*** a BT que se desaparecesse definitivamente, com certeza que haveria outra instituição que haveria de reaver, de recriar, porque ela existe em todos os países. E em todos os países, inclusive onde se fizeram por vezes experiências de dissimular a própria unidade de trânsito pelo dispositivo territorial, acabou por nalguns caso, por não resultar e estou me a lembrar no caso de Espanha, que também fez esta tentativa e acabou por não resultar, e eles voltaram atrás e puseram-na como estava.

Haver uma força que seja especializada numa área não me parece, não é de todo tornar numa força especial e integrada, não tem nada haver com isso, creio que nunca houve problemas de integração da própria BT dentro da estrutura de GNR.

Como sabes é uma das unidades mais recentes da Guarda, 1970 mais concretamente, a partir daí o trânsito estava todo ele na Polícia de Viação e Trânsito que tinha uma dependência muito estreita à própria PSP, de maneira que sendo recente, trouxe uma mais valia para a própria guarda. **Penso que a BT faz muito bem a GNR, até por questões de imagem, pois, apesar de se ver o pessoal fardado de BT é sempre a GNR que acaba por estar na primeira linha.**

10 – Quais as alterações que se prevêem na fiscalização rodoviária com a reorganização territorial?

Se não houver a instrução devida, acabamos por deixar de fiscalizar matérias específicas, como matérias perigosas, transportes internacionais seja passageiros seja mercadorias, tacógrafos, que é uma matéria complexa e que a BT como unidade vocacionada e especializada, levamos sempre a cabo nos nossos dias. E não havendo uma aposta nesta especificidade, nesta especialidade, então acabamos por ser uma polícia de trânsito que anda a fazer cintos de segurança e estacionamento.

O trânsito não deve acabar na GNR e deve continuar no futuro a dar formação e que é chamada a intervir em tudo o que é fóruns, seminários, conferências da especialidade, porque lhe reconhecem valor e saber acumulado. Esperemos que não venha a ser desvirtuado, que não passemos para segundo plano no que diz respeito a questões relacionadas com a sinistralidade e com o trânsito e fiscalização rodoviária em geral, e que possamos ser reforçados e sobretudo que sejamos reconhecidos como uma entidade competente na matéria.

Vamos trabalhar sobre meras suposições, meras previsões porque a avaliar de facto isto só mesmo com a reorganização feita e inclusive perante os resultados que vierem a ser analisados, e recolhidos. Existe para já para quem está dentro da unidade, pode haver um certo cepticismo. De qualquer forma, estamos perfeitamente, disponíveis para contribuir da forma como sabemos, que é a melhor forma, **para que os resultados continuem a ser no mínimo como tem sido até agora, porque os consideramos bons.** Continuamos numa linha que consideramos a mais correcta porque atingimos todos os valores que nos são exigidos em termos europeus. **Deixamos à muito distante a cauda da Europa, no que diz respeito à sinistralidade rodoviária, esperamos que também seja um dos objectivos, que esta reestruturação comporte, que tenha no seu preambulo, se quisermos, que continuemos na linha da promoção e realizarmos também segurança rodoviária.**

APÊNDICE F – TRANSCRIÇÃO DA ENTREVISTA AO TCOR LUCAS

Dados do Entrevistado:

Nome: Vítor Lucas

Posto: Tenente-Coronel

Função: Cmdt do GTer de Santarém

Funções que desempenhou na GNR: Regimento de Cavalaria – Cmdt de Pelotão; Secção de Operações e Informações; Direcção de Instrução; Cmdt do Grupo de Ensino e Desbaste; Chefe da Remonta; Cmdt de Esquadrões a cavalo; Comando-Geral – Logística; Escola da Guarda – Cmdt da Direcção de Instrução; Director de Tirocínio; Curso de Promoção a Capitão.

Antes de se iniciar a Entrevista, gostaria de saber se tem alguma pergunta a fazer sobre o trabalho ou a presente entrevista? Não.

Coloca alguma objecção ao facto de esta Entrevista ser gravada e usada como base de sustentação no trabalho de investigação aplicada que me encontro a desenvolver? Não.

1 – Considera que ao incrementar a proximidade da GNR junto dos utentes das vias de comunicação, garante a presença nos locais de maior visibilidade, valorizando o potencial de prevenção e de combate à sinistralidade?

Sim. Existe um modelo com a Polícia de Proximidade e prevê-se outro modelo, embora eu ainda não saiba qual é esse modelo futuro. Neste caso, estamos a falar só do Trânsito, a polícia de proximidade é um programa para toda a Guarda. Falando do GTer, à excepção de Fátima, onde tenho os efectivos e também os meios necessários, considero que fazemos um trabalho de excelência, ou muito perto da excelência, todos os outros 26 Postos Territoriais é uma utopia, e não temos conseguido cumprir os programas, porque entre as tarefas saturantes e os Tribunais, dificilmente um Posto tem mais de uma patrulha a andar durante 8 horas.

E durante essas 8 horas com milhares de tarefas saturantes, com acidentes e tudo o resto...os programas é mentira. E eu, eventualmente terei um Posto com mais que uma patrulha, porque de resto, tenho Postos em que à noite, nem uma patrulha têm.

Esta é a realidade, e portanto, estarmos aqui a dizer “ao incrementar” eu também gostava de saber como aumentar a proximidade e potenciar a prevenção com a visibilidade.

Tudo o que é especialidade cresce exponencialmente e portanto há menos militares nos Postos e em 2 anos duplicou-se nos meus DTer, a correspondência recebida, as tarefas saturantes, e se em 2 anos eu tenho menos militares nos Postos a trabalhar.

Não há super-homens, portanto não tenho grandes dúvidas que **se conseguísse-mos incrementar a policiamento de proximidade, seja no Trânsito, ou nos outros patamares, reduzíamos drasticamente a criminalidade no geral.**

Em 2006, tivemos uma experiência no Grupo em que **investimos fortemente na questão rodoviária e reduzimos 60% da mortalidade nas estradas do Distrito** e avisámos antes de fazer esse investimento, falámos com o Governo Civil, dissemos o que íamos fazer e utilizamos os militares do Núcleo de Investigação Criminal, Escola Segura, carros à civil, tudo e conseguimos que ao fim de 3 a 4 meses, as pessoas parassem aos amarelos, a reduzir nas passadeiras, porque estavam sempre com algum receio, porque sabem que havia acção e se não eram sancionados e isso funcionou.

Ao fim de 9 meses disse que não podia continuar a fazer porque os recursos nestes últimos 3 anos tem vindo a diminuir drasticamente e cada vez tenho menos militares nos Postos.

Portanto aumentar a prevenção, isto só com aumento de recursos humanos, relativamente aos Trânsito não sei, relativamente aos Postos, é muito difícil. E essas campanhas do Natal ou Páscoa, só se conseguem metendo os militares do Serviço Protecção da Natureza, os militares da Escola Segura, que deixam de fazer Comercio Seguro e portanto é canalizar militares para outras tarefas que não lhe são atribuídas no dia a dia.

É claro que isto fica aquém daquilo que é de esperar de uma força de segurança e que é aquilo que o cidadão tem expectativa que seja a nossa missão também.

2 – Com a reorganização e inserção dos DT nos Cmd/Ter prevê-se um aumento de fiscalização?

Não conheço a realidade dos DT. Contudo o aumento da fiscalização não posso precisar, mas **o aumento da coordenação, ao tenho dúvidas absolutamente nenhuma,** o aumento da coordenação e a potenciação desse efeito, não tenho dúvidas.

3 – Como é que os Comandos Territoriais poderão aproveitar as potencialidades dos DT?

A coordenação vai permitir que o Cmdt do DT esteja a um patamar idêntico ao Cmdt do DTer e portanto é mais simples haver coordenações, operações, agilizar esses meios e equipamentos que ficarão afectos, ainda não se sabe a quem. Se essa distribuição for equitativa, com certeza que vai aumentar mais equipamento, aparelhos especiais e se esses ficarem ao dispor dos Cmds/Ter é obvio que vai ser uma mais valia.

Com os Cmd/Ter a fiscalização vai ser melhorada, pois os Postos dizem que há carregamentos e acidentes, que os militares supõem que a causa tenha sido excesso de peso, e há a coordenação com o Trânsito e fazem-se operações em conjunto, independentemente do Trânsito ter falta de patrulhas, o Territorial reforça ou vice-versa.

Penso que se pode potenciar, mas é a relação com o comando directo e a esse nível penso que vai funcionar e resultar muito bem.

4 – Considera que a nova dependência hierárquica reforçará a eficácia do combate à sinistralidade rodoviária?

Eu diria que sim. Há algumas valências no Grupo, como por exemplo, uma equipa de Graduados a controlar e fiscalizar as patrulhas e portanto há um controle e a supervisão é fundamental nesses patamares.

Contudo quando os Cmd/Ter foram implantados tenho certas reticências se os quadros que permitem essa supervisão se vá manter, não só no Trânsito mas a todos os patamares, coisa que neste momento, com as infra-estruturas não é possível, andamos sempre a reagir e não planear porque não conseguimos.

Neste momento, o Trânsito consegue ainda ter uma acção de prevenção e controlo nas patrulhas. Há sempre um graduado na rua e no Territorial eu não consigo ter isso, pois o Cmdt de Posto não está 24horas em permanência com as patrulhas.

A nova dependência vai melhorar as sinergias, até ai todo bem, tenho algumas reservas, com os DT no futuro porque é provável que venham a faltar graduados em muitos patamares.

5 – De que forma é que os DT poderão ser uma mais-valia para os Cmd/Ter?

A mais valia tem haver com esta ligação directa e a facilidade de responder ao Territorial, ao DTer e ao cidadão e poder fazer mesmo numa via que não seja Eixo rodoviário principal, mas que cause algumas preocupações, e que seja necessário fazer um controlo da velocidade porque se têm registado muitos acidentes, é necessário fazer esse tipo de controlo também noutros locais e é uma mais valia esta ligação directa a existir.

Relativamente ao enquadramento, eu coloco aqui algumas dúvidas com a reorganização, porque os DT também precisam de um enquadramento técnico que seja uma mais valia para o Cmdt de DT e portanto se houver alguém no Comando dos Cmd/Ter que tenha essa valência também é importante.

Para o Cmdt do Cmd/Ter o Trânsito vai ter a mesma preocupação que tem a Investigação Criminal ou o Serviço de Protecção da Natureza, porque o Cmdt vai ter de ter alguém nessas áreas de chefia e estes vão indicar os melhores caminhos para levar a cabo as missões atribuídas.

Em termos locais, para o Cmdt do Cmd/Ter óptimo, agora no futuro que lhes vai exigir determinados comportamentos, acções, liderar mudanças, adequar comportamentos, enfim, é necessário também eles estarem enquadrados e eu não sei se os Cmd/Ter vão ter algum Oficial responsável por esta área, o que era importante.

6 – Estando a orgânica do GTer na génese dos Cmd/Ter, em que medida os DT vão potenciar a fiscalização a eixos rodoviários secundários?

Os DT terão como prioridade os principais eixos rodoviários – AE, IP, IC's. Nos eixos rodoviários secundários, o drama vai colocar-se com os recursos humanos, as viaturas e os meios e aparelhos especiais.

Penso que poderá haver uma melhor articulação e tentar-se conciliar mas os Eixos rodoviários principais absorvem todos os recursos e meios, pois acarreta grandes preocupações.

Se não houver um reforço de meios, acho difícil potenciar, pode-se melhorar a coordenação, agora de resto é difícil.

7 – Atendendo que uma das grandes dificuldades do trânsito é o efectivo, como pensa que a reorganização territorial venha a suprimir esta lacuna?

É extremamente difícil, porque o Territorial não pode ir reforçar o Trânsito, porque quer dizer, o Territorial é o parente pobre da GNR, todas as especialidades têm meios e suplementos e tudo do melhor, e o quando mais nenhum dos outros pode ir, é o Territorial que lá vai, portanto vejo grandes dificuldades no Territorial, com viaturas de média de idade nos 10 anos, efectivo não existem. Se eu tivesse mais 150 ou 200 militares, conseguiria reduzir esses índices de sinistralidade e infracções, furtos, agora assim é muito difícil.

8 – A fiscalização neste momento prima pela selectividade. Quando tiver o DT sob o seu comando, pensa atribuir-lhe outra missão daquela que lhes está confinada?

Como não sou especialista no Trânsito, e quando recebo novas especialidades, chamo quem percebe, pergunto, tento perceber e depois tentar conciliar com as expectativas do Trânsito. Em termos internos potenciar os recursos.

Neste momento, quando se fazem grandes operações, é montada uma espécie de linha de montagem e é sempre o mesmo esquema e vemos apenas as coisas principais, inspecção, selo, cintos, computador e verificar se o carro consta ou não para apreender, carta de condução, papéis de emigrante, e não podemos passar disto.

Vai manter-se o mesmo tipo de resposta, pois não podemos pedir a uma tropa especialista que altere os seus comportamentos, e a Guarda perde com isso e portanto tornar estes homens generalistas.

9 – Considerando a dificuldade em efectuar um patrulhamento contínuo (por falta de recursos humanos) como uma insuficiência dos DT para reduzir a sinistralidade, como pensa que pode ser solucionado esta mesma lacuna?

Não sei. Relativamente ao GTer ***existem problemas e graves quanto aos efectivos***, relativamente ao Trânsito, acredito que também padeçam do mesmo mal.

Agora, eu acho que é estarmos a comparar duas realidades muito distintas, porque o Territorial está mesmo muito mal, não digo que o Trânsito esteja melhor mas neste momento está de certeza absoluta.

A Guarda cresceu, com novas valências e missões, mas o efectivo mais ou menos manteve-se inalteráveis, mas com mais 3000 especialistas e estes resultam de algum lado, portanto se não houver uma injeção muito forte de efectivos é complicado.

10 – Quais as alterações que se prevêem na fiscalização rodoviária com a reorganização territorial?

Não me posso pronunciar porque não conheço a realidade do Trânsito.

Conheço aqueles problemas que me afligem mais que são nas estradas secundárias, ***o Trânsito tem sido uma mais valia para o GTer, mas não consigo prever que alterações se possam dar a nível da fiscalização rodoviária com a reorganização territorial.***

O ideal era, penso eu, poder injectar também efectivos nesta área e os Postos Territoriais de alguma maneira não ficarem tão preocupados com os acidentes, mas com o elevado número de acidentes, não pode.

Ou então que se acabassem com as especialidades e se injectassem efectivo nos Postos, porque eles depois também têm capacidade de o fazer.

Vai passar tudo por uma gestão de objectivos relativamente aos recursos e objectivos definidos.

Não prevejo, a não ser que com a reorganização territorial e ao acabar com algumas Un se venha a libertar alguns recursos e que estes cheguem aos Postos Territoriais.

Acho que vamos ganhar alguma eficácia, flexibilidade, rapidez de decisões, temo contudo que se perca aqui alguma qualidade de serviço dos militares do Trânsito se não ficar um Oficial na área de Trânsito.

APÊNDICE G – ENTREVISTA AO TCOR FERNANDES

Dados do Entrevistado:

Nome: Norberto Agostinho Rodrigues Fernandes

Posto: Tenente – Coronel

Função: Comandante do Grupo Territorial de Vila Real

Funções que desempenhou na GNR:

Comandante da Secção Territorial de Almada, Comandante da Secção Territorial do Montijo, instrutor no CIP Portalegre, comandante de pelotão no Regimento de Infantaria da GNR, Agrupamento da Bela Vista/Porto, Comandante DTer Matosinhos, Comandante do DTer Mirandela, Tesoureiro do CA/BTer n.º 2, Comandante do DTer Vila Real, Comandante do DTer Chaves, instrutor e director do TPO na EPG, Chefe da SIC/GTer Vila Real, Comandante GTer Bragança e actualmente Comandante GTer Vila Real.

1 - Considera que ao incrementar a proximidade da GNR junto dos utentes das vias de comunicação, garante a presença nos locais de maior visibilidade, valorizando o potencial de prevenção e de combate à sinistralidade?

A proximidade e presença das Forças de Segurança junto dos cidadãos, seja ela no que se refere ao âmbito rodoviário ou estritamente policial e independentemente do local, é um elevado factor de dissuasão para os cidadãos mal intencionados e simultaneamente um factor de prevenção e segurança, rodoviária ou física. A prevenção, que passa, entre outras, pela presença nos locais de maior visibilidade e risco, é o primeiro passo para o combate á sinistralidade. Obviamente que a proximidade das forças de segurança junto dos cidadãos, garante efectivamente essa maior visibilidade;

2- Com a reorganização e inserção dos DT nos Cmd/Ter prevê-se um aumento de fiscalização?

Não é pacífico que “só per si” o facto de o DT ser inserido nos Cmd/Ter, aumente a fiscalização.

O aumento da fiscalização verificasse essencialmente com o aumento do efectivo, ou com o aumento de meios matérias que permitam atingir esse desiderato.

A inserção dos DT nos Cmd/Ter provoca que alguns cubículos ora existentes nos DT, tais como: logística, secretaria, entre outros, *sejam absorvidos pelas secções do Cmd/Ter, permitindo libertar alguns efectivos e, naturalmente, esses reverterão para a fiscalização rodoviária, se obviamente, os militares a isso se encontrarem habilitados.*

3- Como é que os Comandos Territoriais poderão aproveitar as potencialidades dos DT?

- 1.º - Os DT estarão inseridos, por completo, no mesmo grupo de trabalho, o que obviamente se dissiparam alguns atritos e clivagem que por vezes provocavam ineficiência e algum desgaste, aumentando em contra partida a sua eficácia;
- 2.º - Serão ***mais objectivos e direccionados para as situações e especificidades locais;***
- 3.º - Verificar-se-á um ***maior aproveitamento de meios e evita-se a duplicação de policiamento,*** por vezes à mesma hora e praticamente nos mesmos locais;
- 4.º - Existem simultaneamente ***meios materiais*** que não são suficientemente rentabilizados nos DT e que, ***até agora, a sua requisição era morosa e complexa, deixando esta realidade de se colocar;***
- 5.º - Por serem especialistas na área de trânsito, ***os Cmd/Ter passaram a dispor de um conjunto de militares, nesta área, mais tecnicistas, rentabilizando-os nas solicitações que em catadupa afluem aos comandos locais;***

4 - Considera que a nova dependência hierárquica reforçará a eficácia do combate à sinistralidade rodoviária?

É prematuro poder afirmar essa realidade, se bem que será a desejada. No entanto existe de facto uma grande relutância por uma boa parte do efectivo dos DT's em aceitar pacificamente esta mudança (*a extinção da BT e inserção nos Cmd/Ter*) e certamente isso, numa fase inicial, terá o seu peso. Mas, reconheço que, se este processo decorrer como é desejado ***irá reforçar a eficácia do combate á sinistralidade, atendendo a que esta proximidade de dependência funcional, permite uma actuação mais concertada, assertiva e cirúrgica;***

5 - De que forma é que os DT poderão ser uma mais-valia para os Cmd/Ter?

A visualização total das forças ao dispor dos Cmd/Ter ***permite a sua disposição de modo mais concertado, evitando, por vezes, a duplicação de meios*** e fazendo, a cada momento, face às necessidades reais.

Por sua vez, ***o comando completo permite gerir e maximizar os recursos humanos, de uma forma mais eficiente e eficaz.***

6 - Estando a orgânica do GTer na génese dos Cmd/Ter, em que medida os DT vão potenciar a fiscalização a eixos rodoviários secundários?

A Guarda ao longo dos tempos tem delapidado a sua "MATRIZ" – o SERVIÇO TERRITORIAL.

Os Postos Territoriais encontram-se em pleno abandono e naturalmente os eixos rodoviários secundários, até então policiados assiduamente por estas unidades deixaram, em parte, de o serem.

Acredito que esta reorganização pode maximizar e rentabilizar os meios humanos, permitido simultaneamente actuar de uma forma mais cirúrgica, sobre as vias de maior sinistralidade.

Efectivamente ***os eixos rodoviários secundários são hoje, os mais complexos e de maior índice de sinistralidade e os de menor policiamento.***

Os DT's, de uma forma generalizada tem lançado um policiamento intensivo às Auto Estradas. Como todos sabemos, a quase totalidade dessas vias, possuem sistemas de vigilância permanentes e adequados a denunciarem qualquer tipo de incidente e a qualquer momento. Assim sendo, independentemente da segurança que deve ser proporcionado as essas vias, devemos ***manter uma ligação permanente a esses centros de informação, à responsabilidade das concessionárias das AE e simultaneamente apostar nas vias secundárias, hoje menos policiadas e infestadas de transgressores/agressores;***

7 - Atendendo que uma das grandes dificuldades do trânsito é o efectivo, como pensa que a reorganização territorial venha a suprimir esta lacuna?

A escassez de efectivo é comum ao trânsito e ao territorial e de uma forma geral transversal a toda a guarda.

A reorganização territorial apenas se limitará, eventualmente a atenuar ou retardar esta realidade. A reorganização, como aliás já referi, pode efectivamente acabar com a multiplicidade de cubículos, por vezes estanques e ***aumentar de forma diminuta o efectivo operacional.***

Com a reorganização ***algumas secções ora existentes nos DT's, serão extintas, revertendo os seus efectivos para o policiamento rodoviário.***

É também de supor que o grande objectivo da reorganização territorial seja efectivamente reajustar o seu efectivo, lançando-o para as unidades operativas. E se assim não for, obviamente que toda esta reestruturação, não passa de uma mera operação de cosmética totalmente inócua;

Convém no entanto esclarecer que, os Cmd/Ter (*ainda GTer*) não possuem a chave da solução para a escassez de efectivo. Aliás há Grupos (*como o de Vila Real, entre outros*) em que faltam para completar o seu Quadro Orgânico cerca de 150 militares e, assim sendo, não possui o comandante soluções para o problema de falta de efectivo.

A reorganização territorial só, eventualmente, poderá suprimir esta lacuna, se antes reajustar todo o efectivo da guarda, suprimindo alguns cubículos, inócuos e delapidadores do efectivo, reajustando-o às verdadeiras necessidades da guarda.

8 - A fiscalização neste momento prima pela selectividade. Quando tiver o DT sob o seu comando, pensa atribuir-lhe outra missão daquela que lhes está confinada?

A mudança de dependência funcional e hierárquica, em nada afecta o procedimento anterior.

A fiscalização pode ser melhorada, dado que existe um maior conhecimento territorial por parte do comando dos Cmd/Ter, ***permitindo desse modo uma actuação mais consentânea com as verdadeiras necessidades e exigências policiais locais.***

Em regra, todos os militares do DT são especialistas em trânsito. ***Atribuir-lhe outra missão que não lhes está confinada é desvirtuar a sua essência e sobretudo colocar em risco a própria missão.*** Há no entanto missões que, pelo seu dever geral de seres humanos e de militares da GNR, a que todos estamos obrigados;

9 - Considerando a dificuldade em efectuar um patrulhamento contínuo (por falta de recursos humanos) como uma insuficiência dos DT para reduzir a sinistralidade, como pensa que pode ser solucionado a mesma?

O aumento e diminuição da sinistralidade não se encontram exclusivamente dependente da actuação, em maior ou menor número, dos DT's. Se bem que, certos números apresentados podem a isso induzir, o que, na minha opinião, terá causado mesmo uma imagem negativa da unidade de trânsito.

A temática da sinistralidade é muito mais ampla e passa sobretudo por uma atitude cívica que, de uma forma generalizada, todos os cidadãos teimam em não aceitarem, porque obviamente ninguém aceita, ou gosta, de ser apelidado "*mal educado*" ou, por uma via menos erudita, lhe chamem "*BURRO*".

Assim, é meu modesto entendimento e fruto de todos estes anos em que ouvi e vi as maiores barbaridades sobre sinistralidade rodoviária que, a redução da sinistralidade passa, como já referi, ***por uma atitude pró-activa de permanente civismo e sobretudo por uma maior eficácia da lei.*** Claro que, a eficácia da lei se verifica na sua estabilidade, na sua clareza de interpretação e na sua rapidez de aplicação, o que, lamentavelmente nesta duas ultimas décadas, não se tem verificado.

Portanto as eventuais soluções para este grave fenómeno, encontram-se a montante: no civismo, na cidadania, na lei, nas condições das vias, entre outras. E, ao comandante local, independentemente do escalão comando, cabe: gerir, rentabilizando e maximizando os recursos humanos e materiais à sua disposição, de modo a reduzir os índices de sinistralidade.

10 - Quais as alterações que se prevêem na fiscalização rodoviária com a reorganização territorial?

Não vislumbro que a reorganização territorial possa provocar alterações no âmbito da fiscalização rodoviária.

APÊNDICE H – GRÁFICOS – ANÁLISE DOS INQUÉRITOS POR QUESTIONÁRIO

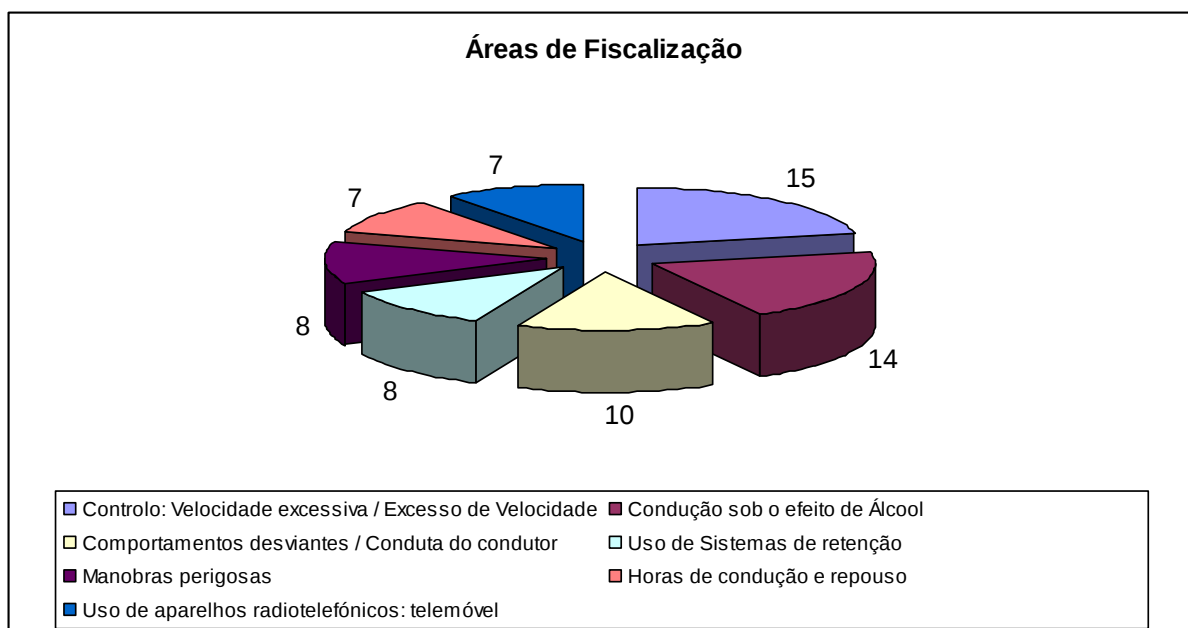


Gráfico H.1: Áreas de Fiscalização.

Fonte: Adaptado dos resultados da Questão n.º1 do Inquérito por Questionário aos Cmdt's DT.

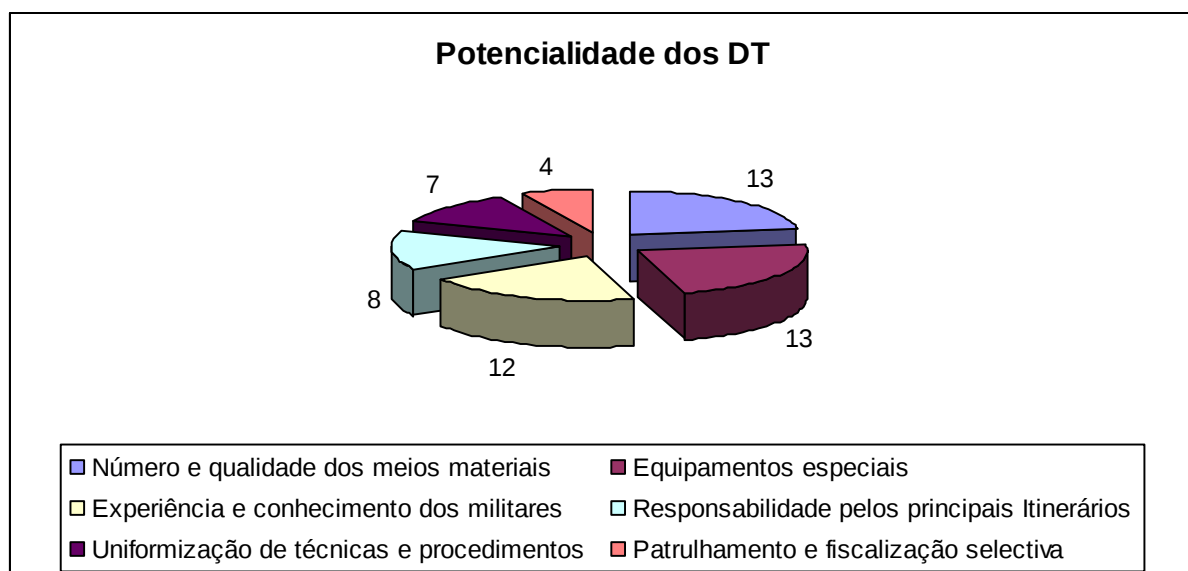


Gráfico H.2: Potencialidades dos DT.

Fonte: Adaptado dos resultados da Questão n.º2 do Inquérito por Questionário aos Cmdt's DT

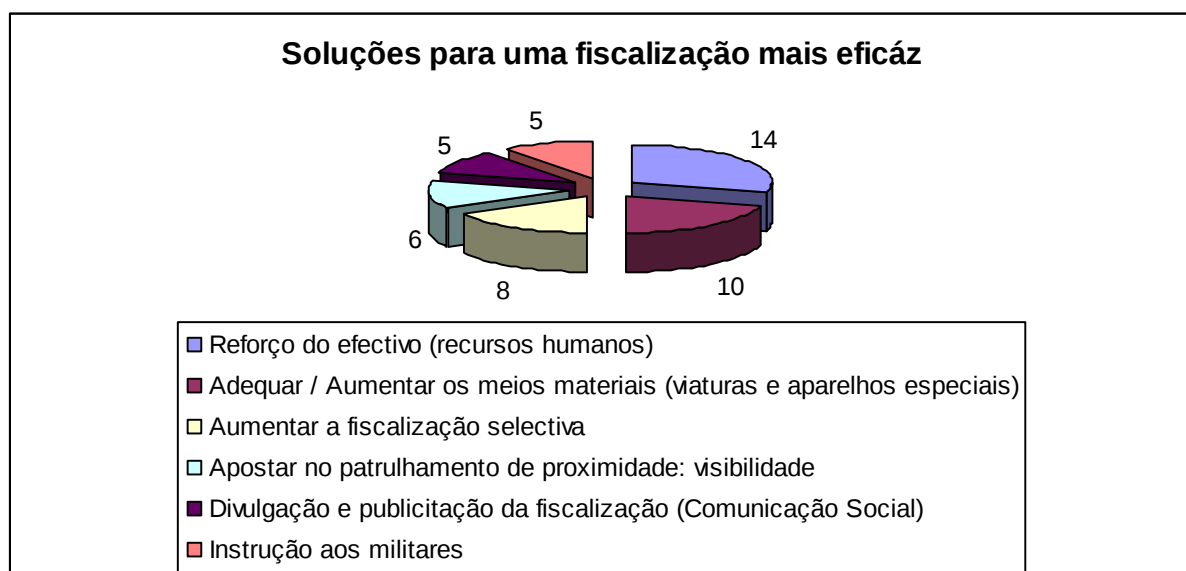


Gráfico H.3: Soluções para uma fiscalização mais eficaz.

Fonte: Adaptado dos resultados da Questão n.º3 do Inquérito por Questionário aos Cmdt's DT

APÊNDICE I – GRÁFICOS – OBSERVATÓRIO DE SEGURANÇA RODOVIÁRIA

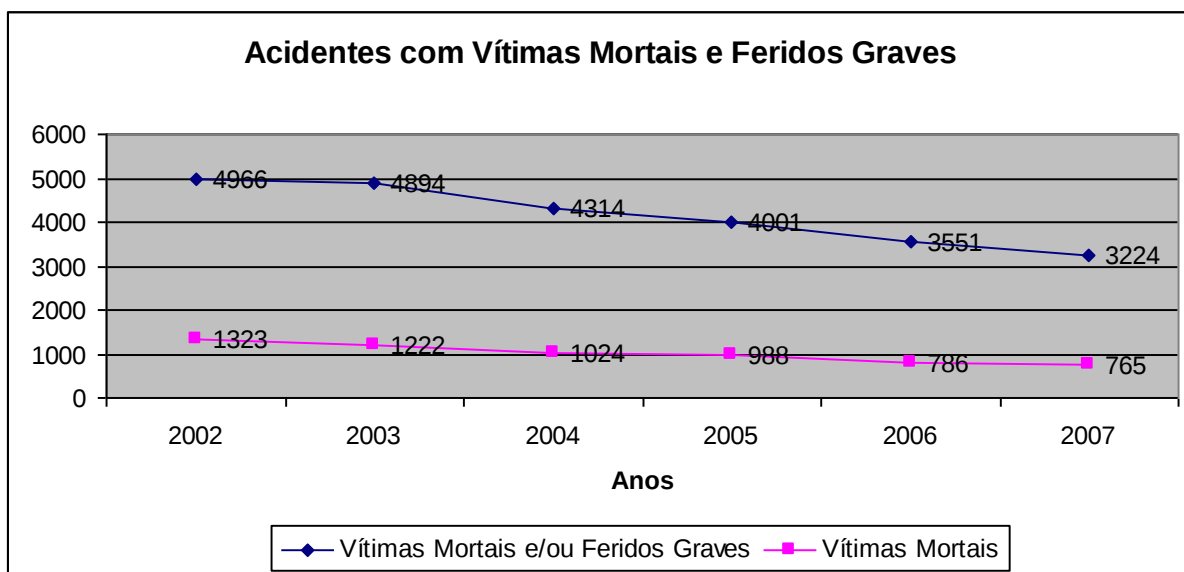


Gráfico I.4: Evolução de Acidentes com Vítimas.

Fonte: Adaptado de valores obtidos pela análise dos Relatórios do Observatório de Segurança Rodoviária de 2002 a 2007.

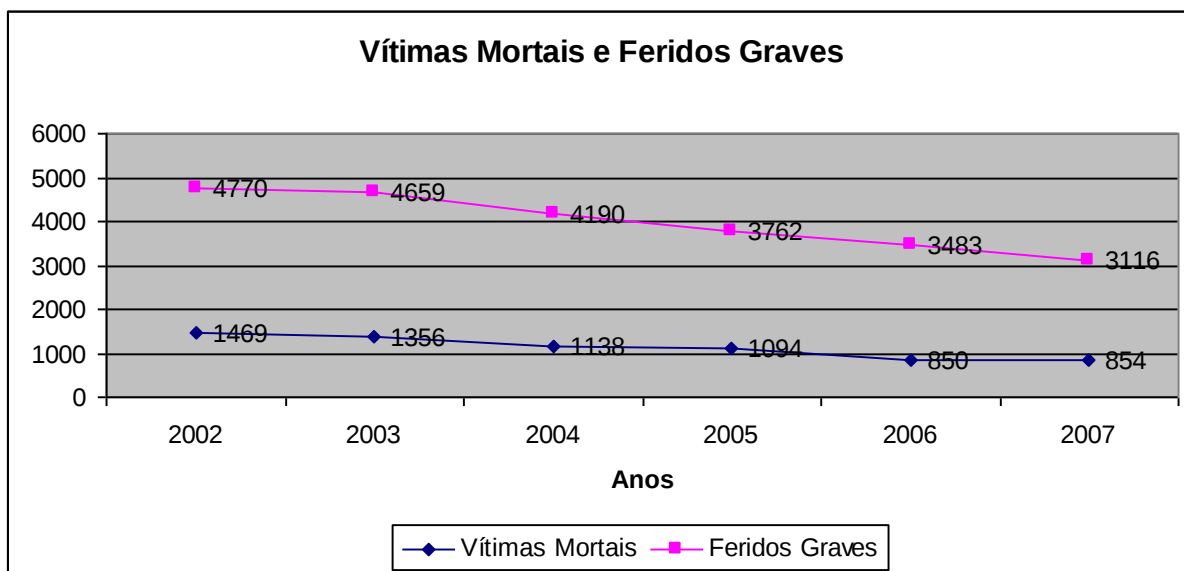


Gráfico I.5. Evolução das Vítimas Mortais e Feridos Graves.

Fonte: Adaptado de valores obtidos pela análise dos Relatórios do Observatório de Segurança Rodoviária de 2002 a 2007.

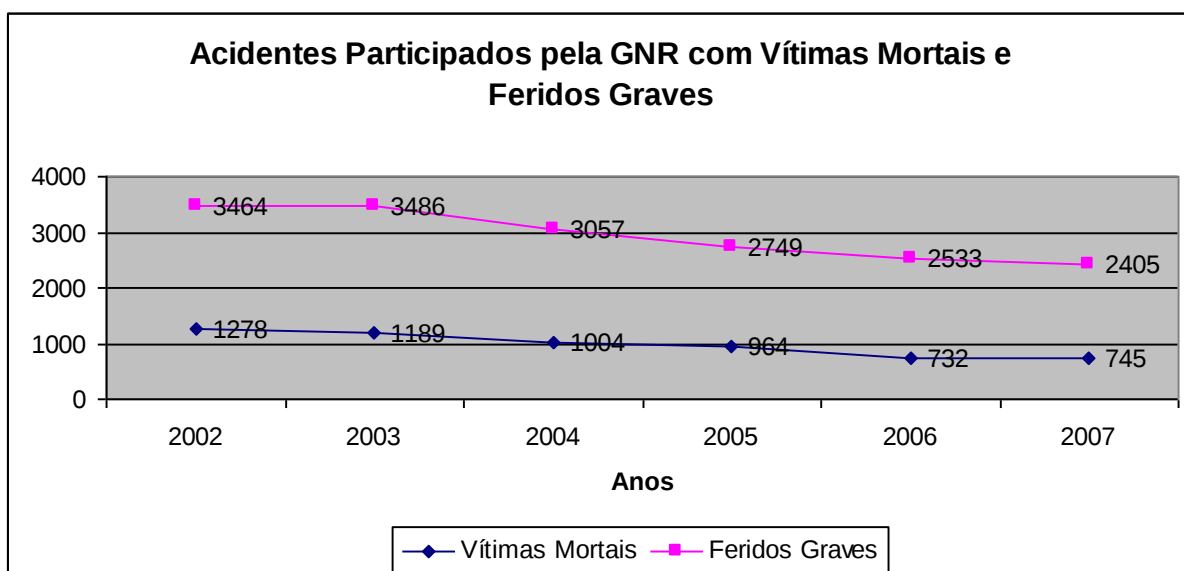


Gráfico I.6: Evolução dos Acidentes Participados pela GNR.

Fonte: Adaptado de valores obtidos pela análise dos Relatórios do Observatório de Segurança Rodoviária de 2002 a 2007.

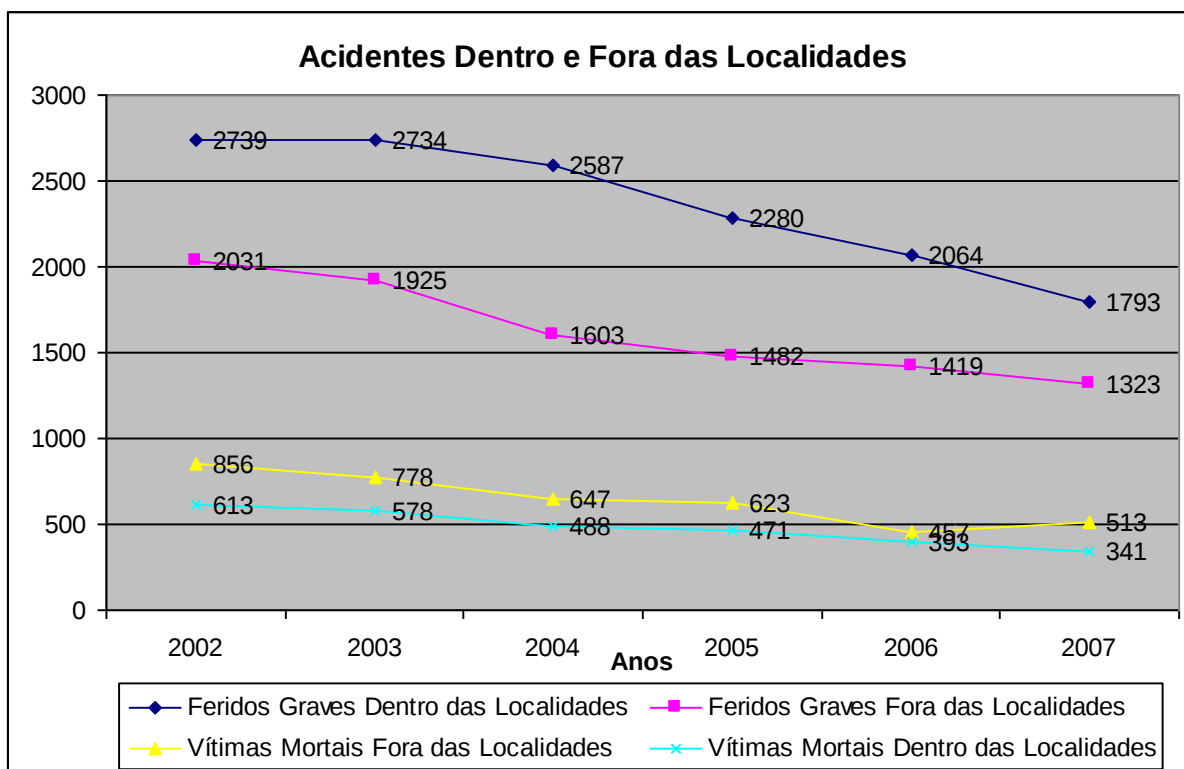


Gráfico I.7: Evolução de Acidentes Dentro/Fora das Localidades.

Fonte: Adaptado de valores obtidos pela análise dos Relatórios do Observatório de Segurança Rodoviária de 2002 a 2007.

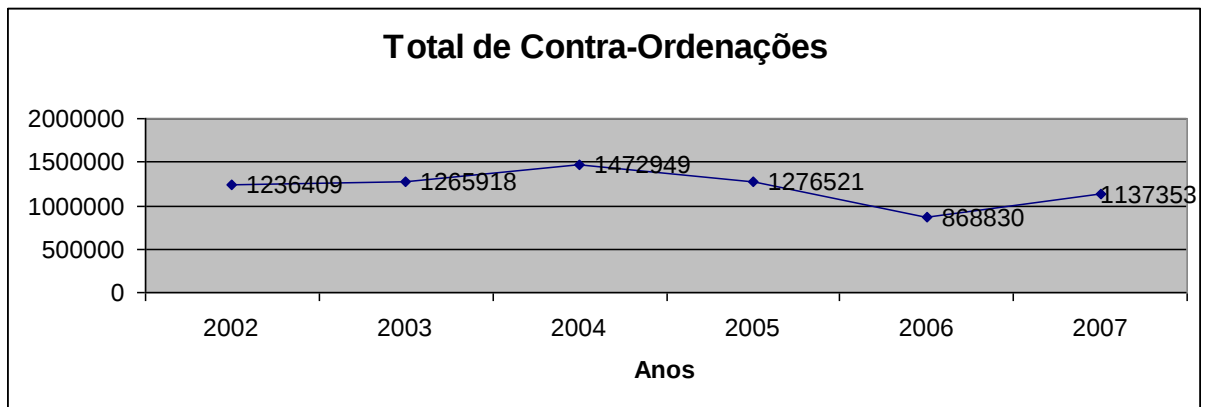


Gráfico I.8: Evolução do Total de Contra-Ordenações.

Fonte: Adaptado de valores obtidos pela análise dos Relatórios do Observatório de Segurança Rodoviária de 2002 a 2007.

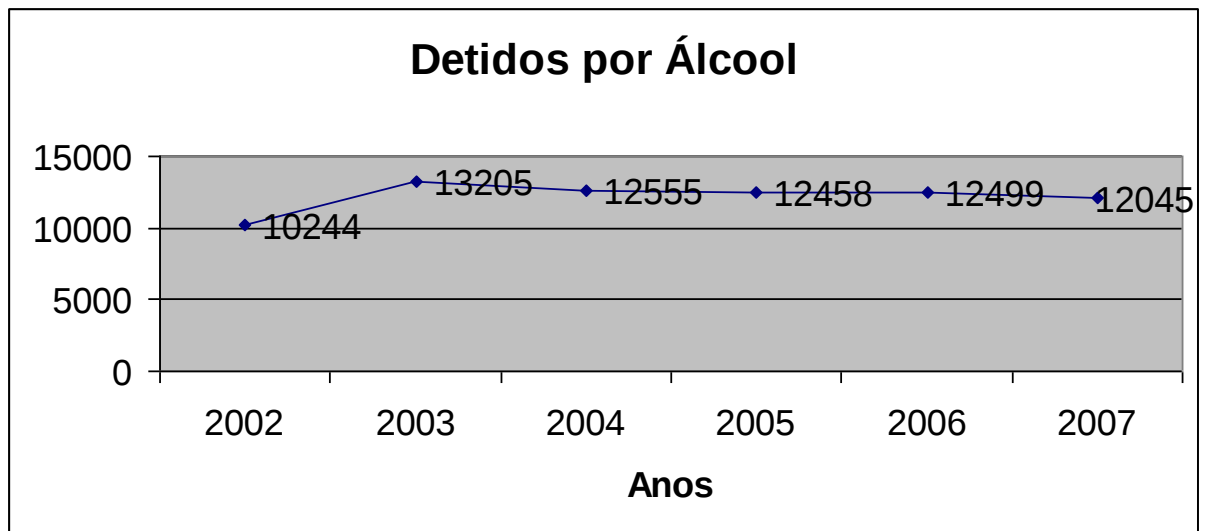


Gráfico I.9: Evolução dos Detidos por Álcool.

Fonte: Adaptado de valores obtidos pela análise dos Relatórios do Observatório de Segurança Rodoviária de 2002 a 2007.

APÊNDICE J – PATRULHAMENTO / FISCALIZAÇÃO

DADOS DA 3ª REPARTIÇÃO

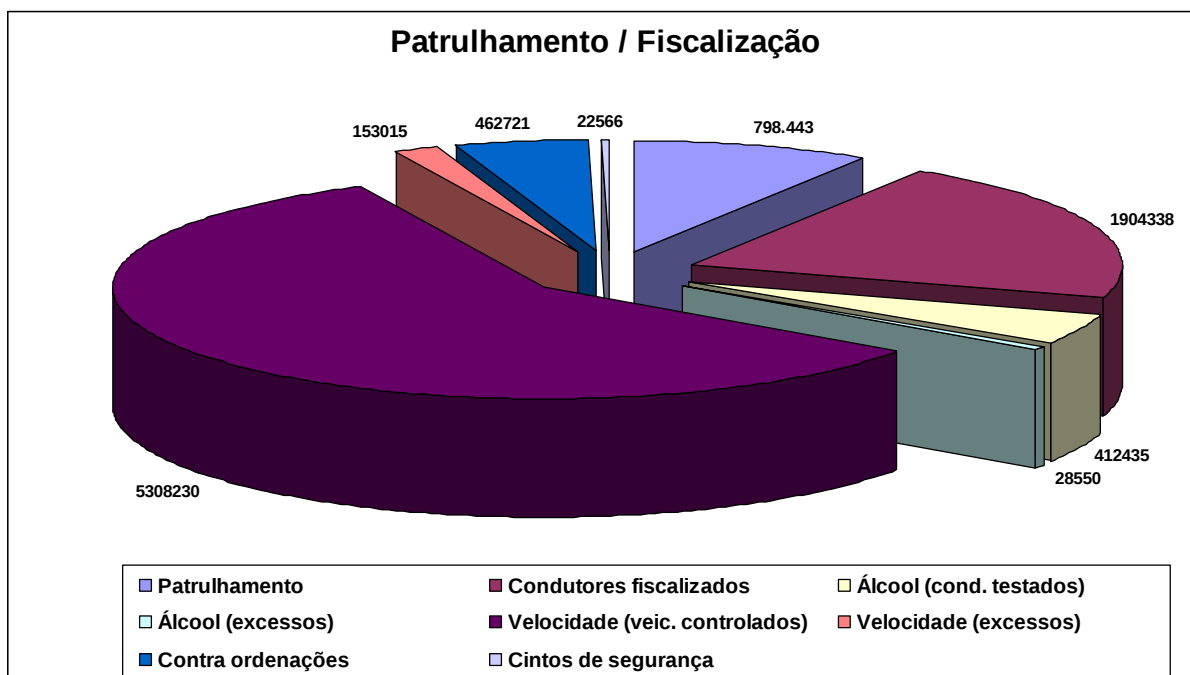


Gráfico J.10: Patrulhamento / Fiscalização (2005 a 2007).

Fonte: Adaptado de valores obtidos pela análise dos Mapas da Sinistralidade da 3ª Repartição do Comando Geral da GNR

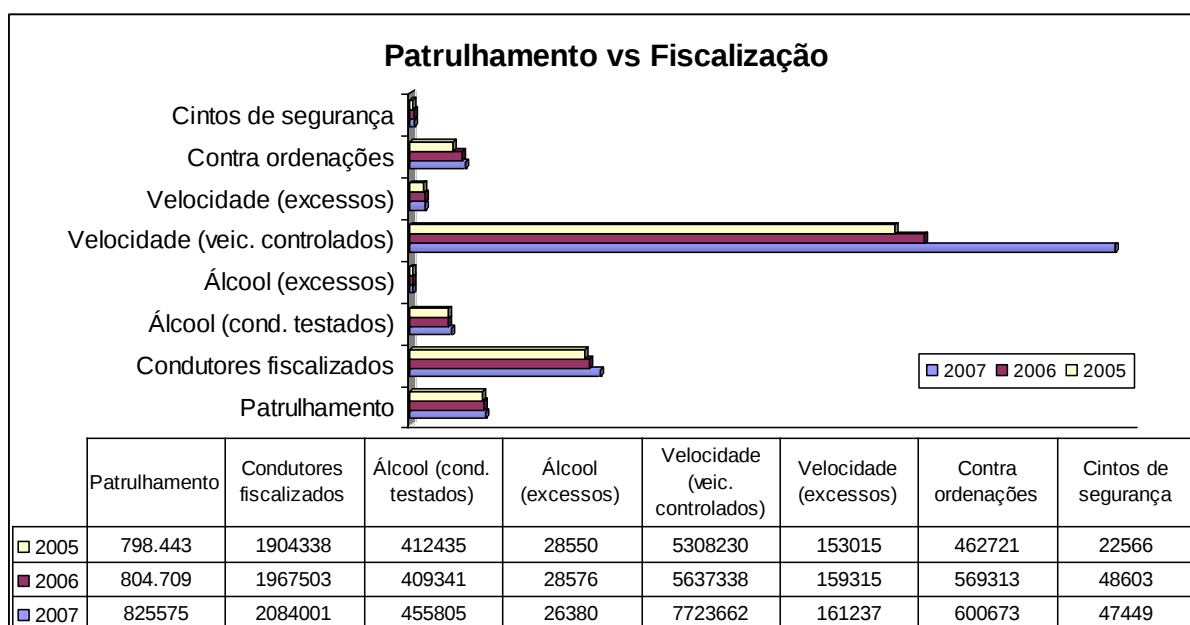


Gráfico J.11: Patrulhamento vs Fiscalização (2005 a 2007).

Fonte: Adaptado de valores obtidos pela análise dos Mapas da Sinistralidade da 3ª Repartição do Comando Geral da GNR

APÊNDICE K – GRANDES OPÇÕES DO PLANO 2003/2005

As Grandes Opções do Plano para 2003/2005, no que diz respeito à fiscalização visava a integração da fiscalização numa estratégia integral, onde se privilegiava a articulação dos meios com actividades de divulgação, sensibilização, alterações nos diplomas legais e intervenções nas infra estrutura rodoviárias.

Desse modo, houve a criação e reforço de diversos sistemas, com os quais se pretendia aumentar o sentimento de punibilidade dos condutores, com recurso a novas tecnologias, definindo-se locais e procedimentos.

Com as Grandes Opções do Plano primou-se também pelo reforço de meios de forma a obter uma maior eficácia nas acções de fiscalização selectiva desenvolvidas em locais previamente estudados e considerados como “sensíveis.”

Com estas medidas, esperavam-se benefícios, desde a diminuição do número de condutores sob a influência do álcool, até à redução de mortos e feridos graves associada aos acidentes rodoviários.

APÊNDICE L – GÉNESES: GNR E BT

HISTÓRIA E MISSÃO GNR

A história da GNR não pode ser abordada sem uma breve referência ao seu nascimento.

Com D. Afonso II surgiram as primeiras leis gerais do Reino, contudo já com D. Afonso Henriques existia um corpo responsável pela repressão de determinados actos que se praticavam em Lisboa.

Os Quadrilheiros surgem no Porto em 1449, com os mesmos objectivos. Estes perdem influencia no reinado de Filipe II de Portugal, mas com D. José é revista, alterada e actualizada a legislação.

É num contexto de insegurança, resultante da saída de Marques de Pombal do cargo de Primeiro Ministro que surge a Guarda Real de Policia de Lisboa em 1801, com Diogo Pina Manique, na altura Intendente da Polícia da Corte e do Reino. Em 1824 surge a Guarda Real de Polícia no Porto e desta forma institucionaliza-se uma polícia em Portugal.

Surge com D. Miguel a 26 de Maio de 1834 a Guarda Municipal de Lisboa e a 24 de Agosto a Guarda Municipal do Porto. A Guarda Municipal herda as missões da Guarda Real de Polícia e reforça a sua característica militar.

Posteriormente com a instauração da República, a Guarda Municipal transforma-se em Guarda Republicana por força do Decreto de 12 de Outubro de 1910.

A 3 de Maio de 1911, nasce a Guarda Nacional Republicana, que se mantém com a mesma denominação até aos nossos dias. (GUARDA NACIONAL REPUBLICANA, 2001)

HISTÓRIA E MISSÃO BT

A 09 de Julho de 1937 é criada a Polícia de Viação e Trânsito, uma unidade especial de trânsito fixada na PSP. A Policia de Viação e Trânsito tinha competências a nível nacional para fiscalizar o cumprimento das disposições legais e regulamentares relativos à viação e transportes terrestres.

A PVT dependia organicamente da Direcção Geral dos Serviços de Viação e funcionalmente da PSP. A PVT foi extinta em 1970 e com o Decreto-Lei 265/70 é criada a Brigada de Trânsito da GNR.

A Brigada de Trânsito constitui-se a 12 de Junho de 1970 com o Dec-Lei 265/70, como uma Unidade Especial da Guarda Nacional Republicana, especializada e formada para a fiscalização da viação e transportes terrestres.

A Brigada de Trânsito, à data da elaboração deste trabalho, é constituída por 5 Grupos Regionais de Trânsito e 21 Destacamentos de Trânsito. Compreende 2382 recursos humanos e 712 recursos auto, bem como demais instrumentos de medição e controlo específico para a sua missão⁸⁷.

O ANTES E O DEPOIS DA LEI 63 /07 DE 06 DE NOVEMBRO

Na Lei 63 /2007 de 6 de Novembro que aprova a Lei Orgânica da GNR, constam alterações substanciais, contudo contemplam-se algumas atribuições inerentes à GNR, nomeadamente, alínea f) do n.º1 do Artigo 3º, *“velar cumprimento das leis e regulamentos relativos à viação terrestre e aos transportes rodoviários (...), através da fiscalização, (...) e da disciplina do trânsito.”*

Na alínea b) do n.º2 do mesmo Artigo, a GNR tem ainda como atribuição *“garantir a fiscalização, o ordenamento e a disciplina do trânsito em todas as suas infra-estruturas constitutivas dos eixos de Rede Nacional Fundamental e da Rede Nacional Complementar, em toda a sua extensão, fora das áreas metropolitanas de Lisboa e Porto.”*

A Lei 63/2007 mantém uma Unidade Nacional de Trânsito, como Unidade Especializada na alínea c) do n.º1 do Artigo 22º.

A esta é incumbida a *“fiscalização, ordenamento e disciplina do trânsito”*, a responsabilidade *“pela uniformização de procedimentos e pela formação contínua”* dos militares, de acordo com o Artigo 42º da Lei.

⁸⁷ Dados disponibilizados pela BT

APÊNDICE M – GRÁFICO – AUTOS DE CONTRA-ORDENAÇÃO

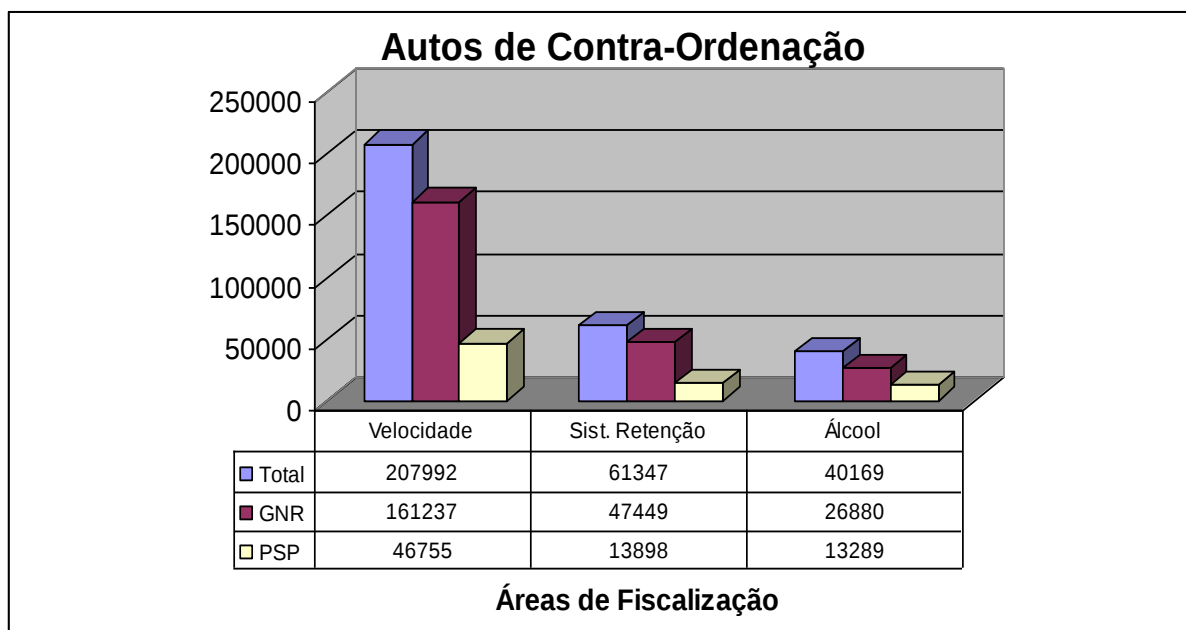


Gráfico M.12 – GNR / PSP – Autos de Contra-Ordenação levantados.

Fonte: Adaptado de: Observatório de Segurança Rodoviária – Relatório Anual de Sinistralidade de 2007 – Apresentação em pdf.

Disponível em http://www.gov-civil-viseu.pt/img/relatorios/ansr_rel_anual_sinis_2007.pdf

Acedido a 02 de Julho de 2008

APÊNDICE N – PORTUGAL VS UNIÃO EUROPEIA

A primeira lei que regulou o trânsito na Europa foi o “Highway Act” de 1835, no Reino Unido, e estabelecia regras para a circulação de equídeos nas estradas. Estas disposições foram posteriormente aproveitadas na regulamentação do trânsito automóvel.

Em 1894 surge o primeiro veículo ligeiro a motor e no início do século XX foram registados no Reino Unido muitos acidentes rodoviários pelo que surgem na década de 30 os primeiros “Códigos da Estrada”. (Gouveia, 2007)

Com o passar dos anos, a presença dissuasiva das autoridades e um aumento significativo na fiscalização tem vindo a colmatar e a reduzir muito da sinistralidade rodoviária. O aumento de sinistralidade rodoviária acompanha logicamente o desenvolvimento do parque automóvel, pois aumentando o número de veículos a circular aumenta também a probabilidade de acidentes rodoviários.

Relativamente à Europa, Portugal em 2001 ocupava o 22º lugar com uma taxa de mortalidade nas estradas de 163, em 2005 Portugal ocupava o 16º lugar com uma Taxa muito perto da média europeia (119 vs 91). Portugal no período de 2001 a 2005 atinge um decréscimo, ao nível de vítimas mortais, de 27 % contra uma média da União Europeia de 18,8%. (Reto e Sá; 2003)

Em 2006, Portugal apresenta uma diminuição significativa passando a apresentar 91 mortos nas estradas contra 86 da média Europeia. (Reto e Sá; 2003)

Em 2008 Portugal recebe um prémio da UE, relativo à sinistralidade rodoviária no período de 2001 a 2007, por ser o segundo país a reduzir mais a mortalidade nas estradas.

Entre 2001 e 2007 o número de vítimas nas estradas portuguesas decresce de 1670 para 974, ficando Portugal atrás da França por um ponto percentual.

Estes valores devem-se sobretudo ao papel das forças de segurança que regulam e fiscalizam o trânsito rodoviário nas estradas portuguesas. (Reto e Sá; 2003)

ANEXOS

ANEXO O – COMPETÊNCIA PARA FISCALIZAR

DEC – LEI N.º 44/ 2005 DE 23 DE FEVEREIRO

ARTIGO 5º

FISCALIZAÇÃO DO TRÂNSITO

1 - A fiscalização do cumprimento das disposições do Código da Estrada e legislação complementar incumbe:

a) (...) à Brigada de Trânsito da Guarda Nacional Republicana, em todas as vias públicas;

ANEXO P – COMANDO TERRITORIAL

LEI N.º 63/07 DE 06 DE NOVEMBRO – LEI ORGÂNICA DA GNR

CAPÍTULO III

Unidades

SECÇÃO II

Unidades territoriais

Artigo 37.º

COMANDOS TERRITORIAIS

1 — O comando territorial é responsável pelo cumprimento da missão da Guarda na área de responsabilidade que lhe for atribuída, na dependência directa do comandante-geral.

2 — Nas Regiões Autónomas dos Açores e da Madeira, os comandos territoriais têm sede em Ponta Delgada e no Funchal e, sem prejuízo de outras missões que lhes sejam especialmente cometidas, prosseguem, na respectiva área de responsabilidade, as atribuições da Guarda no âmbito da vigilância da costa e do mar territorial e da prevenção e investigação de infracções tributárias e aduaneiras, dependendo funcionalmente da Unidade de Controlo Costeiro e da Unidade de Acção Fiscal, relativamente às respectivas áreas de competência.

3 — Os comandos territoriais são comandados por um coronel ou tenente-coronel, coadjuvado por um 2.º comandante.

4 — Compete, em especial, aos comandantes de comando territorial nas regiões autónomas articular com o Governo regional a actividade operacional nas matérias cuja tutela compete à região e cooperar com os órgãos da região em matérias do âmbito das atribuições da Guarda.

ANEXO Q – OPÇÕES FUNDAMENTAIS DO SISTEMA DE SEGURANÇA INTERNA

**RESOLUÇÃO DO CONSELHO DE MINISTROS N.º45/2007 DR 55 – SÉRIE I –
19/03/2007**

Aprova as opções fundamentais do Sistema Integrado de Segurança Interna da República Portuguesa

Assim:

Nos termos das alíneas d) e g) do artigo 199.º da Constituição, o Conselho de Ministros resolve:

3 – Aprovar, ainda, as seguintes orientações e medidas:

3.2 – Quanto ao sistema de FSS:

b) Eliminar situações de sobreposição ou duplicação de meios da GNR e da PSP no tocante ao exercício de certas missões, designadamente no respectivo dispositivo territorial;

ANEXO R – UNIDADE NACIONAL DE TRÂNSITO

LEI N.º 63/07 DE 06 DE NOVEMBRO – LEI ORGÂNICA DA GNR

CAPÍTULO III

Unidades

SECÇÃO II

Unidades territoriais

Artigo 42.º

UNIDADE NACIONAL DE TRÂNSITO

1 — **A UNT é a unidade especializada**, no âmbito da fiscalização ordenamento e disciplina do trânsito, responsável pela uniformização de procedimentos e pela formação contínua dos agentes.

2 — Quando se justifique, a UNT pode realizar, directa e excepcionalmente, acções especiais de **fiscalização em qualquer parte do território nacional** abrangida pela competência territorial da Guarda Nacional Republicana, sem prejuízo das competências das respectivas unidades territoriais.

3 — A UNT é comandada por um Coronel, coadjuvado por um 2.º comandante e o seu dispositivo será definido por portaria.

ANEXO S – COMANDO OPERACIONAL

LEI N.º 63/07 DE 06 DE NOVEMBRO – LEI ORGÂNICA DA GNR

CAPÍTULO II

Estrutura de comando

SECÇÃO II

Órgãos superiores de comando e direcção

Artigo 32º

COMANDO OPERACIONAL

1 - O CO assegura o comando de toda a actividade operacional da Guarda.

2 - O comandante do CO é um Tenente-General, nomeado pelo ministro da tutela, sob proposta do comandante-geral da Guarda.

3 - O CO compreende as áreas de operações, informações, investigação criminal, protecção da natureza e do ambiente e missões internacionais.

4 - **O comandante do CO tem sob o seu comando directo**, para efeitos **operacionais**, as unidades territoriais, **especializadas**, de representação e de intervenção e reserva.

5 - O comandante do CO pode constituir comandos eventuais para operações de âmbito nacional ou regional, quando tal se justificar.

6 - O comandante do CO é coadjuvado por um Major-General, nomeado pelo comandante-geral.

ANEXO T – ANEXO A DA DIRECTIVA OPERACIONAL 36/94

ITINERÁRIOS A PATRULHAR EM PRIORIDADE PELA BT

GRT DE LISBOA – GRT 1

Quadro T. 26: Exemplo dos Itinerários a patrulhar pela BT.

		DESTACAMENTO DE TRÂNSITO DE LISBOA – DT 11		
ITINERÁRIOS		INICIO (Km)	FIM (Km)	DISTÂNCIAS (Km)
A-8	LISBOA – LOURES – MALVEIRA		19,1	19,1
A9/CREL	NÓ DE QUELUZ – ALVERCA	4	34	30
IC16	RANHOLAS – CAMPO RASO		3	3
IC19	NÓ DA AMADORA – RANHOLAS	3,6	16	12,4
EN8	LISBOA – LOURES – MALVEIRA		22	22
EN117	LISBOA – BELAS – PERO PINHEIRO		21	21
EN249	QUELUZ – RAMALHÃO (vários troços)		17	17
			TOTAL	124,5

ANEXO U – EVOLUÇÃO DA SINISTRALIDADE ATÉ 2007

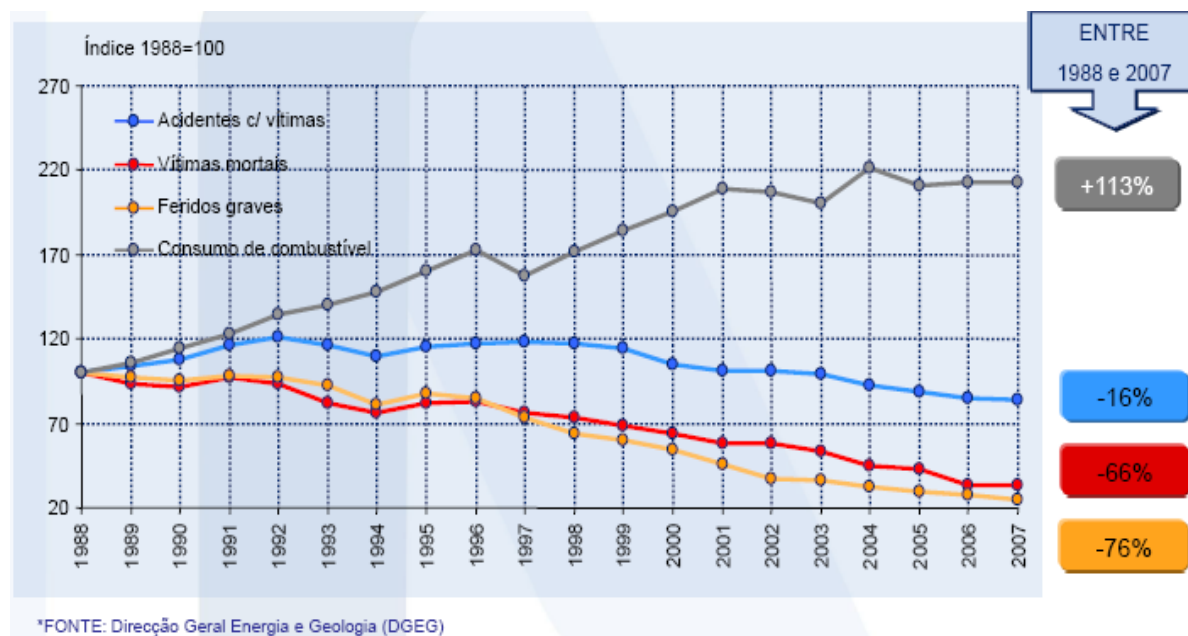


Gráfico U.13: Evolução da Sinistralidade até 2007.

Fonte: Relatório Anual de Sinistralidade de 2007 – Apresentação em pdf. ppt 19.

Disponível em http://www.gov-civil-viseu.pt/img/relatorios/ansr_rel_anual_sinis_2007.pdf

Acedido a 02 de Julho de 2008

ANEXO V – EVOLUÇÃO DE VÍTIMAS MORTAIS

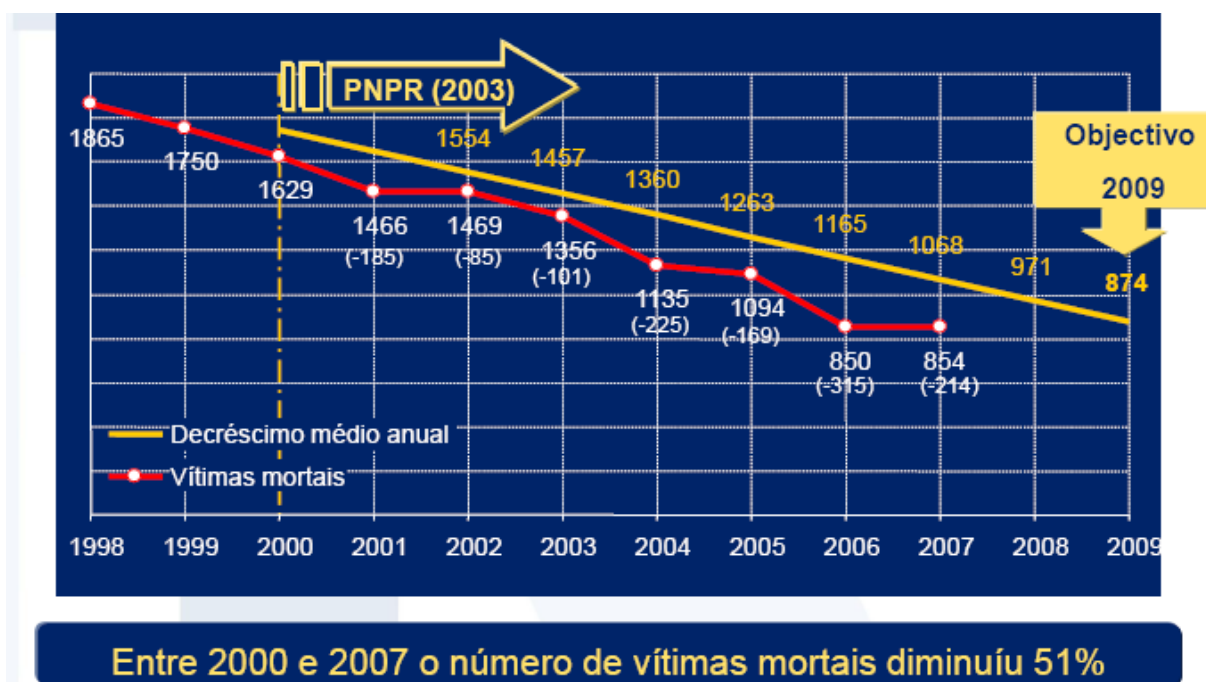


Gráfico V.14: Evolução das Vítimas Mortais.

Fonte: Observatório de Segurança Rodoviária – Relatório Anual de Sinistralidade de 2007 – Apresentação em pdf. ppt 21.

Disponível em http://www.gov-civil-viseu.pt/img/relatorios/ansr_rel_anual_sinis_2007.pdf

Acedido a 02 de Julho de 2008

ANEXO X – EVOLUÇÃO DE FERIDOS GRAVES

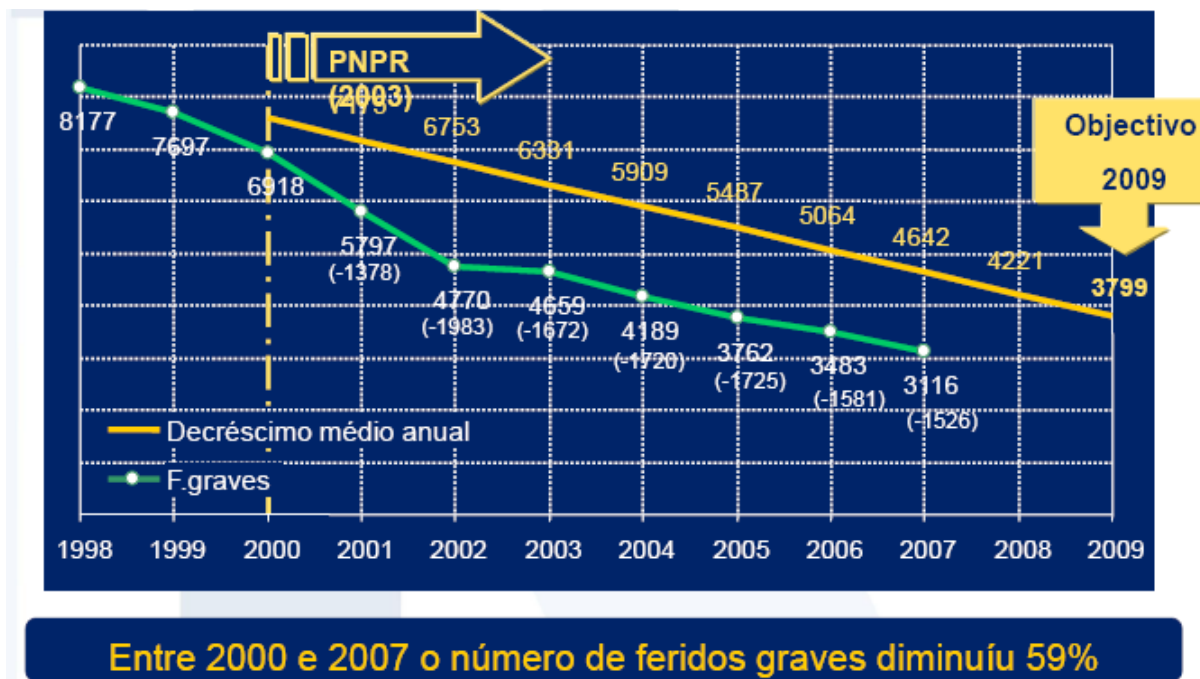


Gráfico X.15 Evolução de Feridos Graves.

Fonte: Observatório de Segurança Rodoviária – Relatório Anual de Sinistralidade de 2007 – Apresentação em pdf. ppt 22

Disponível em http://www.gov-civil-viseu.pt/img/relatorios/ansr_rel_anual_sinis_2007.pdf

Acedido a 02 de Julho de 2008

ANEXO W – PLANO NACIONAL DE PREVENÇÃO RODOVIÁRIA 2003

ALTERAÇÃO DO CÓDIGO DE 26 MARÇO DE 2005

Medidas de segurança rodoviária e Indicadores de sinistralidade: 1988-2007

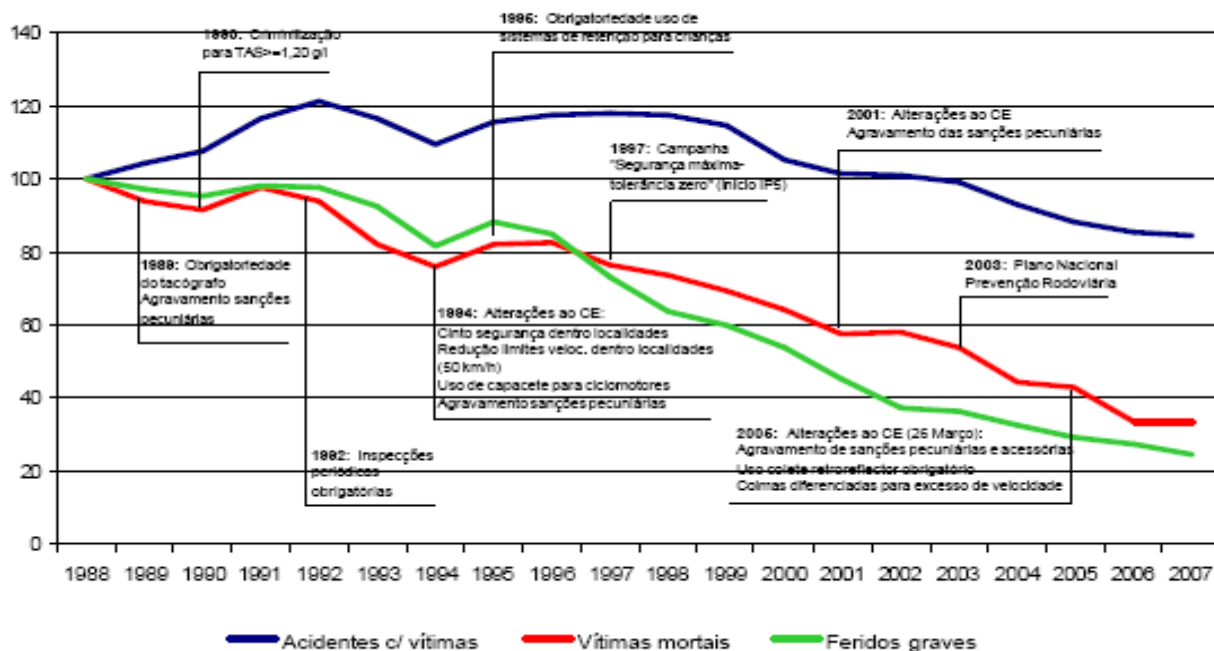


Gráfico W.16: PNPR 2003.

Fonte: Observatório de Segurança Rodoviária – Relatório Anual de Sinistralidade de 2007 – página 6

Disponível em <http://www.ansr.pt/LinkClick.aspx?fileticket=5aq96Shi5S8%3d&tabid=103&mid=722>

Acedido a 02 de Julho de 2008

ANEXO Z – GRÁFICOS – PORTUGAL VS UNIÃO EUROPEIA

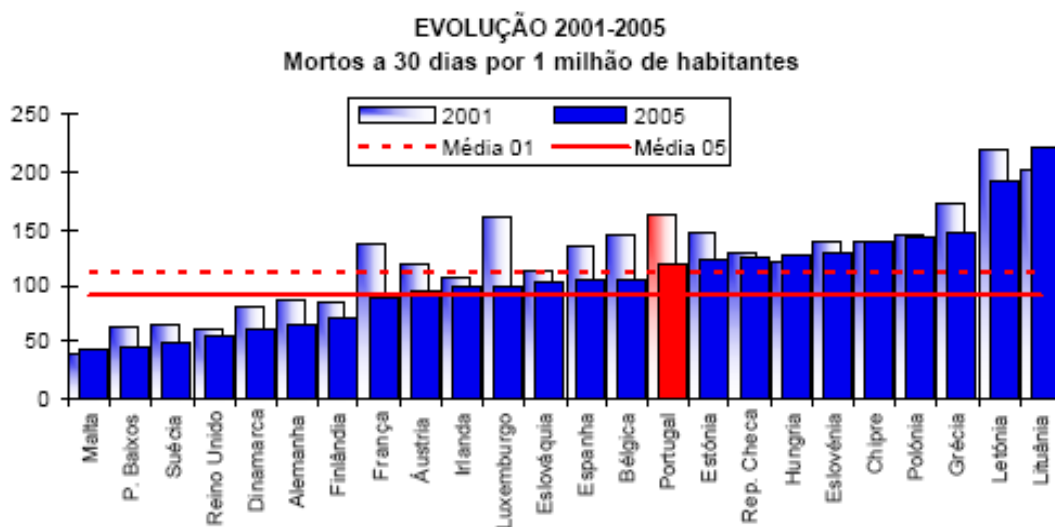


Gráfico Z.17: Evolução Portugal vs União Europeia.

Fonte: Observatório de Segurança Rodoviária – Relatório Anual de Sinistralidade de 2006 – página 115

Disponível em <http://www.ansr.pt/LinkClick.aspx?fileticket=kqcYj4CMFJo%3d&tabid=104&mid=437>

Acedido a 02 de Julho de 2008

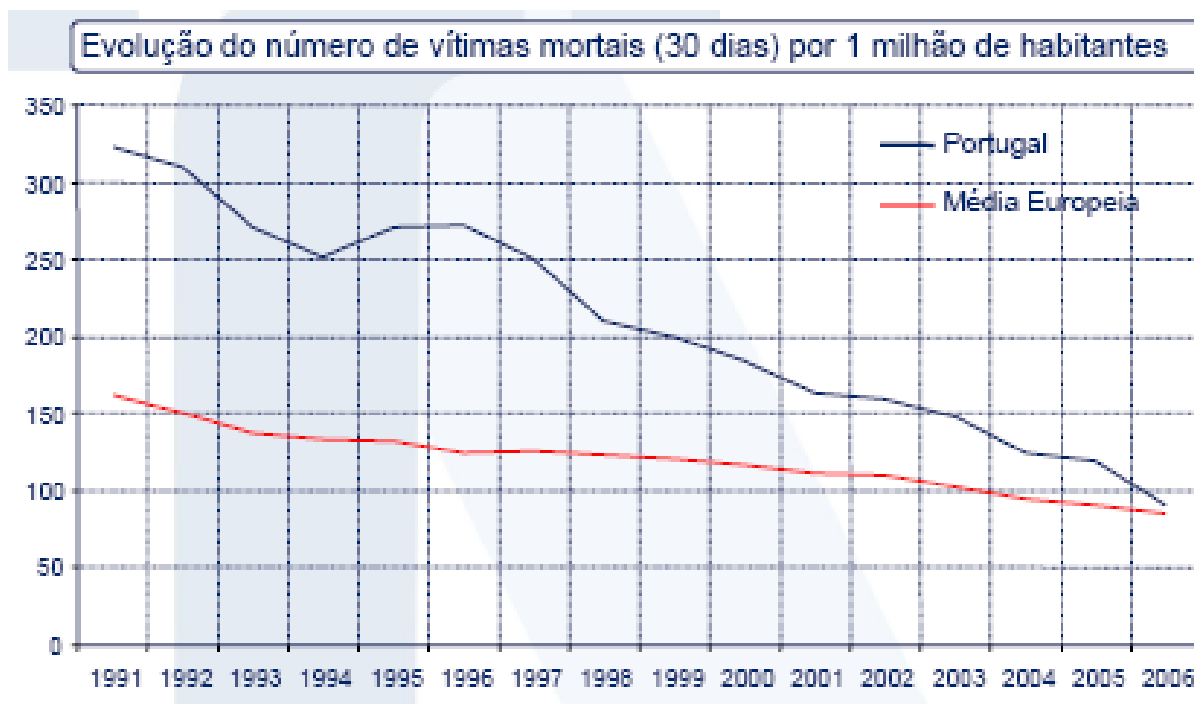


Gráfico Z.18: Portugal vs União Europeia: Evolução Vítimas Mortais

Fonte: Observatório de Segurança Rodoviária – Relatório Anual de Sinistralidade de 2007 – Apresentação em pdf. ppt 24.

Disponível em http://www.gov-civil-viseu.pt/img/relatorios/ansr_rel_anual_sinis_2007.pdf

Acedido a 02 de Julho de 2008