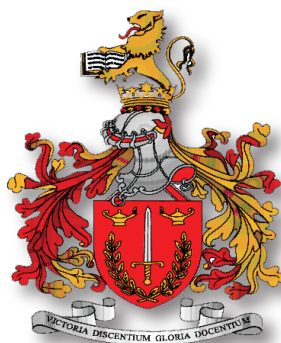


INSTITUTO SUPERIOR DE CIÊNCIAS POLICIAIS E SEGURANÇA INTERNA



Pedro Miguel de Brito Esteves Grilo

Comissário

Trabalho de Investigação

I Curso de Comando e Direção Policial

PREVENÇÃO E SINISTRALIDADE RODOVIÁRIA

**ADEQUAÇÃO DOS LOCAIS ONDE SE PROSSEGUEM OPERAÇÕES DE
FISCALIZAÇÃO RODOVIÁRIA E VISIBILIDADE AOS LOCAIS ONDE OCORRE A
SINISTRALIDADE RODOVIÁRIA**

Orientador:

Superintendente Pedro Manuel Neto Gouveia

Lisboa, 18 de fevereiro de 2015



Para a Lara e M&M's, as minhas rosas dos ventos

Numa experiência científica, um grupo de cientistas, colocou cinco macacos numa jaula. No meio da jaula colocaram umas escadas e acima destas, estava pendurado um cacho de bananas.

Quando um macaco subia a escada para alcançar as bananas, os cientistas acionavam um jato de água fria dirigido aos que tinham permanecido no chão.

Passadas umas semanas, quando um macaco tentava subir a escada, os outros, recorrendo à agressão física, tentavam impedi-lo.

No período de um mês, já nenhum macaco tentava subir a escada, apesar da tentação advinda das bananas penduradas.

Nesse momento, os cientistas substituíram um dos macacos. A primeira coisa que este macaco tentou fazer foi, precisamente, subir a escada, tendo sido prontamente agredido pelos outros.

Depois de algumas tentativas falhadas devido às agressões, este novo integrante do grupo deixou de tentar subir a escada.

Os cientistas procederam então à substituição de um segundo macaco e os acontecimentos seguintes foram uma réplica dos anteriores, sendo que o primeiro substituto participava com entusiasmo nas agressões a este novo companheiro.

Procederam à troca de um terceiro macaco e mais uma vez, o processo foi semelhante, a tentativa de subir a escada era automática e as agressões perante estas tentativas falhadas também.

Seguiu-se a substituição do quarto macaco e, posteriormente, a substituição do último veterano.

Os cientistas ficaram então com um grupo de cinco macacos que, mesmo nunca tendo sido atingidos pelo jato de água fria, agrediam de forma automática aquele que tentasse apanhar as bananas.

*Se fosse possível perguntar a algum dos macacos porque razão agrediam quem tentasse subir as escadas, com certeza a resposta seria: - **Não sei, mas as coisas sempre foram assim.***

AGRADECIMENTOS

Apesar de confrontados com determinados obstáculos, nomeadamente de nível temporal e de foro literário, logramos sempre de um enorme apoio e acompanhamento de várias individualidades, a quem gostaríamos de deixar expresso o nosso sincero reconhecimento.

As primeiras palavras de agradecimento destinam-se, obrigatoriamente, ao orientador, Superintendente Pedro Manuel Neto Gouveia, pela sua imediata e preciosa predisposição para orientar o nosso labor e para a resolução de qualquer problema e dissipação de qualquer dúvida. Pela forma como desempenha o papel de Chefe, assim como o de orientador e por ser um dos defensores acérrimos da atividade policial dedicada ao trânsito, o meu reconhecimento e os meus sinceros agradecimentos. O senhor é de facto um exemplo.

Ao Comissário Virgílio Sá, um reconhecido especialista nesta área, pelo seu precioso aconselhamento relativamente aos pontos que deveriam ser abordados neste trabalho, bem como pela camaradagem com que sempre me brindou. Obrigado pelo teu empenho, disponibilidade e incentivo.

Ao Comissário Pedro Miguel Pereira, adjunto do Comando da Divisão de Trânsito de Lisboa, o qual foi inexcedível nas minhas constantes demandas de informação relacionada com o labor da Divisão de Trânsito. Tenho como certo que sem a sua ajuda o trabalho não teria sido possível.

Ao Comissário Rui Gouveia e à Ana Oliveira pelo suporte concedido a montante e a jusante desta empreitada. Ambos foram incansáveis!

Ao Comissário Luís Gancho, ao Subcomissário Almeida, ao Subcomissário Teixeira e ao Subcomissário Cruz, os verdadeiros especialistas neste âmbito, os meus agradecimentos por se terem predisposto a serem entrevistados.

Ao Agente Principal Vasco Rondão os meus agradecimentos pelo apoio na concessão e tratamento de dados.

Ao Agente Principal Mário Virgílio Fernando as melhores referências laudatórias pela colaboração nos inúmeros mapeamentos geográficos que lhe solicitei. O seu contributo foi, além de excepcional, imprescindível.

Ao meu compadre João Pinheiro... Sim... este seria o teu trabalho!

RESUMO

A sinistralidade rodoviária é uma calamidade social que afeta perentoriamente o desenvolvimento de um país, redundando, em média, na perda de 3.000 vidas por dia em todo o mundo, o que perfaz cerca de 1,2 milhões de mortos e 50 milhões de feridos por ano.

Encontra-se atualmente provado que o aumento das sanções, *per se*, na maioria dos casos, não é eficaz na diminuição dos acidentes rodoviários e nos seus efeitos, em termos de mortos e feridos, não sendo a sanção prevista na lei que constitui, por si própria, o incentivo que influi sobre o comportamento dos condutores e de outros utilizadores das rodovias, mas sim, a sanção expetável, que é o produto da sanção prevista nas normas legais, pela probabilidade de aplicação da lei, que inclui a atuação dos agentes policiais.

Perante esta constatação, torna-se facilmente perceptível a relevância das operações de fiscalização rodoviária e das ações de visibilidade policial na satisfação dos predicados de segurança rodoviária, constituindo a localização das mesmas um fator determinante, sendo que, numa perspetiva racional dedutiva, confinada pela gestão de recursos que são, obviamente, limitados, caberá à entidade fiscalizadora delimitar os locais onde seja possível otimizar o seu esforço e produzir melhores resultados, numa lógica de eficácia e eficiência que, hodiernamente pulula em todas as atividades.

Em termos estritamente lógicos, considerando a ampla dimensão dos locais passíveis de intervenção, parece-nos incontestável que o esforço deverá ser direcionado para o problema, e, neste caso em concreto, o problema é o acidente, o que resulta na relevância, entre outras, da sua localização geográfica precisa, preferencialmente georreferenciada, evidenciando-se que, para a preparação e prossecução da intervenção policial será indispensável a definição concreta da localização, otimizando as atividades preparatórias e consagrando as imprescindíveis condições de segurança para intervir.

Palavras-chave

Sinistralidade Rodoviária; Fiscalização Policial Rodoviária; Visibilidade Policial; Georeferenciação; Localização Geográfica da sinistralidade.

ABSTRACT

The road traffic accidents are a social disaster that affects peremptorily the development of a country, resulting on average losses of 3,000 lives *per day* worldwide, which amounts to about 1.2 million deaths and 50 million injuries by year. It is currently recognized that the increase of sanctions, *per se*, in most cases, is not successful in the reduction of road accidents and their effects in terms of deaths and injuries, and that the penalty provided by the law itself is not sufficiently encouraging to influence the behaviour of drivers and other users of the roads, but instead the expected sanction, which is the product of the penalty provided in the legal regulations and the probability of law enforcement, including the enforcement police activities.

Against this backdrop, it is easily noticeable the importance of road enforcement police operations and police visibility in the satisfaction of road safety predicates, being the location itself a determining factor, and, in a deductive rational perspective, confined by management features that are obviously limited, it is quite relevant that Police may delimit the places where it is possible to optimize their effort and produce better results, in a logic of effectiveness and efficiency that flourishes in all activities.

In strictly logical terms, given the wide range of sites subject to intervention, it seems indisputable that the effort should be directed to the problem, and in this particular case, the problem is the accident, which results in relevance, among other, of the precise geographical location, preferably georeferenced.

Therefore it's demonstrated that for the preparation and prosecution of police intervention, the precise definition of the location is essential, optimizing the preparatory activities and consecrating the essential security conditions to intervene.

Keywords

Road Casualties; Road police supervision; Police visibility; Georeferencing; Traffic Accidents Geographical Location

ÍNDICE

ÍNDICE DE TABELAS	IX
ÍNDICE DE FIGURAS	XI
LISTA DE SIGLAS E ABREVIATURAS.....	XII
CAPÍTULO 1 – INTROITO.....	1
1.1 – Temática e Título.....	1
1.2 - Contexto da Investigação.....	3
1.3 - Problemática da Investigação e Objetivos	6
1.3.1 - Pergunta de Partida e Pergunta Derivada	6
1.4 – Metodologia.....	7
CAPÍTULO 2 – ENQUADRAMENTO TEÓRICO.....	9
2.1 - Mecanismo de Aplicação da Legislação Rodoviária.....	9
2.1.1 - Dissuasão	10
2.2 – Visibilidade Policial.....	11
2.3 – Fiscalização Policial Rodoviária	14
2.3.1 – Efeitos da fiscalização policial rodoviária na sinistralidade	16
2.3.2 - Prioridades na fiscalização e uniformidade.....	18
2.4 - A Pertinência da Análise da Localização Para a Fiscalização.....	20
2.4.1 - O levantamento e catalogação da sinistralidade	21
2.4.2 - Critérios de seleção dos locais	23
2.4.3 - Análise dos locais selecionados	23
CAPÍTULO 3 – APRESENTAÇÃO DE RESULTADOS.....	25
3.1 - Enquadramento.....	25

3.2 - Correlação das Zonas de Acumulação Apuradas.....	27
3.2.1 – Sinistralidade Rodoviária participada pela DT 2013 e 2014	27
3.2.2 – Operações de fiscalização rodoviária da DT 2013 e 2014.....	34
3.2.3 – Correlação das zonas de acumulação de sinistros e operações	38
3.2.4 - Ações de visibilidade da DT 2014.....	42
3.3 - Análise de Conteúdo das Entrevistas	44
3.3.1 – Entrevista dedicada aos Comandantes de Esquadra	45
3.3.2 – Entrevista dedicada às funções de estratégia e planeamento.....	50
CAPÍTULO 4 – CONCLUSÕES, RECOMENDAÇÕES E REFLEXÕES.....	56
4.1 – Enquadramento.....	56
4.2 - Conclusões do Estudo Exploratório	61
4.3 - Conclusões das Entrevistas.....	63
4.4 - Recomendações	65
4.5 - Reflexões Finais.....	68
4.5.1 – Desmistificação imagética da atividade policial rodoviária.....	68
4.5.2 – Desconstrução de uma falácia imagética.....	71
REFERÊNCIAS.....	76
APÊNDICES	83

ÍNDICE DE TABELAS

Tabela 1 - Visibilidade da Fonte de Vigilância	12
Tabela 2 - <i>Ratio</i> custo-benefício das medidas de segurança rodoviária adotáveis.....	19
Tabela 3 - Informação imprescindível para a realização do estudo do local	24
Tabela 4 - Sinistralidade participada pela DT em 2013	27
Tabela 5 - Artérias com Acumulação de Acidentes participados pela DT 2013	28
Tabela 6 - Sinistralidade participada pela DT em 2014	29
Tabela 7 - Artérias com Acumulação de Acidentes participados pela DT 2014	30
Tabela 8 - Localização preferencial das operações de fiscalização diurnas 2013	35
Tabela 9 - Localização preferencial das operações de fiscalização noturnas 2013	36
Tabela 10 - Localização preferencial das operações de fiscalização diurnas 2014	37
Tabela 11 - Localização preferencial das operações de fiscalização noturnas 2014	38
Tabela 12 - Tabela correlacional das zonas de acumulação de sinistros e zonas de acumulação de fiscalizações diurnas 2013.....	39
Tabela 13 - Tabela correlacional das zonas de acumulação de sinistros e zonas de acumulação de fiscalizações diurnas 2014.....	41
Tabela 14 - Localização das ações de visibilidade prosseguidas pela DT em 2014	43
Tabela 15 - Matriz de análise de conteúdo da questão 1.8 da entrevista.....	45
Tabela 16 - Matriz de análise de conteúdo da questão 1.9 da entrevista.....	45
Tabela 17 - Matriz de análise de conteúdo da questão 1.10 da entrevista.....	46
Tabela 18 - Matriz de análise de conteúdo da questão 1.11 da entrevista.....	46
Tabela 19 - Matriz de análise de conteúdo da questão 1.12 da entrevista.....	47
Tabela 20 - Matriz de análise de conteúdo da questão 1.13 da entrevista.....	47
Tabela 21 - Matriz de análise de conteúdo da questão 1.14 da entrevista.....	48
Tabela 22 -Matriz de análise de conteúdo da questão 1.15 da entrevista.....	48
Tabela 23 - Matriz de análise de conteúdo da questão 1.16 da entrevista.....	49
Tabela 24 - Matriz de análise de conteúdo da questão 1.8 da entrevista estratégia e planeamento	50
Tabela 25 - Matriz de análise de conteúdo da questão 1.9 da entrevista estratégia e planeamento	51

Tabela 26 - Matriz de análise de conteúdo da questão 1.10 da entrevista estratégia e planeamento	52
Tabela 27 - Matriz de análise de conteúdo da questão 1.11 da entrevista estratégia e planeamento	52
Tabela 28 - Matriz de análise de conteúdo da questão 1.12 da entrevista estratégia e planeamento	53
Tabela 29 - Matriz de análise de conteúdo da questão 1.13 da entrevista estratégia e planeamento	54
Tabela 30 - Matriz de análise de conteúdo da questão 1.13 da entrevista estratégia e planeamento	55

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1 - Modelo do mecanismo de aplicação da lei de trânsito	9
Figura 2 - Fases a considerar no tratamento da sinistralidade	21
Figura 3 - Mapeamento geográfico 10 artérias acumulação de acidentes em 2013 ...	29
Figura 4 - Mapeamento geográfico 10 artérias acumulação de acidentes em 2014 ...	31
Figura 5 - Mapeamento geográfico das 10 artérias e 10 zonas com acumulação de acidentes em 2014.....	32
Figura 6 - Mapeamento geográfico das 10 artérias e 10 zonas com acumulação de acidentes em 2014.....	33
Figura 7 - Mapeamento geográfico das 10 zonas com acumulação de acidentes com vítimas em 2014	34
Figura 8 - Mapeamento geográfico correlacional das artérias de acumulação de acidentes e das artérias de acumulação de ações de fiscalização de trânsito apuradas em 2013	40
Figura 9 - Mapeamento geográfico correlacional das artérias de acumulação de acidentes e das artérias de acumulação de ações de fiscalização de trânsito apuradas em 2014	42

LISTA DE SIGLAS E ABREVIATURAS

AMTC - Associação para o Museu dos Transportes e Comunicações
ANSR – Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária
BEAV - Boletim Estatístico de Acidente de Viação
BM – Banco Mundial
CE – Código da Estrada
CNP - Classificação Nacional de Profissões
DALY - Disability-Adjusted Years Lost
DGV – Direção Geral de Viação
DT – Divisão de Trânsito de Lisboa
ENSR – Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária
ERF – European Road Federation
ETSC - European Transport Safety Council
ESCAPE - European Enhanced Safety Coming from Appropriate Police Enforcement
GNR – Guarda Nacional Republicana
GPS – Global Positioning System
IC - Itinerários Complementares
INE - Instituto Nacional de Estatística
IP - Itinerários Principais
NEP – Norma de Execução Permanente
ONU – Organização das Nações Unidas
PIARC - Permanent International Association of Road Congresses
PIB – Produto Interno Bruto
PNPR – Plano Nacional de Segurança Rodoviária
PSP – Polícia de Segurança Pública
SIG – Sistema de Informação Geográfica
SEI – Sistema Estratégico de Informação
UE - União Europeia
WHO - Organização Mundial de Saúde
ZAA – Zonas de Acumulação de Acidentes
ZAT – Zonas de Acumulação de Tráfego

CAPÍTULO 1 – INTROITO

1.1 – Temática e Título

A política de segurança interna constitui um pilar fundamental da organização dos Estados, configurando-se como um elemento estruturante da própria sociedade e relevando-se como condição *sine qua non* da coerência global das políticas dirigidas ao desenvolvimento económico, ao progresso social e ao bem-estar das comunidades.

A garantia da segurança edifica um modo de concretização de fins prioritários e indelegáveis do Estado, firmando-se a segurança como um pressuposto alcalino da conformação das sociedades. Os Estados democráticos carecem de instrumentos cada vez mais aperfeiçoados para salvaguarda dos cidadãos, dos seus bens e das instituições, como forma de asseverar as condições essenciais à normalidade e imperturbabilidade da vivência comunitária, ao reforço da coesão e da solidariedade entre os cidadãos e ao desenvolvimento económico e progresso social e cultural.

Numa sociedade em incessante transformação os reptos infundidos à polícia são contínuos, pois sempre que sobrevêm mutações são exercidos tipos inéditos de pressão sobre as forças de segurança, pelo que, o profissionalismo reivindicado a quem prossegue os desígnios policiais, não poderá constituir um paralogismo, devendo o *saber saber*, o *saber fazer* e o *saber estar* constituírem-se apanágio de todos os profissionais de polícia.

A sinistralidade rodoviária é uma calamidade social que afeta decisivamente o desenvolvimento de um país, redundando, em média, na perda de 3.000 vidas por dia em todo o mundo, o que perfaz cerca de 1,2 milhões de mortos e 50 milhões de feridos por ano (WHO, 2004).

Em termos económicos, o custo deste fenómeno representa 1% do PIB dos países subdesenvolvidos, 1,5% do PIB dos países em desenvolvimento e 2% do PIB dos países desenvolvidos (WHO, 2004).

A segurança rodoviária constitui-se enquanto responsabilidade transversal, política, económica e social, implicando, conseqüentemente, uma responsabilidade

multissetorial, envolvendo uma plêiade ampliada de atores, nomeadamente, os transportes, a segurança interna, incluindo-se nesta perspetiva a proteção civil, a justiça, a saúde, a exegética científica, as ciências forenses, a engenharia automóvel, as concessionárias das vias, entre outras (Leal, 2009).

A mortalidade e morbilidade da sinistralidade rodoviária e o seu impacto económico e social denunciam uma gestão deficitária e insustentável do sistema de transportes rodoviários, com custos humanos e financeiros muito elevados.

Num estudo instado pela Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária (ANSR), atinente ao *Custo Económico e Social dos Acidentes de Viação em Portugal*, concluiu-se que o aumento das sanções, *per se*, na maioria dos casos, não é eficaz na diminuição dos acidentes rodoviários e nos seus efeitos, em termos de mortos e feridos, não sendo a sanção prevista na lei que constitui, *per se*, o incentivo que influi sobre o comportamento dos condutores e de outros utilizadores das rodovias (incluindo as ruas das localidades), mas sim, a sanção expetável, que é o produto da sanção prevista nas normas legais, pela probabilidade de aplicação da lei, que inclui a atuação dos agentes policiais, bem como o modo como o poder judicial funciona e aplica a lei, nomeadamente, quanto à dilação judicial (Donário M. & Santos R., 2012). Perante esta constatação, torna-se facilmente perceptível a relevância das operações de fiscalização rodoviária e das ações de visibilidade policial na satisfação dos predicados de segurança rodoviária, constituindo a localização das mesmas um fator determinante, sendo que, numa perspetiva racional dedutiva, confinada pela gestão de recursos que são, obviamente, limitados, caberá à entidade fiscalizadora delimitar os locais onde seja possível otimizar o seu esforço e produzir melhores resultados, numa lógica de eficácia e eficiência que, hodiernamente pulula em todas as atividades.

Em termos estritamente lógicos, considerando a ampla dimensão dos locais passíveis de intervenção, parece-nos incontestável que o esforço deverá ser direcionado para o problema, e, neste caso em concreto, o problema é o acidente, o que resulta na relevância, entre outras, da sua localização geográfica precisa, preferencialmente georreferenciada, evidenciando-se que, para a preparação e prossecução da intervenção policial será indispensável a definição concreta da

localização, otimizando as atividades preparatórias e consagrando as imprescindíveis condições de segurança para intervir.

1.2 - Contexto da Investigação

O objetivo primordial da segurança rodoviária é a prevenção, consistindo esta na gestão continuada dos ciclos de retorno, ou seja, a reformulação cíclica dos processos do sistema, acarretando assim, a formulação de novos normativos aplicáveis ao ambiente rodoviário e a edificação de novas exigências de qualificação dos atores e práticas de fiscalização do sistema.

Numa perspetiva sistemática, a segurança rodoviária deverá ser prosseguida em três fases: pré-acidente, acidente e pós-acidente (Leal, 2009).

Atendendo ao objeto do presente trabalho, reduzimos a nossa especificação à intervenção na fase de pré-acidente, considerando-se que esta deverá balizar-se em três fundamentos alcalinos: a definição dos normativos aplicados ao ambiente (sistema) rodoviário, a qualificação dos atores rodoviários (condutores e peões) e a fiscalização do cumprimento dos normativos (Leal, 2009), residindo, especialmente neste último desígnio, a atividade consagrada à PSP, sobrelevando-se que a análise sistemática das causas predominantes da ocorrência de acidentes e a consequente alocação de meios, pressupõe a prévia determinação dos locais onde estes ocorrem. Em concordância com a legislação vigente, a definição dos pontos negros¹ a nível nacional cabe à ANSR, utilizando-se para esse efeito, a aceção do lanço de estrada com o máximo de 200 metros de extensão, no qual se registaram, pelo menos, 5 acidentes com vítimas, no ano em análise, e cuja soma dos indicadores de gravidade² é superior a 20 (ANSR, 2013).

Já identificadas por alguns autores³ são apontadas lacunas comuns aos conceitos de ponto negro utilizados⁴, e que, no caso português, não são exceção,

¹ Instrumento adotado em 1987 baseado numa definição proposta (cinco ou mais acidentes em 200m anuais) pelo Laboratório Nacional de Engenharia Civil em 1982 para a deteção de zonas de acumulação de acidentes através de um critério associado à gravidade dos mesmos (Cardoso, 1998).

² O apuramento dos indicadores de gravidade reporta à seguinte fórmula: $100 * \text{Mortos} + 10 * \text{Feridos Graves} + 3 * \text{Feridos Ligeiros}$.

³ Vd. Papi, J. & European Road Federation. (2003) *Guidelines to black spot management: Identification and handling*. Bruxelas: European Road Federation.

designadamente, a natureza aleatória dos acidentes, a dimensão do troço de estrada considerado, a regressão à média, o diminuto lapso temporal considerado e o facto de não considerar o volume de tráfego existente no local (Cunha, 2009).

Além dessas fragilidades, teremos ainda de reputar a existência de um aparente paradoxo, concretamente, a ausência de qualquer ponto negro no interior das localidades, onde ocorrem $\frac{3}{4}$ dos acidentes com vítimas, parecendo-nos que o motivo desta inexistência possa estar relacionado com a incapacidade de georreferenciar os sinistros, discriminando a sua ocorrência geograficamente, no espaço de 200 metros.

Saliente-se que esta incapacidade de georreferenciar de forma conveniente os sinistros, não se trata de uma mera hipótese, mas sim de uma constatação, considerando que a participação de acidentes e respetiva produção dos Boletins Estatísticos de Viação (BEAV) é efetuada pelas forças de segurança e, na PSP em concreto, com exceção de alguns programas piloto⁵, a extração e respetiva indicação das coordenadas geográficas no Sistema Estratégico de Informação (SEI) foi, até 2014, inexistente.

Ora, de facto, a inexistência de coordenadas geográficas dos sinistros parece impossibilitar a sua condensação e, conseqüentemente, a definição dos pontos negros dentro da localidade, cientes que, em grande parte das artérias que integram os pontos negros, a mera existência de placas indicadoras da distância percorrida, designadamente, a cada 100 metros, facilitará este exercício.

A verificação em tempo desta problemática despoletou um esforço por parte da PSP de compulsar a colocação das coordenadas no momento de participação dos sinistros, no entanto, o método atualmente utilizado também não parece deter o rigor

⁴ Existem diferenças bastante significativas na Europa no que concerne ao método de apuramento, diferindo sobretudo no número de sinistros considerados, na extensão do troço de estrada e no lapso temporal padrão (Sørensen & Elvik, 2007).

⁵ O primeiro protocolo registado reporta a 2005, com a Câmara Municipal de Cascais, consistindo na cedência de aparelhos GPS para que os elementos policiais participantes extraíssem a coordenada no local do sinistro. Posteriormente as coordenadas de todos os sinistros participados eram registadas em folha Excel para remessa à Câmara Municipal para efetuar o mapeamento da sinistralidade em concreto. As condições deste protocolo foram posteriormente replicadas com o Governo Civil de Lisboa em 2009, pretendendo-se neste caso, georreferenciar toda a sinistralidade com vítimas do Distrito de Lisboa, incluindo neste caso também o exercício da Guarda Nacional Republicana.

necessário, senão vejamos: O elemento policial participante define as coordenadas geográficas através da anotação no mapa do local onde ocorreu o sinistro, parecendo, numa análise superficial, que tal seria razoável, considerando que, aparenta ser relativamente óbvio, que, num ponto de conflito com dimensões reduzidas (ex. rotunda), este apontamento no mapa seja, mais ou menos, preciso.

No entanto, quando estamos perante um avenida de extensão alargada (Av.^a Infante D. Henrique – 12000 metros, Estrada de Benfica – 4000 metros, Av.^a da República - 1550 metros, ou a Rua Henriques Nogueira em Lisboa), que, possuindo trânsito de peões e automóveis, não tem uma única porta, e, por isso mesmo, sem números de polícia, devemos convir que este exercício já poderá não ser tão rigoroso, sendo exatamente por esse motivo, que se concluiu que as coordenadas geográficas são essenciais para uma intervenção consolidada na sinistralidade rodoviária, designadamente, nas atividades preventivas.

Evidencia-se de aceitação ecuménica que, para a preparação e prossecução de uma intervenção policial é imprescindível a definição concreta da localização, sendo que, quanto mais rigorosa for esta definição, melhores poderão ser as atividades preparatórias e a consagração das imprescindíveis condições de segurança.

Acresce à evidência paradoxal supra sobrelevada, cientes das capacidades de afetação da fiscalização rodoviária nos fatores de risco intrínsecos à sinistralidade, a qual também parece ser manifesta, que as necessidades de planeamento da fiscalização da PSP não se coadunam com os lapsos temporais de difusão desta informação pela entidade com competência legal para o efeito. Realça-se que o relatório produzido pelo Observatório da Sinistralidade Rodoviária atinente ao ano de 2013, data de 23 de junho de 2014, ou seja, seis meses após o final do ano, sendo que, nessa altura, já a Divisão de Trânsito de Lisboa (DT) tinha efetuado 483 operações de fiscalização de trânsito e 119 de visibilidade, objetivando-se conhecer, neste relatório, exatamente quais os pressupostos empregados para a definição da localização destas operações.

Atendendo a estas vicissitudes, entende-se ser imprescindível confinar o conceito teórico de zona de acumulação de acidentes ao exercício adstrito à PSP, como uma zona geográfica onde, sobretudo por influência de características da infraestrutura

rodoviária específicas à área, a frequência esperada de acidentes é superior ao exetável face à distribuição de acidentes nas áreas circundantes, nomeadamente em zonas aparentemente semelhantes (Cardoso, 1998), afastando-nos dos indicadores de gravidade utilizados para a definição de pontos negros, conquanto aquilatar a nossa capacidade de definição.

1.3 - Problemática da Investigação e Objetivos

Considerando as capacidades de afetação da fiscalização rodoviária e, em conformidade com a estratégia policial consagrada e publicitada às atividades de regulação e fiscalização de trânsito, constitui objetivo geral do presente relatório clarificar se a localização das operações de fiscalização rodoviária e visibilidade prosseguidas pela DT é consonante com a localização da sinistralidade rodoviária com vítimas.

Paralelamente procurar-se-á ainda constatar se estão disponíveis as ferramentas necessárias para efetivar esta consonância de localizações, **exponenciando a mais-valia inerente à existência e efetiva utilização das coordenadas geográficas.**

1.3.1 - Pergunta de Partida e Pergunta Derivada

Entalhada nos termos aludidos, a **questão da investigação formulada é:** Na definição dos locais para efetivação de operações de fiscalização rodoviária e visibilidade policial considera-se, enquanto fator crítico e elementar, a localização concreta dos sinistros rodoviários?

Estabelecendo-se enquanto pergunta derivada: Existem condições instrumentais para a definição concreta da localização dos sinistros pelos efetivos responsáveis?

Estamos cientes que, no planeamento e prossecução das operações de fiscalização rodoviárias existem outros fatores que deverão ser tidos em consideração, designadamente, a tipologia primacial da fiscalização e as condições de segurança para o seu desenvolvimento, o que, nestes termos, significará que uma artéria com elevada sinistralidade poderá não ser adequada para o desenvolvimento de operações de fiscalização em geral, e de fiscalização seletiva em particular, contudo,

efetuando uma análise pela negativa, terá de existir um ou mais motivos para efetuar operações de fiscalização rodoviária em determinado local onde não há registo de sinistros, pretendendo-se discernir essas razões.

1.4 – Metodologia

O presente trabalho divide-se em quatro capítulos, estabelecendo-se no primeiro o introito, contendo a apresentação inaugural do labor prosseguido. No segundo capítulo procurou-se enquadrar teoricamente a atividade policial consagrada ao fenómeno da sinistralidade rodoviária, abordando-se o mecanismo teórico de aplicação da legislação rodoviária e o papel da dissuasão em particular, discorrendo-se sobre a visibilidade policial e a sua relevância para a prevenção da sinistralidade, seguindo-se a importância da fiscalização policial neste ensejo, particularizando os seus efeitos sobre a sinistralidade, determinando-se, contudo, a imperiosidade de estabelecer prioridades e uniformizar a atuação. No encerramento deste enquadramento teórico optámos por efetivar uma abordagem à relevância da localização da sinistralidade para a intervenção policial, aludindo sobre as fases que deverão ser observadas no planeamento de uma intervenção de segurança rodoviária.

No terceiro capítulo procederemos à apresentação dos resultados do estudo exploratório, patenteando a análise correlacional das zonas de acumulação apuradas, designadamente da sinistralidade participada pela DT em 2013 e 2014 e das operações de fiscalização rodoviária prosseguidas por esta Divisão no mesmo período. Versaremos também neste âmbito sobre as ações de visibilidade efetivadas pela DT em 2014. No final deste capítulo apresentaremos as especificidades realçadas nas seis entrevistas efetivadas a elementos policiais com responsabilidades no âmbito em apreço, designadamente, ao Chefe da Divisão de Trânsito e Segurança Rodoviária do Departamento de Operações da Direção Nacional da PSP, ao Adjunto do Comandante da DT, ao Chefe da Área Operacional da DT, e a três Comandantes de Esquadras com responsabilidades de Fiscalização de Trânsito, consolidando, compartimentando e relacionando-as com recurso à matriz de análise de conteúdos.

No quarto capítulo serão apresentadas as conclusões e recomendações, confirmando-se os objetivos enunciados e a resposta à questão de investigação formulada, suscitando-se no seu termo, algumas reflexões finais atinentes à atividade policial rodoviária, nomeadamente quanto à imagética que subjaz a esta especificidade policial e desconstruindo uma falácia imagética recorrente.

Para a realização do presente trabalho efetuou-se uma conjugação de métodos que permitiram ampliar a recetividade de factos pertinentes que possibilitassem a confirmação ou infirmação da questão de investigação.

Neste sentido, recorreremos ao método qualitativo, ou seja, a descrição, interpretação e apreciação do meio e do fenómeno tal como se apresentam, sem procurar controlá-los, designadamente, através do recurso a obras literárias (Sarmiento, 2008) atinentes à sinistralidade rodoviária em geral e à georreferenciação em particular, e a normativos internos concernentes à estratégia policial, gestão de recursos e à área do trânsito.

Concomitantemente recorreremos ao método quantitativo, no qual procedemos à colheita de dados observáveis e quantificáveis, designadamente, a localização das operações de fiscalização rodoviária e visibilidade policial prosseguidas pela DT e a localização da sinistralidade rodoviária que foi participada por esta Divisão, estabelecendo as artérias de acumulação de operações de fiscalização rodoviária e visibilidade e as artérias e zonas de acumulação de acidentes da área sob a responsabilidade desta Divisão, correlacionando-os.

Importa referir que, embora tenhamos escolhido a DT como objeto de estudo, em momento algum se pretende efetuar uma auditoria ao seu labor, constituindo somente uma amostra do espectro nacional, sendo certo que, é nossa convicção, sustentada na experiência laboral e em dados estatísticos, que a Divisão em apreço efetua um trabalho distinto, meritório, esforçado e reconhecido pelas entidades inscritas no âmbito da segurança rodoviária, encontrando-se dotada de profissionais altamente especializados em segurança rodoviária.

CAPÍTULO 2 – ENQUADRAMENTO TEÓRICO

2.1 - Mecanismo de Aplicação da Legislação Rodoviária

O cumprimento das regras de trânsito pode ser descrito de forma sistemática como na fig.1, que distingue entre uma abordagem motivacional extrínseca, que se baseia em fatores externos negativos (por exemplo, sanção, perdas, etc.) e uma abordagem motivacional intrínseca baseada em crenças (Mäkinen et al, 2003).

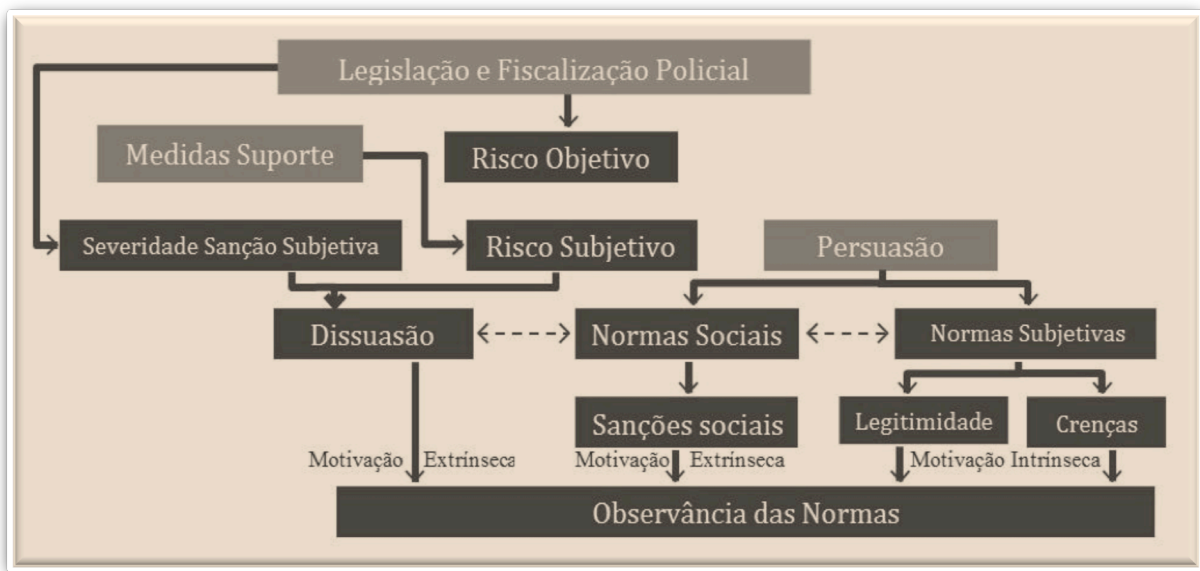


Figura 1 - Modelo do mecanismo de aplicação da lei de trânsito (Mäkinen et al, 2003).

De acordo com este modelo, a legislação e a fiscalização rodoviária geram primeiramente um risco objetivo de deteção dos infratores, sendo o risco objetivo, o risco real de deteção, ou seja, reflete a verdadeira probabilidade de deteção causada pelo nível efetivo das atividades de vigilância efetuadas pela polícia. Este risco tem um impacto sobre a percepção da possibilidade do condutor ser intercetado pelo cometimento de infrações de trânsito, ou seja, o risco subjetivo (Mäkinen et al, 2003). O risco subjetivo de deteção é o efeito nos condutores, mais ou menos consciente e menos explícito, da possibilidade de ser intercetado pelo cometimento de infrações,

constituindo-se enquanto resultado da percepção do usuário relativamente à intensidade das atividades de fiscalização. Este risco pode ser influenciado por medidas de suporte, tais como campanhas de comunicação ou mesmo a informação veiculada boca em boca, ponderando-se de maior relevância para o cumprimento do que a gravidade da sanção subjetiva (Akkermans & Orozova-Bekkevold, 2007).

No que concerne à gravidade subjetiva das sanções, Schlag afirma que a mesma evidencia uma certa hierarquia: contraordenações – sanção de inibição de conduzir – cassação do título de condução, havendo uma maior aquiescência das contraordenações pelos condutores, aduzindo enquanto paradigma, resultados obtidos na Alemanha que demonstram que, diversos condutores cometem infrações acelerando até um limiar de velocidade (ou seja, ≤ 20 km/h acima do limite), abaixo do qual as infrações só são sancionadas com contraordenação e sem sanção acessória (Schlag, 2009).

Além disso, a conjugação entre a deteção da infração e a sanção deve ser suficientemente clara para ter um efeito dissuasor, sendo que, este argumento do imediatismo da sanção já foi diversas vezes descrito em estudos adstritos à psicologia da aprendizagem, manifestando-se consensual que, um lapso temporal demasiado alargado entre a infração e a sanção, produz o desvanecimento da ligação entre ambas, tornando-se extremamente vaga, não sendo expetável qualquer efeito imediato devido a uma diminuição no risco subjetivo percebido (Akkermans & Orozova-Bekkevold, 2007).

Por outro lado, na abordagem motivacional intrínseca, a observância das normas vem acoplada à crença dos utentes na lei, surgindo naturalmente. De facto, o cumprimento voluntário geralmente resulta de normas sociais, mas também pode resultar da crença de que as autoridades têm o direito legítimo de influir no comportamento.

2.1.1 – Dissuasão

Na literatura existente alusiva à aplicação policial da legislação rodoviária, demonstra-se um amplo consenso de que, o primordial fator de mediação nos mecanismos delineados é a dissuasão, significando isto, que a vigilância policial ou

vigilância policial percebida impede que os condutores cometam infrações com receio de ser interceptados e, conseqüentemente, penalizados. Acima de tudo, o conceito de vigilância inclui a possibilidade de intervenção por parte da polícia, o que poderá redundar em conseqüências negativas (Mäkinen et al., 2003).

É genericamente aceite que a aplicação policial da legislação rodoviária influencia o comportamento dos condutores através de dois processos: a dissuasão geral e a dissuasão específica. A dissuasão geral poderá ser descrita como o impacto da ameaça de punição legal sobre o público em geral, enquanto a dissuasão específica será o impacto da punição legal real sobre os condutores que já foram objeto de penalização precedente. Nestes termos, a dissuasão geral resulta da percepção do público de que a inobservância da legislação poderá ser sancionada, existindo um risco efetivo de deteção e punição, resultando a dissuasão específica das experiências prévias com a deteção, processo e conseqüente punição dos infratores (Harrison, 1998).

2.2 – Visibilidade Policial

Nos termos supra alantilados poderá ser postulado que, para a dissuasão funcionar cabalmente será necessário conceber uma elevada expectativa nos condutores que poderão ser interceptados devido a infrações, além do alcance da presença policial visível, encontrando-se demonstrado que este risco subjetivo de deteção está associado à presença policial ou de equipamento de deteção, como radares. No entanto, também se encontra clarificado que os condutores respeitam as regras só nos arredores de uma fonte de vigilância visível, voltando ao comportamento normal depois de passar além da área de vigilância (Mäkinen et al., 2003).

De acordo com Brehmer (1966 cit. in Elvik, 2000), o risco subjetivo de deteção desenvolve-se em função da visibilidade da vigilância e os princípios da psicologia da aprendizagem, destacando-se três categorias diferentes de visibilidade:

Tabela 1 - Visibilidade da Fonte de Vigilância - adaptado de Brehmer (1996, cit in Elvik, 2000)

- ↓ A fonte de vigilância é totalmente visível, sendo possível ao condutor detetar com antecedência a existência de vigilância, possibilitando corrigir o comportamento de condução e evitar ser intercetado devido ao cometimento de uma infração;
- ↓ A fonte de vigilância não é detetável previamente, pelo que, neste caso, no momento em que se torna visível já não é possível corrigir o comportamento;
- ↓ A fonte de vigilância é completamente invisível, e apenas os condutores que cometem uma infração ficam conscientes da sua existência, já se encontrando nesse momento intercetados.

Crítico à criação de um risco subjetivo de deteção é quando a visibilidade da fonte de vigilância é restrita, podendo o condutor apreender duas realidades: primeiro, que existe uma probabilidade de determinada magnitude associada à sua infração e a consequente penalização. Em segundo lugar, uma vez que o condutor não pode localizar com precisão a fonte de vigilância, irá gradualmente começar a observar as regras também noutros lugares além das imediações da fonte de vigilância.

Segundo esta teoria, os resultados de controlo do trânsito na dissuasão propagam-se no tempo e no espaço, na condição de que os motoristas não podem antecipar com precisão a presença de vigilância. Consequentemente, as expectativas dos motoristas constituem-se fundamentais para os dissuadir de infringir (Zaidel, 2001).

A questão da visibilidade da vigilância tem suscitado muita discussão entre o público, autoridades e pesquisadores ao longo dos anos. A questão assenta, no entanto, num equívoco paradoxal, uma vez que tanto a fonte de vigilância visível como oculta são eficazes na medida em que podem manter a incerteza da sua presença. De facto, fontes de vigilância totalmente ocultas e as fontes de vigilância visíveis, a jusante e a montante, podem não ter efeitos duradouros, quer devido a muito poucas perceções de atividades de vigilância quer por o controlo policial ser demasiado previsível. Quando ambos os aspetos são idealmente combinados, a vigilância pode ser visível e oculta ao mesmo tempo, dado que os condutores têm a possibilidade de ver a fonte de vigilância, no entanto, somente após ter sido detetada e registada a infração (Mäkinen et al., 2003).

Não obstante as distintas teorizações, concordamos integralmente com Oliveira (2009), quando refere que o efeito visual primário, como meio de dissuasão para a prática de contraordenações, através de veículos e outros meios técnicos e humanos caracterizados, possui uma relação direta e quase sempre imediata nos comportamentos dos condutores, servindo no final para aquilatar o sentimento de segurança.

Nesta perspetiva, atendendo às elevadas capacidades de afetação da visibilidade sobre o público em geral, a PSP delineou e implementou uma estratégia global de visibilidade, consagrando a NEP registada sob o n.º AJOOS/DO/01/20 e datada de 6 de fevereiro de 2014, dedicando às atividades específicas de regulação e fiscalização rodoviária uma segmentação individualizada, sob a epígrafe “Patrulhamento de Trânsito e Segurança Rodoviária”, estabelecendo protocolos de atuação dedicados às Zonas de Acumulação de Tráfego (ZAT)⁶ e às Zonas de Acumulação de Acidentes (ZAA)⁷.

De facto, uma das premissas fundamentais que orientam o esforço operacional intrínseco ao patrulhamento de trânsito e segurança rodoviária é, teórica e mencionado publicamente, a dedicação dos meios específicos, sobretudo de fiscalização, para as áreas conotadas com maior sinistralidade, adotando uma postura essencialmente preventiva.

Com o mesmo intuito, é, uma vez mais teoricamente, efetuada uma análise aos fatores de risco, sustentada pela sinistralidade observada, sendo fomentadas operações de fiscalização seletiva visando dissuadir a adoção de comportamentos de risco e dirimir algumas condições que os propiciam, designadamente, estados dos veículos, condições da via, pontos de conflito rodoviário (rotundas, cruzamentos, passadeiras, etc.).

⁶ Zonas de Acumulação de Tráfego (ZAT) são determinadas pelas subunidades territoriais de competência específica de trânsito ou, caso inexistam, pelas subunidades territoriais, como as artérias com maior densidade de tráfego, discriminando os Períodos Temporais de Intervenção (PTI) concretos (horas de ponta) em que normalmente ocorrem estas concentrações.

⁷ Zonas de Acumulação de Acidentes (ZAA) são determinadas pelas subunidades territoriais de competência específica de trânsito, de acordo com a definição Europeia: “Lanço de estrada com o máximo de 200 metros de extensão no qual se registou pelo menos 5 acidentes com vítimas. A definição concreta destas ZAA deverá atender, concomitantemente, aos PTI, de forma a potenciar a capacidade de intervenção.

Neste prisma, a adoção de uma postura preventiva neste âmbito, despoletou intentos de perfilhar o patrulhamento de visibilidade de trânsito em áreas previamente identificadas, as quais foram sistematizadas, conforme anteriormente aludido, em ZAT e ZAA.

Nestes termos, os Comandos emanam instruções específicas para que as subunidades com competência específica de trânsito ou, caso inexistissem, as subunidades territoriais, após definição das ZAT, garantissem policiamento de visibilidade e regulação de trânsito, diariamente, nos horários de maior densificação (horas de ponta).

Assim, sublinhou-se a necessidade de, durante a prossecução deste serviço, proceder efetivamente à regulação facilitadora de trânsito, recorrendo, se exequível, à figura do Polícia Sinaleiro, a qual, nos últimos tempos, tem sido francamente comunicada através dos meios de comunicação social.

Já no que concerne em concreto às ZAA identificadas, vislumbrou-se a necessidade de garantir a realização de operações com ampla visibilidade nesses locais, dedicando-lhes seletividade em função da análise realizada aos fatores de risco existentes, e atendendo-se que, este tipo de dispositivos implica quase sempre alterações à normal circulação do trânsito, acarretando transtornos para os utentes das vias, foi estabelecida como diretriz o facto dos Comandos se absterem de efetivarem tais operações nos horários de maior densificação, adotando nesses momentos a perspetiva do policiamento de visibilidade e regulação de trânsito.

2.3 – Fiscalização Policial Rodoviária

Vários autores defendem que a consagração das políticas de segurança rodoviária passa pela cooperação e fiscalização, designadamente pela coordenação de esforços, atuação entre as entidades envolvidas na segurança rodoviária e na sistematização das ações orientadas a grupos e locais de risco relativamente à velocidade, sistemas de segurança, álcool e substâncias psicotrópicas (Anderson et al., 1997; ANSR, 2008).

A fiscalização consiste no patrulhamento, por parte das autoridades competentes⁸ de forma visível (Branco, 2000). Isto é, a presença de um veículo policial na berma da estrada implicará uma redução da velocidade dos veículos que circulam, sendo que o incremento do cumprimento das normas rodoviárias se deve à perceção direta, do condutor, do aumento da probabilidade de ser autuado (Carbonell & Rothengatter, 1990; Groeger, 1995). O patrulhamento deve assim ser prosseguido diariamente pelos agentes, contudo deverá incidir nos horários, dias e meses de maior sinistralidade (MAI, 2003; Sherman, 1997), recaindo, principalmente, nas violações ao Código da Estrada, designadamente, estacionamento abusivo, desrespeito dos sinais de trânsito, excesso de velocidade, condução sob influência de álcool, não utilização de cinto de segurança e uso de telemóvel durante a condução (Armour, 1984; Edwards & Brackett, 1978; Shinar & McKnight, 1985). A constante fiscalização aumenta o sentimento de segurança em meio urbano e constitui um fator altamente dissuasivo dos comportamentos desviantes e muito valorizado pelos cidadãos (Branco, 2000; Sherman, 1997), reduzindo a ocorrência de acidentes, o número de vítimas, garantindo a fluidez do trânsito e, ainda, diminuindo a incidência dos ilícitos – crimes e contraordenações (Nassaro, 2008).

Em 2009, o Grupo Axa concretizou um estudo sobre a segurança rodoviária em Portugal, visando entender os comportamentos dos condutores e as suas perceções e expectativas no que concerne à Prevenção Rodoviária, sensibilizar para a segurança rodoviária e fomentar comportamentos mais conscienciosos na estrada (IMTT, 2009). Constatou-se que, apenas 6 em cada 10 condutores, se sentiam seguros nas estradas nacionais e que 85% dos inquiridos considerava a prevenção rodoviária muito importante, apurando-se ainda que 59% dos inquiridos julga a velocidade a principal causa de acidentes, sendo que o comportamento do condutor motivaria 10% dos acidentes, o que consagra, de forma indelével, o referido por Oliveira (2009), concretamente, a existência de uma desresponsabilização coletiva, uma desculpabilização generalizada, remetendo a sinistralidade rodoviária para causas externas (Reto & Sá, 2003). Relativamente a medidas de prevenção prioritárias, os inquiridos consideraram que o ensino de medidas de segurança

⁸ GNR, PSP e Polícia Municipal.

rodoviária às crianças, constitui a primeira prioridade, seguida da consciencialização dos condutores para os efeitos da condução sob a influência do álcool (IMTT, 2009).

2.3.1 – Efeitos da fiscalização policial rodoviária na sinistralidade

O objetivo derradeiro da fiscalização policial rodoviária é prevenir a ocorrência de acidentes através da dissuasão da prática de infrações rodoviárias que potenciam o risco de acidentes. Por conseguinte, a pergunta mais simples que poderia ser colocada seria qual a quantidade de operações de fiscalização rodoviária necessárias para reduzir o número de acidentes. No entanto, replicar a esta demanda não é simples.

Existem diversos estudos com ensaios atinentes a excesso de velocidade, álcool e uso de cinto de segurança, contudo a abordagem não é congregada no sistema rodoviário como um todo. Não obstante esta reserva, no programa ESCAPE⁹ concluiu-se que as estimativas teóricas do impacto potencial de redução de acidentes devido ao policiamento são bastante altas, chegando a 50% de diminuição. Já as estimativas estribadas na análise estatística de estudos empíricos que lidam com elementos específicos de execução, geralmente sugerem estimativas muito mais baixas, na ordem dos 10% (Zaidel, 2002).

Contudo, alguns esforços de fiscalização bem implementados e sustentados documentaram grandes proventos de segurança, na ordem dos 25%, sendo imperioso salientar que, normalmente tais esforços foram desenvolvidos nos âmbitos da velocidade e da condução sob influência de álcool, sendo que nestes, o impacto positivo maior, relativo à redução de mortos e feridos graves, desenvolveu-se nas operações de fiscalização de velocidade, através de recursos técnicos (Harrison, 1998).

O objetivo primacial da fiscalização rodoviária é garantir o cumprimento da legislação de trânsito, no entanto, a justificação social para investir na fiscalização rodoviária e da imposição de restrições e sanções fundamenta-se na conjectura de que a fiscalização rodoviária contribui de forma indissipável para a segurança rodoviária e a

⁹ European Enhanced Safety Coming from Appropriate Police Enforcement Consortium.

eficácia rodoviária. Neste prisma, demandar mais, ou mais eficaz fiscalização rodoviária estará sempre interligada a uma diminuição da segurança (Mäkinen et al, 2003).

Há evidências consideráveis de que as mudanças substanciais na amplitude da fiscalização policial estão correlacionadas com alterações no número ou gravidade dos acidentes de trânsito, ou seja, maior repressão está agregada a um menor número de acidentes, baseando-se em comparações diretas entre os níveis de acidentes nas estradas que tinham diferentes níveis de fiscalização, bem como em projeções do que aconteceria à sinistralidade face à eliminação absoluta de algumas infrações, recorrendo a maior e melhor fiscalização policial (Zaidel, 2000).

A reanálise conjunta de dezenas de estudos de avaliação diferenciados pelas mudanças nos níveis de fiscalização rodoviária sugere que o aumento da fiscalização pode ter reduzido acidentes com feridos numa média de 6% a 17%, havendo contudo, uma grande variabilidade nos resultados, dependendo da tipologia aplicada, tipo de estrada, linha de base de nível de conformidade, comportamentos alvo, o tamanho do projeto, e muitos outros fatores. Por exemplo, o aumento da fiscalização do cumprimento dos limites de velocidade com métodos estacionários, a condução sob influência de álcool, ou o uso de cinto de segurança, apresentou reduções nos acidentes com vítimas na ordem dos 6%, 7% e 8%, respetivamente. Já a intensificação do uso de radares fixos, ou o aumento do recurso à inibição de condução enquanto medida acessória tiveram um impacto de -17% na sinistralidade. Muitos dos estudos indicam que existe uma relação direta entre a fiscalização rodoviária e a segurança, sendo que a um aumento da quantidade e qualidade da fiscalização corresponde uma redução efetiva da sinistralidade (Elvik, 2000).

No entanto, o efeito marginal do aumento da fiscalização torna-se progressivamente menor, sendo defendido por alguns autores, que pode haver um limiar para o aumento da repressão de forma a ter impacto sobre a sinistralidade, em relação ao nível existente, contudo, também se demonstra incontestável, que a redução da fiscalização poderá redundar em maior sinistralidade (Zaidel, 2002).

A maioria das evidências para o impacto do aumento da fiscalização policial sobre a segurança surge de projetos de aplicação restrita às estradas ou selecionados, para

alguns comportamentos ou para um período limitado. Na prática, isto significa que, na maioria dos projetos houve um deslocamento de recursos e concentração de esforços policiais em menos áreas, não sendo óbvio que a segurança em outras áreas não teria sido reduzida, ou que a replicação do aumento da fiscalização em todo o país iria multiplicar os efeitos locais, em vez de resultar num equilíbrio restaurado entre a polícia, o sistema legal e o público (Mäkinen et al, 2003).

2.3.2 - Prioridades na fiscalização e uniformidade

Escusado será dizer que o policiamento afeto à segurança rodoviária necessita de ser priorizado, bastando notar as inúmeras práticas delituosas existentes que potenciam a sinistralidade, sendo certo que a afetação sistemática de meios a todas nunca poderia ser integral. A este propósito bastará notar o número de elementos policiais que se encontram adstritos a estas funções e relativizar com o número de cartas de condução existentes¹⁰. Isto significa, entre outras coisas que, embora relativamente, apenas alguns condutores poderão ser influenciados e somente alguns aspetos do comportamento na condução podem ser focados (Zaidel, 2000).

Paralelamente importa notar que existe uma plêiade alargada de outros motivos inerentes à necessidade de priorizar as atividades, designadamente, os meios materiais disponíveis e as inúmeras atividades prosseguidas por uma Polícia com carácter integral. Geralmente, o estado da fiscalização policial rodoviária é de tal forma que existe um risco objetivo de deteção muito baixo para a maioria das infrações (Zaidel, 2000), devendo-se tal, principalmente, ao tamanho alargado dos sistemas de transporte rodoviário, não importando o quão efetiva e bem organizada está a fiscalização convencional, sendo heteróclito conceber efeitos dissuasores convenientes se não forem estabelecidas prioridades de execução.

A este propósito Elvik (2000), efetuando uma análise custo-benefício às medidas adotáveis para dirimir a sinistralidade rodoviária, conclui que o incremento da atividade policial é a medida que melhor *ratio* apresenta. Em termos genéricos, os

¹⁰ O número de cartas de condução varia na maioria dos países europeus cerca de 1: 2400 a 1: 5800 (Zaidel, D., 2000).

benefícios estimados são, grosso modo, quatro vezes maiores do que os custos, não descartando, contudo, que pudessem ser adotadas outras medidas de segurança.

No estudo em apreço foram propostas cinco estratégias de segurança rodoviária alternativas para a Noruega, realçando-se a "estratégia de custo-benefício", a qual consiste na aplicação de medidas de segurança rodoviária eficazes em termos de custos, ou seja, medidas em que os benefícios marginais são maiores do que os custos marginais, complementando com a seguinte tabela.

Tabela 2 - *Ratio* custo-benefício das medidas de segurança rodoviária adotáveis (Elvik, 2000)

Medida de Segurança	Ratio custo benefício
Auditorias de segurança rodoviária	1.1
Melhorar projeto de estradas e equipamentos rodoviários	1.9
Melhorar a manutenção de estradas, especialmente no inverno	2.5
Controle de tráfego, incluindo os novos limites de velocidade	2.2
Novas normas de segurança dos veículos a motor	1.3
A formação dos condutores, informação pública e campanhas	3.0
O aumento da fiscalização policial	3.3
Todas as medidas de segurança rodoviária	1.8

O aumento da fiscalização policial está assim no topo da lista, sendo a medida de segurança rodoviária com melhor *ratio* custo benefício, pelo que, pelo menos no caso da Noruega, não se pode argumentar contra o aumento da atividade policial neste âmbito, considerando que nenhuma outra medida de segurança rodoviária seria mais eficaz em termos de custo-benefício (Elvik, 2000).

A este propósito importa também vislumbrar as conclusões perfilhadas por Arlindo Donário concernentes ao custo benefício da fiscalização policial, quando avaliados os custos adicionais derivados do aumento da probabilidade de fiscalização policial relativizados com os eventuais benefícios resultantes da diminuição do número de acidentes e as suas consequências.

Esta análise custo benefício objetivou a avaliação dos custos relativos ao aumento de 25% de fiscalização pela Brigada de Trânsito da GNR, e a sua comparação com

os benefícios esperados da redução de 15% com a quantidade de mortos e feridos, evidenciando os resultados obtidos, que o aumento da probabilidade de aplicação da lei, através da fiscalização policial, é eficiente, considerando que o benefício social líquido é elevado, pelo que, a curto prazo, a política mais eficaz em ordem à redução do número de acidentes viários, de mortos e feridos seria o incremento da fiscalização por parte dos agentes policiais (Donário, 2010).

Pode-se concluir indubitável que o risco subjetivo de deteção é um fator essencial no mecanismo de controlo de tráfego contribuindo de forma considerável para a definição do comportamento do condutor.

No entanto, considerando-se o sistema de tráfego como um todo, incluindo o papel e os recursos da polícia, é evidente que a aplicação baseada exclusivamente em probabilidades de deteção subjetivas, não será capaz de alcançar a plena ou mesmo um nível satisfatório de cumprimento de todas as regras de trânsito. Aliás, nenhum país poderia ter recursos para essa aplicação maciça de sistemas que garantam consideravelmente melhores taxas de cumprimento, além de que, a monitorização muito ampla do comportamento dos condutores baseado no receio da penalização iria balizar uma forte resistência pública, impossibilitando-a (Mäkinen et al, 2003).

Consequentemente, a questão fundamental quando se avalia a fiscalização rodoviária não é o princípio da dissuasão, mas a necessidade de aumentar a fiscalização baseando-a na dissuasão, até porque se pode comprovar que a mesma funciona na prática e a sua execução apresenta um *ratio* custo benefício francamente apreciável, potenciando o valor referente à visibilidade policial (Elvik, 2000).

2.4 - A Pertinência da Análise da Localização Para a Fiscalização

A ocorrência de um determinado número de acidentes está dependente da interação entre a probabilidade de um acidente ocorrer num determinado local e o número de situações existentes que potenciem a ocorrência do acidente, ou seja, a interação entre o risco e a exposição, respetivamente (Seco et al., 2008, p.15).

Eventualmente devido à sua evidência, as referências à relevância da localização dos sinistros são parcas e difusas, especialmente ao ser balanceada com as

atividades prosseguidas para fazer face a este problema, nomeadamente, a fiscalização rodoviária.

As exceções a esta aparente dissonância paradoxal são a Recomendação 2004/345/CE de 6 de abril de 2004 da Comissão Europeia e a Norma de Execução Permanente registada sob o n.º A/UOOS/DO/01/20 e datada de 6 de fevereiro de 2014, já anteriormente sobrelevada.

Nesse prisma, importa discriminar que a Recomendação 2004/34/CE estabelece mesmo dois critérios cumulativos para a determinação dos locais a dar preferência na imprescindível ação fiscalizadora, sobretudo nas áreas prioritárias consagradas, sendo os locais onde o tipo de infração é frequente e onde exista um risco acrescido de acidente, parecendo-nos que este último requisito apenas poderá ser observado perante uma análise diacrónica da sinistralidade ocorrida e o estudo dos locais enquadrados como zonas de acumulação de acidentes.

Ora, no Manual de Planeamento de Acessibilidade e Transporte é efetuada exatamente uma abordagem ao tratamento de locais com elevada sinistralidade, que entendemos enquadrar-se no esforço desenvolvido nas atividades de fiscalização, cingindo a apreciação às seguintes fases:

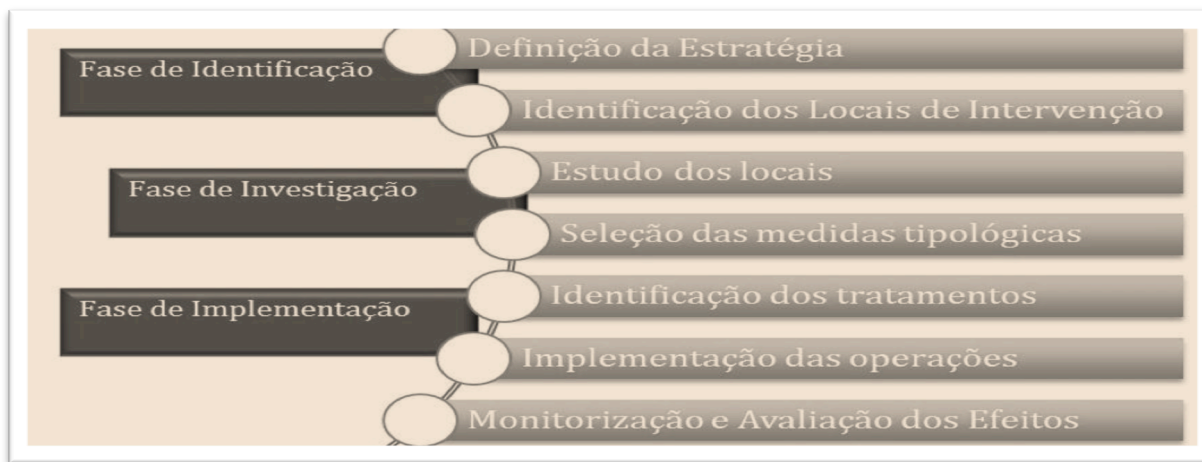


Figura 2 - Fases a considerar no tratamento da sinistralidade (adaptado de Seco et al., 2008)

2.4.1 - O levantamento e catalogação da sinistralidade

A identificação dos locais de intervenção é o primeiro passo a dar em qualquer programa de segurança rodoviária, devendo os locais selecionados verter a elevada

sinistralidade (Seco et al., 2008).

Torna-se assim essencial proceder a um levantamento sistemático da informação disponível relativa à sinistralidade na zona ou área em apreço, nomeadamente ao nível da sua localização, tipologia, padrão temporal de ocorrência ao longo de um período razoável¹¹, bem como relativamente a um conjunto de outros parâmetros que tenderão a ser úteis nas fases seguintes dos processos, como por exemplo fluxos de tráfego, características básicas dos perfis transversais e longitudinais ou dos cruzamentos dos pontos onde sobrevieram os sinistros (Brito & Dores, 2009).

Neste processo é indubitavelmente uma vantagem, a utilização de um Sistema de Informação Geográfica (SIG), atentando à contingência de computar de uma forma expedita as ocorrências na rede viária. (Ferreira, J. R. & Ferreira, J. C., 2012)

A localização dos acidentes na rede viária através do SIG pode ser concretizada por uma das seguintes formas:

- ✚ Coordenadas geográficas (x, y);
- ✚ Endereço (rua e número de polícia);
- ✚ Distância à origem (Brito & Dores, 2009).

Para ser exequível a aplicação de qualquer uma das três hipóteses supra aludidas, é indispensável que a tabela de atributos da rede viária esteja referenciada da mesma forma que o registo do local do acidente. (Shaw & Rodrigues, 2006). Como tal, a escolha do tipo de referenciação depende indiscutivelmente da informação passível de recolher nos registos dos acidentes.

A localização dos acidentes por coordenadas x, y é potencialmente o meio mais fidedigno, mas para tal é imposto dotar os elementos policiais que registam o acidente, de um GPS que possibilite aferir de forma descomplexada as coordenadas, para além de que a rede viária terá que estar georreferenciada (Brito & Dores, 2009).

A localização dos acidentes pela distância à origem refere-se à medição do comprimento desde o início do arco até ao local do acidente. Essa medição é feita no SIG mas, para tal, é essencial ter uma referência exata do local do acidente,

¹¹ A razoabilidade do lapso temporal em apreço será estabelecida em função dos objetivos visados, sendo certo que, no caso das atividades de fiscalização não poderá ser superior a 6 meses, atendendo à necessidade de focalizar as atividades.

podendo a mesma ser granjeada pela análise da participação do acidente ou pela informação de um ponto de referência (exemplo: hospital, escola, etc.) próximo do local da ocorrência, procedimento este considerado inviável perante uma panóplia ampliada de sinistros (Shaw & Rodrigues, 2006).

O SIG relaciona assim o registo dos acidentes com os dados espaciais da rede e automaticamente localiza os acidentes na mesma, podendo esta localização ser observada por tipologia ou resultado, sendo certo que, esta diferenciação terá peculiar proveito quando as ações a empreender para escamotear a sinistralidade são orientadas apenas a demarcado tipo de sinistros (Ferreira & Ferreira, 2012).

2.4.2 - Critérios de seleção dos locais

Após a circunscrição dos sinistros, o processo de apreciação dos locais ficará simplificado, sendo basilar que a identificação dos locais para consagração da fiscalização impele à adoção de um indicador de sinistralidade que medirá a ocorrência de sinistros. Os indicadores mais utilizados são a frequência dos acidentes (número de acidentes por ano, acidentes com vítimas, etc.) e/ou a taxa de sinistralidade (mede a intensidade relativamente à exposição) (Seco et al., 2008).

A opção a perfilhar na eleição do indicador não é consensual. Por um lado, a escolha da frequência induz à seleção dos locais com maior número de ocorrências aumentando assim o potencial de redução de um maior número de acidentes. Por outro lado, a taxa de sinistralidade poderá identificar locais com situações pouco usuais (por exemplo: local com baixa exposição mas um número elevado de acidentes), evidenciando, por exemplo, as deficiências da infraestrutura.

Neste último caso, a escolha da medida de exposição é importante para melhor caracterizar a situação e assim facilitar o processo de avaliação.

2.4.3 - Análise dos locais selecionados

Através de uma análise mais profunda dos sinistros poder-se-ão destacar dados comuns entre acidentes que poderão patrocinar a análise do local e posterior seleção da medida que melhor se adequa. Alguns campos são, neste sentido, especialmente

relevantes, tais como a natureza do acidente e manobras do condutor, hora da ocorrência, condições de aderência, fatores atmosféricos ou ambientais e condições estruturais para a efetivação da fiscalização (Brito & Dores, 2009).

A informação do local que deve ser obtida diz respeito ao tráfego, ao ambiente envolvente e ao uso da rua/local, destacando-se a pertinência de recolha da seguinte informação:

Tabela 3 - Informação imprescindível para a realização do estudo do local (adaptado de Seco et al, 2008)

- ↓ Projetos e perfis transversais do local - informação da sinalização, do mobiliário urbano, etc;
- ↓ Conflitos – a recolha e análise dos conflitos é muito relevante quando os acidentes não são em número elevado ou quando as características destes não são elucidativas das causas;
- ↓ Dados do tráfego – estes dados devem ser, se possível, compatíveis com o ano, dia e hora dos acidentes. Idealmente estes dados devem conter:
 - Volumes tráfego (total veículos);
 - Volumes de tráfego por classes de veículos;
 - Dados de peões (volumes num atravessamento, etc.);
 - Contagens de movimentos nas interseções e rotundas;
 - Contagens especiais (crianças à saída da escola, ciclista na intersecção, etc.);
- ↓ Avaliação das velocidades praticadas;
- ↓ Capacidade estrutural para imobilizar em segurança os veículos durante as atividades de fiscalização;

Com a informação obtida é possível, quer pela análise dos acidentes, quer pela análise do local, agrupar os acidentes e definir a tipologia de fiscalização que melhor se adequa, sendo assim possível considerar grupos classificados a partir de uma determinada característica comum, geralmente associada à causa do acidente.

No entanto, nem sempre a formação destes grupos é evidente pois um acidente pode ser classificado de diversas formas, umas dirigidas às tipologias, outras às causas dos acidentes, devendo a escolha dos grupos de acidentes ter em consideração uma classificação que seja indicativa do tipo de atividade de fiscalização a considerar (Seco et al, 2008).

CAPÍTULO 3 – APRESENTAÇÃO DE RESULTADOS

3.1 - Enquadramento

Conforme mencionado na introdução do presente trabalho, no estudo exploratório recorreremos ao método quantitativo, no qual, após a devida autorização¹², procedemos à colheita de dados observáveis e quantificáveis, designadamente, a localização das operações de fiscalização rodoviária e visibilidade policial prosseguidas pela DT e localização dos sinistros participados por esta Divisão, estabelecendo as artérias de acumulação de operações de fiscalização rodoviária e as artérias (2013) e zonas (2014) de acumulação de acidentes na área sob a responsabilidade desta Divisão.

Para este efeito, por motivos facilmente perceptíveis, nomeadamente, relacionados com a imprescindível uniformidade e consolidação ratificada de dados, recorreremos à base de dados oficial, concretamente, o Portal Estatístico do SEI e, atendendo à não integração dos relatórios de operações no SEI, socorremo-nos dos relatórios oficiais de operação e das escalas de serviço no caso da visibilidade, produzidos e arquivados digitalmente na DT e no Núcleo de Operações do Comando Metropolitano de Lisboa, os quais, em concordância com diretivas internas, são gerados para cada operação efetuada, extraíndo-se a localização.

Admite-se, não obstante diretrizes internas em vigor, a possibilidade de existência no dispositivo estrutural da PSP, de bases de dados paralelas que permitam aferir informação quantitativa dos sinistros, o que poderá, inclusive, alterar alguns pressupostos desta investigação, no entanto, não deixarão de ser fenómenos muito específicos e não oficiais e, como tal, passíveis de serem desconsiderados.

Atendendo a que a georreferenciação da sinistralidade apenas foi consolidada no SEI em 2014 foram correlacionados os dados relativos à fiscalização e sinistralidade de 2013 e 2014, porquanto discernir as capacidades inerentes a cada processo.

Para o efeito recorreremos ao mapeamento geográfico de dez artérias de acumulação

¹² Vd. Apêndice 1.

de acidentes do ano 2013 e dez zonas de acumulação de acidentes do ano 2014 sustentadas nas coordenadas geográficas, permitindo visualmente considerar as benfeitorias viáveis.

Relativamente à visibilidade policial efetivada pela Divisão de Trânsito, atendendo à data de difusão da NEP que a regula, 6 de fevereiro de 2014 (NEP AUOOS/01/20, 2014), apenas foi exequível atender aos relatórios e escalas de serviço após aquela data, visando-se estabelecer, de forma análoga, os locais mais considerados pela DT para efetuar visibilidade policial.

Atendendo à dimensão do estudo pretendido, no que concerne a este método em particular, procurámos ser bastante específicos, condicionando a abordagem unicamente à localização em concreto, objetivando-se a identificação de um agregado de locais de referência, ou seja, com maiores valores absolutos, circunscritos à área de intervenção da DT.

Após a definição destas artérias e zonas de acumulação de sinistros e operações de fiscalização de trânsito, recorreremos ao método correlacional (Sarmiento, 2008), almejando determinar as relações entre as variáveis e replicar à questão de investigação.

Importa mencionar que, através do recurso ao método indutivo, poderemos efetuar uma generalização quanto à questão derivada, considerando que os instrumentos disponibilizados para a definição concreta da localização dos sinistros pelos efetivos responsáveis são comuns à estrutura policial no seu todo.

Paralelamente, considerando as necessidades de consolidação dos resultados obtidos na análise correlacional efetivada, realizaram-se, após a devida autorização¹³, seis entrevistas a elementos policiais com responsabilidades no âmbito em apreço, designadamente, ao Chefe da Divisão de Trânsito e Segurança Rodoviária do Departamento de Operações da Direção Nacional da PSP, ao Adjunto do Comandante da DT, ao Chefe da Área Operacional da DT, e a três Comandantes de Esquadras com responsabilidades de fiscalização de trânsito, relacionando-as com recurso à matriz de análise de conteúdos.

¹³ Vd. Apêndice 1

Para este efeito relacional segmentaram-se as entrevistas e correspondente análise em função do objeto laboral desenvolvido, segregando as três funções mais vocacionadas para a estratégia e planeamento¹⁴, das três funções mais impregnadas de índole executante¹⁵, não obstante integrarem a esfera de Comando.

3.2 - Correlação das Zonas de Acumulação Apuradas

3.2.1 – Sinistralidade Rodoviária participada pela DT 2013 e 2014

No ano 2013 foram participados pela Divisão de Trânsito de Lisboa 8.943 acidentes, sendo que 2.693 corresponderam a sinistros com vítimas.

Tabela 4 - Sinistralidade participada pela Divisão de Trânsito de Lisboa em 2013

2013	Atropelamentos		Colisão		Despiste		Total	
	Frequência	Vítimas	Frequência	Vítimas	Frequência	Vítimas	Frequência	Vítimas
Mortos	6	7	5	5	4	4	15	16
Feridos Graves	50	53	38	49	15	18	103	120
Feridos Ligeiros	596	632	1359	1781	620	735	2575	3148
Danos Materiais	29		5422		799		6250	
Total	681		6824		1438		8943	

Efetuada uma análise ligeira aos dados assinalados e para uma melhor perceção da grandeza do problema, constata-se a ocorrência de 25 acidentes que redundaram em 9 vítimas por dia na área sob a responsabilidade da Divisão de Trânsito, salientando-se ainda que, este cenário representa aproximadamente, um esforço laboral de 180 sinistros participados por cada elemento policial com esta incumbência.

Importa discernir que há uma efetiva predominância dos atropelamentos nos acidentes que redundaram em mortos e feridos graves, sendo que, neste último caso, representa 49% da totalidade dos sinistros com este resultado.

¹⁴ Vd. Apêndice 2

¹⁵ Vd. Apêndice 3

Outro ponto que interessará versar é o período em que ocorreram os sinistros, considerando que os períodos de maior de circulação na malha arterial sob a responsabilidade da DT é essencialmente diurna, constatando-se que, neste ano, 7 mortos, 25 feridos graves e 428 feridos leves resultaram de sinistros ocorridos no período das 22H00-07H00.

Relativamente à localização da sinistralidade, não obstante a inexistência de georreferenciação no SEI em 2013, apuraram-se as seguintes artérias com acumulação de sinistros:

Tabela 5 - Artérias com Acumulação de Acidentes participados pela Divisão de Trânsito 2013

Locais de maior Sinistralidade (2013)		
Posição	Local	Frequência
1º	IP 7	366
2º	IC 17-CRIL	334
3º	IC 19	258
4º	Avenida General Norton de Matos	242
5º	A 2	196
6º	Avenida Infante D. Henrique	163
7º	Avenida Marechal Craveiro Lopes	109
8º	Campo Grande	98
9º	Calçada de Carriche	80
10º	IC 2	68
11º	Avenida da República	62
11º	Avenida Engenheiro Eduardo Pacheco	62
13º	Avenida da Liberdade	61
14º	Avenida D. João II	60
15º	Praça do Aeroporto	58
16º	Avenida de Berlim	57
17º	Avenida Padre Cruz	56
18º	Avenida Almirante Gago Coutinho	52
18º	Avenida 24 de Julho	52

Através da informação das artérias com acumulação de acidentes em 2013 providenciada pela DT, porquanto aquilatar as referências visuais do patenteado na tabela 5, procedeu-se ao mapeamento geográfico da informação.

SINISTRALIDADE RODOVIÁRIA NO DISTRITO DE LISBOA - AS 10 VIAS DE CIRCULAÇÃO MAIS AFETADAS EM 2013
Fonte: DT-Lisboa 2013

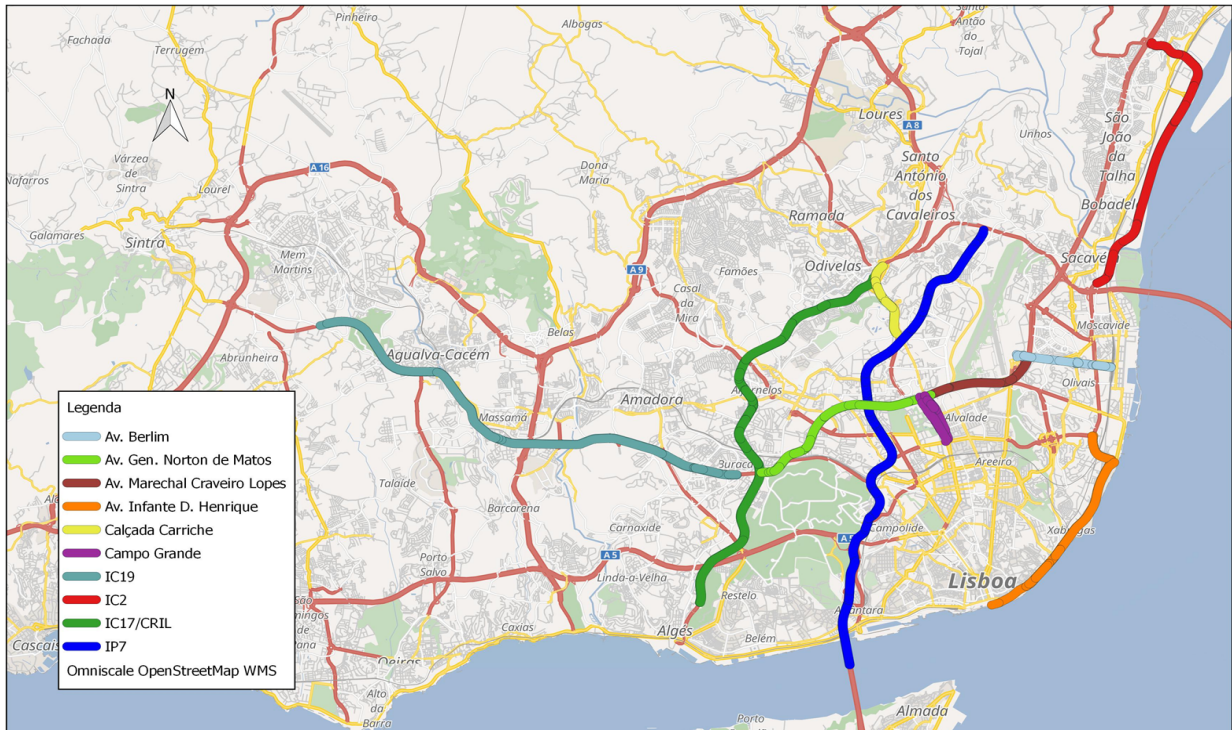


Figura 3 - Mapeamento geográfico das 10 artérias com acumulação de acidentes em 2013 (elaboração GSI/DN)

No ano de 2014 foram participados pela Divisão de Trânsito de Lisboa 9.001 acidentes, sendo que 2.746 corresponderam a sinistros com vítimas.

Tabela 6 - Sinistralidade participada pela Divisão de Trânsito de Lisboa em 2014

2014	Atropelamentos		Colisão		Despiste		Total	
	Frequência	Vítimas	Frequência	Vítimas	Frequência	Vítimas	Frequência	Vítimas
Mortos	4	4	1	1	6	8	11	13
Feridos Graves	35	37	30	33	31	32	96	102
Feridos Ligeiros	567	597	1383	1837	689	782	2639	3216
Danos Materiais	28		5352		875		6255	
Total	634		6766		1601		9001	

Efetuando também uma análise ligeira aos dados assinalados, a conjuntura em 2014 manteve-se praticamente inalterada, registando-se 25 acidentes que redundaram em 9 vítimas por dia na área sob a responsabilidade da DT, salientando-se, uma vez

mais, que este cenário representa, aproximadamente, um esforço laboral de 180 sinistros participados por cada elemento policial com esta incumbência.

Paralelamente, apesar da similitude de cenários entre 2013 e 2014, será imprescindível destacar uma diminuição de 3 vítimas mortais e 18 feridos graves, não obstante o aumento pouco significativo de feridos ligeiros.

Importa também destacar que, em 2014 já não se constata um predomínio dos atropelamentos nos acidentes com vítimas, o que poderá refletir um esforço por parte da DT no direcionamento da sua fiscalização, designadamente, através das Operações “Pela Vida, Trave!”.

À semelhança do efetivado na análise de 2013, releva ainda discriminar que 7 mortos, 29 feridos graves e 455 feridos ligeiros ocorreram em sinistros durante o período das 22H00-07H00.

Relativamente à localização da sinistralidade, e neste ano já passível de ser georreferenciada, apuraram-se as seguintes artérias com acumulação de sinistros:

Tabela 7 - Artérias com Acumulação de Acidentes participados pela DT 2014

Locais de maior Sinistralidade (2014)		
Posição	Local	Frequência
1º	IP 7	395
2º	IC 17-CRIL	387
3º	IC 19	329
4º	Avenida General Norton de Matos	304
5º	A 2	202
6º	Avenida Infante D. Henrique	158
7º	Avenida Marechal Craveiro Lopes	134
8º	Campo Grande	134
9º	Avenida da República	95
10º	Avenida de Berlim	87
11º	Avenida 24 de Julho	77
12º	Avenida Marechal Gomes da Costa	76
13º	Avenida Lusíada	71
14º	Calçada de Carriche	70
15º	Avenida Engenheiro Eduardo Pacheco	70
16º	Avenida Almirante Reis	68
17º	IC2	66
18º	Avenida de Ceuta	64

Através da informação das artérias com acumulação de acidentes em 2014 providenciada pela DT, efetivou-se o seu mapeamento geográfico à semelhança do concretizado para 2013.

SINISTRALIDADE RODOVIÁRIA NO DISTRITO DE LISBOA - AS 10 VIAS DE CIRCULAÇÃO MAIS AFETADAS EM 2014
Fonte: DT-Lisboa 2014



Figura 4 - Mapeamento geográfico das 10 artérias com acumulação de acidentes em 2014 (elaboração GSI/DN)

Contudo, atendendo à existência de coordenadas geográficas em 2014 é possível, conforme observável na fig. 4, além das artérias com maior acumulação de sinistros providenciadas pela DT, determinar as zonas de acumulação de acidentes a rosa, sendo que, para este efeito, utilizou-se a informação providenciada pelo Portal Estatístico do SEI, perfilhando um critério de aproximação de 200 metros entre as coordenadas geográficas de todos sinistros, porquanto apuramento das zonas de concentração, as quais são muito mais concretas e passíveis de constatação visual.

SINISTRALIDADE RODOVIÁRIA NO DISTRITO DE LISBOA - ANÁLISE DAS ZONAS DE ACUMULAÇÃO DE ACIDENTES EM 2014
Fonte: GSI/DN 2014

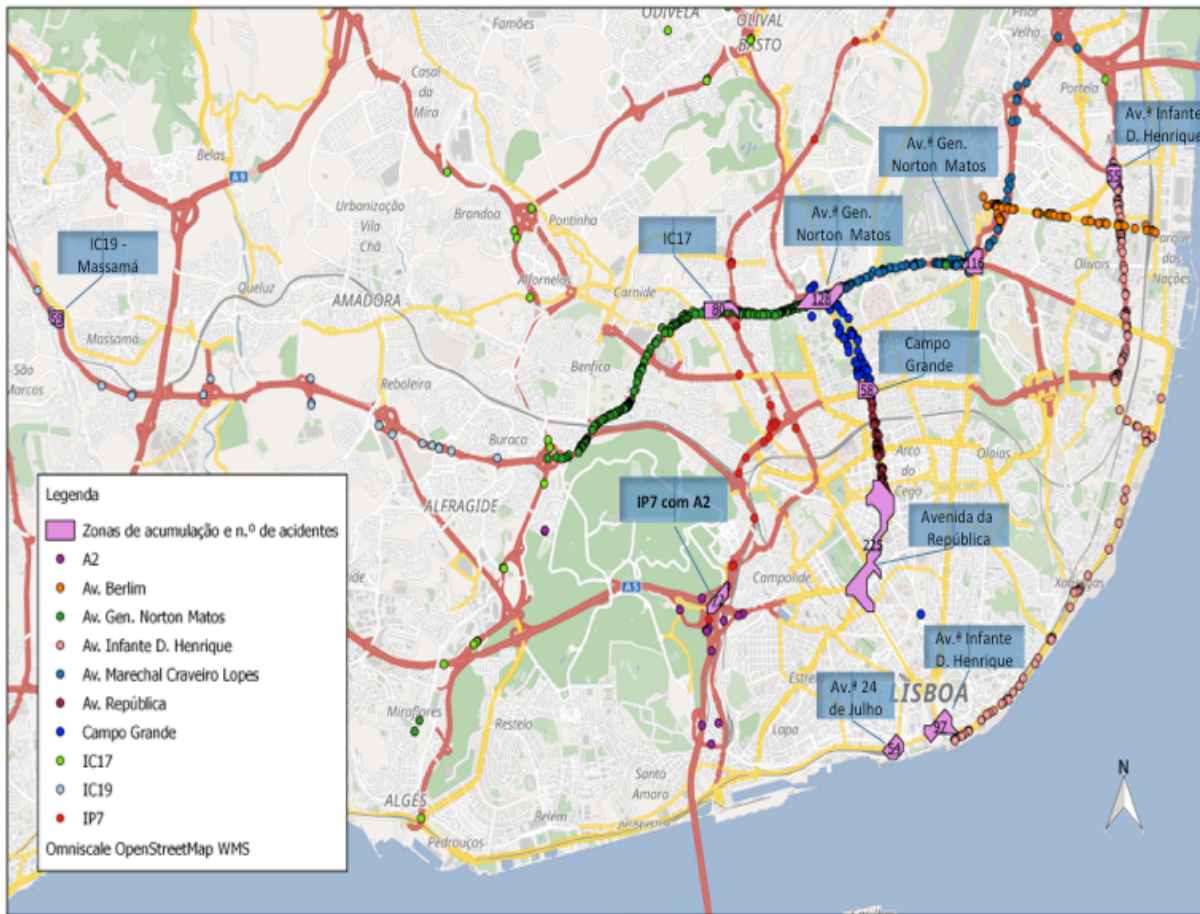


Figura 5 - Mapeamento geográfico das 10 artérias e 10 zonas com acumulação de acidentes em 2014 (adaptado GSI/DN)

Considerando ainda as possibilidades derivadas da existência de coordenadas geográficas em 2014, efetivou-se o mesmo exercício patenteado na fig. 4 mas determinando somente as zonas de acumulação de acidentes com vítimas, sendo que, para este efeito, utilizou-se uma vez mais o critério de aproximação de 200 metros, mas apenas dos sinistros com vítimas.

SINISTRALIDADE RODOVIÁRIA NO DISTRITO DE LISBOA - ACIDENTES COM VÍTIMAS EM 2014
Fonte: GSI/DN 2014

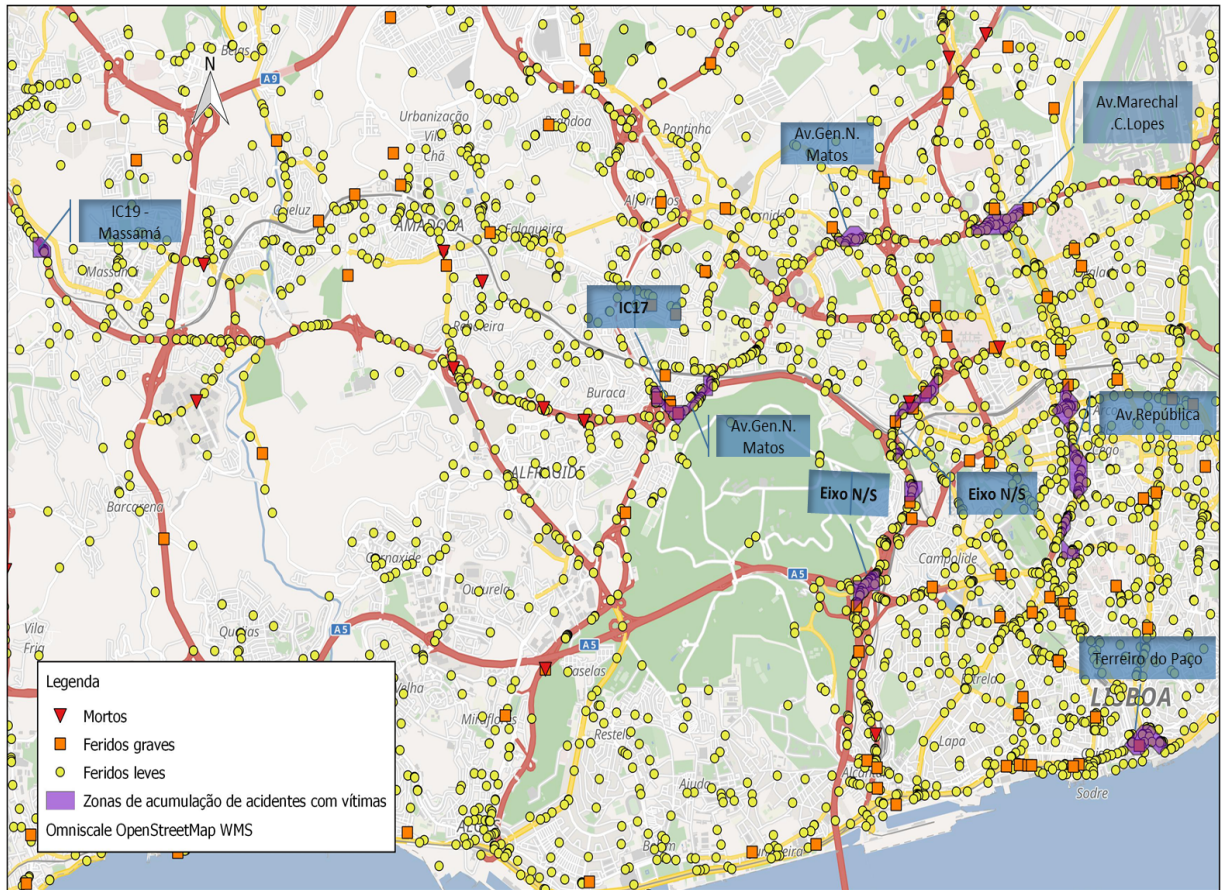


Figura 6 - Mapeamento geográfico das 10 artérias e 10 zonas com acumulação de acidentes em 2014 (adaptado de GSI/DN)

No entanto, porquanto aprimorar os efeitos de visualização e conseqüente apreensão informativa, efetivou-se exatamente o mesmo exercício realizado na fig. 6, mas abrangendo somente a sinalética respeitante aos sinistros com mortos e feridos graves.

Importa notar uma certa consonância das zonas de acumulação de todos os sinistros com as zonas de acumulação dos sinistros com vítimas, constatando-se a inclusão apenas do Terreiro do Paço, onde ocorreram uma panóplia substancial de atropelamentos.

SINISTRALIDADE RODOVIÁRIA NO DISTRITO DE LISBOA - ACIDENTES COM VÍTIMAS EM 2014
Fonte: GSI/DN 2014



Figura 7 - Mapeamento geográfico das 10 zonas com acumulação de acidentes com vítimas em 2014 (adaptado GSI/DN)

Nestes termos constata-se facilmente as potencialidades derivadas da existência e disponibilidade de coordenadas geográficas de cada sinistro, permitindo, numa perspectiva racional dedutiva, confinada pela gestão de recursos que são, obviamente, limitados, delimitar em concreto os locais onde é possível otimizar o esforço de fiscalização e produzir, conseqüentemente, melhores resultados na ótica da sinistralidade.

3.2.2 – Operações de fiscalização rodoviária da DT 2013 e 2014

Porquanto determinação dos locais consagrados pela Divisão de Trânsito de Lisboa para a efetivação das operações de fiscalização rodoviária, optámos por segmentar as mesmas em diurnas e noturnas, considerando-se que as operações noturnas são vocacionadas quase em exclusivo para a condução sob influência de álcool, pelo que o critério que subjaz à determinação da sua localização é a proximidade com os

locais de diversão noturna, alienando-se dos critérios geográficos intrínsecos à sinistralidade.

Para este efeito recorreremos em exclusivo aos relatórios produzidos pela Divisão de Trânsito em conformidade com as determinações existentes, designadamente, as constantes nas Diretivas Operacionais¹⁶ anuais 2013 e 2014 que estabelecem a necessidade de elaboração de relatório para se considerar estatisticamente cada operação, apresentando-se compulsivo atentar seriamente na integração destes relatórios no SEI, porquanto obter um efetivo proveito da informação constante nos mesmos.

No ano de 2013 foram realizadas pela Divisão de Trânsito de Lisboa 1.038 operações de fiscalização rodoviária, 756 diurnas e 272 noturnas, o que representa uma média aproximada muito significativa de 3 operações diárias a cargo de um efetivo operacional na ordem dos 190 elementos policiais. No que concerne à distribuição da localização preferencial destas operações constata-se o seguinte:

Tabela 8 - Localização preferencial das operações de fiscalização rodoviária diurnas 2013

Locais de Fiscalizações diurnas (2013)		
Posição	Local	Número de Operações
1º	Ponte 25 de Abril	55
2º	Avenida Infante D. Henrique	37
3º	Avenida Marechal Gomes da Costa	24
4º	Praça 25 de Abril	19
5º	Avenida das Descobertas	18
5º	Estrada de Benfica	18
7º	Azinhaga das Galhardas	16
7º	Avenida da Índia	16
7º	Avenida Brasília	16
10º	Estrada de São Bartolomeu	15
10º	Avenida Calouste Gulbenkian	15
10º	Rua Cintura do Porto de Lisboa	15
10º	Avenida Santos Condestável	15
14º	Praça do Império	13
15º	Estrada da Pontinha	12
15º	Praça de Espanha	12
17º	Avenida Padre Cruz	11
18º	Avenida 24 de Julho	10
18º	Praça Duque de Saldanha	10
18º	Campo Grande	10
Volantes		365

¹⁶ Diretiva Operacional 1/2013 de 12 de fevereiro e Diretiva Operacional 1/2014 de 10 de janeiro.

Importa relevar neste quadro, o número muito significativo de operações volantes efetuadas, o qual representa cerca de 48% do total de operações diurnas despoletadas, invalidando qualquer premissa atinente à localização da sinistralidade, radicando o seu esforço somente na tipologia da infração. Não obstante, será essencial mencionar que, 85% patenteiam operações prosseguidas pela Esquadra de Motociclistas, a qual privilegia o movimento nos seus padrões de atuação, sendo que, cerca de 15% destas operações volantes foram desenvolvidas pela Esquadra de Fiscalização Técnica e pela Esquadra de Intervenção e Fiscalização de Trânsito, justificando diversas vezes a adoção deste tipo de operação pelas condições climatéricas.

Interessa ainda salientar o número elevado de operações despoletadas na Ponte 25 de Abril, as quais possuem sobretudo intentos de sustento imagético da PSP, encontrando-se, por conseguinte, excluídas dos pressupostos inerentes à localização da sinistralidade rodoviária.

Tabela 9 - Localização preferencial das operações de fiscalização rodoviária noturnas 2013

Locais de Fiscalizações Noturnas (2013)		
Posição	Local	N.º de Operações
1º	Rua da Escola Politécnica/Largo de São Mamede	35
2º	Rua Alexandre Herculano	27
3º	Avenida 24 de Julho	19
4º	Praça Marquês de Pombal	18
5º	Cais do Sodré	17
6º	Rua Cintura do Porto de Lisboa	16
7º	Avenida Brasília	15
8º	Avenida D.Carlos I	14
9º	Campo Grande	9
10º	Avenida Infante D. Henrique	8
10º	Avenida Padre Cruz	8
12º	Avenida Fontes Pereira de Melo	7
12º	Ponte 25 de Abril	7
14º	Avenida Duque de Loulé	6
14º	Avenida da Liberdade	6
Volantes		60

O peso das operações volantes no período em apreço já não é tão significativo – 22%, tendo sido quase sempre fundamentadas pelas condições climatéricas adversas.

Relativamente ao ano 2014 foram realizadas pela Divisão de Trânsito de Lisboa 1.062 operações de fiscalização rodoviária, 773 diurnas e 289 noturnas, o que representa uma média aproximada muito significativa de 3 operações diárias a cargo de um efetivo operacional na ordem dos 188 elementos policiais. No que concerne à localização preferencial destas operações, constata-se a seguinte distribuição:

Tabela 10 - Localização preferencial das operações de fiscalização rodoviária diurnas 2014

Locais de Fiscalizações diurnas (2014)		
Posição	Local	N.º de Operações
1º	Avenida Infante D. Henrique	49
2º	Ponte 25 de Abril	47
3º	Avenida Brasília	29
3º	Praça do Chile	29
5º	IP7	27
6º	Avenida Marechal Gomes da Costa	26
7º	Avenida D. Carlos I	22
8º	Cais do Sodré	20
9º	Avenida Padre Cruz	17
10º	Campo Grande	16
11º	Avenida da Índia	15
12º	Estrada de São Bartolomeu	13
13º	Avenida Calouste Gulbenkian	12
13º	IC17	12
15º	IC19	11
15º	Praça do Império	11
15º	Rua das Fumas	11
18º	Calçada de Carriche	10
Volantes		390

Salienta-se uma vez mais, o número muito significativo de operações volantes efetuadas, o qual representa cerca de 50% do total de operações diurnas desencadeadas, pertencendo 70% ao esforço de fiscalização da Esquadra de Motociclistas.

Tabela 11 - Localização preferencial das operações de fiscalização rodoviária noturnas 2014

Locais de Fiscalizações Noturnas (2014)		
Posição	Local	N.º de Operações
1º	Rua da Escola Politécnica/Largo de São Mamede	57
2º	Avenida 24 de Julho	39
3º	Campo Grande	21
4º	Rua Alexandre Herculano	16
5º	Avenida D. Carlos I	13
6º	Cais do Sodré	12
7º	Avenida de Ceuta	10
8º	Praça Marquês de Pombal	8
9º	Avenida Brasília	7
9º	Praça da Alegria/Avenida da Liberdade	7
11º	Avenida da Índia	6
11º	Avenida Infante D. Henrique	6
13º	Avenida Fontes Pereira de Melo	5
13º	Avenida Infante Santo	5
Volantes		26

O peso das operações volantes no período noturno já é residual – 9%, tendo sido integralmente explicadas pelas condições climatéricas adversas.

3.2.3 – Correlação das zonas de acumulação de sinistros e operações

Conforme anteriormente mencionado efetivou-se a correlação entre as zonas de acumulação de sinistros apuradas e as zonas de acumulação das fiscalizações diurnas despoletadas, para aferir a consonância entre ambas, presumindo-se ser esta a melhor forma de responder à questão de investigação formulada.

Tabela 12 - Tabela correlacional das zonas de acumulação de sinistros e zonas de acumulação de fiscalizações diurnas 2013

Locais de maior Sinistralidade (2013)			Locais de Fiscalizações diurnas (2013)		
Posição	Local	Frequência	Posição	Local	Número de Operações
1º	IP 7	366	1º	Ponte 25 de Abril	55
2º	IC 17-CRIL	334	2º	Avenida Infante D. Henrique	37
3º	IC 19	258	3º	Avenida Marechal Gomes da Costa	24
4º	Avenida General Norton de Matos	242	4º	Praça 25 de Abril	19
5º	A 2	196	5º	Avenida das Descobertas	18
6º	Avenida Infante D. Henrique	163	5º	Estrada de Benfica	18
7º	Avenida Marechal Craveiro Lopes	109	7º	Azinhaga das Galhardas	16
8º	Campo Grande	98	7º	Avenida da Índia	16
9º	Calçada de Carriche	80	7º	Avenida Brasília	16
10º	IC 2	68	10º	Estrada de São Bartolomeu	15
11º	Avenida da República	62	10º	Avenida Calouste Gulbenkian	15
11º	Avenida Engenheiro Eduardo Pacheco	62	10º	Rua Cintura do Porto de Lisboa	15
13º	Avenida da Liberdade	61	10º	Avenida Santos Condestável	15
14º	Avenida D. João II	60	14º	Praça do Império	13
15º	Praça do Aeroporto	58	15º	Estrada da Pontinha	12
16º	Avenida de Berlim	57	15º	Praça de Espanha	12
17º	Avenida Padre Cruz	56	17º	Avenida Padre Cruz	11
18º	Avenida Almirante Gago Coutinho	52	18º	Avenida 24 de Julho	10
18º	Avenida 24 de Julho	52	18º	Praça Duque de Saldanha	10

Na tabela 12 constata-se uma diferenciação alargada entre as zonas de acumulação de acidentes registados e os locais perfilhados para a prossecução das operações de fiscalização.

De facto, restringindo a dez zonas de acumulação, apenas a Avenida Infante D. Henrique integra ambos os quadros, sendo que, nesta artéria em particular, com 12.000 m de extensão, são efetivadas quase em exclusivo operações de controlo de velocidade, não sendo possível aferir nem a localização concreta dos sinistros nem das operações, considerando a inexistência de georreferenciação.

Incluindo todas as zonas de acumulação apuradas vislumbra-se ainda a consonância da Avenida Padre Cruz e da Avenida 24 de Julho, sendo que esta última é palco sobretudo de diversas operações no período noturno, verificando-se que, no período

diurno apenas são efetivadas operações de controlo de velocidade à semelhança da Avenida Infante D. Henrique.

Importa ainda notar que o IP7 e o IC17, com 1 morto, encerram os dois únicos pontos negros referenciados pela ANSR (2012b) na malha arterial sob a responsabilidade da Divisão de Trânsito de Lisboa, destacando-se a inexistência de operações de fiscalização em ambas as artérias durante o ano 2013.

Para melhor sustentação da disparidade constatada e referida anteriormente, entendemos frutuoso mapear geograficamente as artérias de acumulação apuradas porquanto permitir a correlação visual integrada.

ADEQUAÇÃO DOS MEIOS DE PREVENÇÃO E FISCALIZAÇÃO RODOVIÁRIA FACE À SINISTRALIDADE REGISTRADA EM LISBOA PELA DIVISÃO DE TRÂNSITO EM 2013

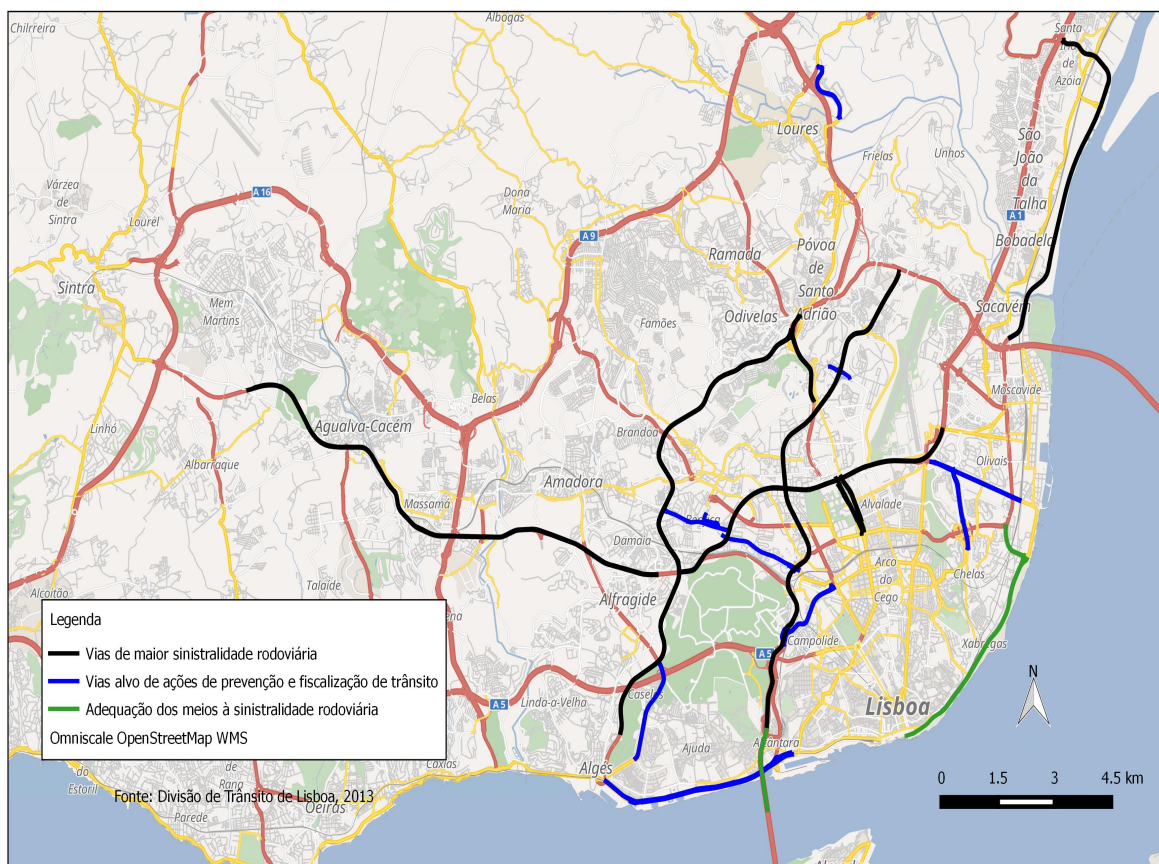


Figura 8 - Mapeamento geográfico correlacional das artérias de acumulação de acidentes e das artérias de acumulação de ações de fiscalização de trânsito apuradas em 2013 (Fonte GSI/DN)

Efetuando o mesmo exercício relativamente a 2014 obtiveram-se os seguintes resultados:

Tabela 13 - Tabela correlacional das zonas de acumulação de sinistros e zonas de acumulação de fiscalizações diurnas 2014

Locais de maior Sinistralidade (2014)			Locais de Fiscalizações diurnas (2014)		
Posição	Local	Frequência	Posição	Local	N.º de Operações
1º	IP 7	395	1º	Avenida Infante D. Henrique	49
2º	IC 17-CRIL	387	2º	Ponte 25 de Abril	47
3º	IC 19	329	3º	Avenida Brasília	29
4º	Avenida General Norton de Matos	304	3º	Praça do Chile	29
5º	A 2	202	5º	IP7	27
6º	Avenida Infante D. Henrique	158	6º	Avenida Marechal Gomes da Costa	26
7º	Avenida Marechal Craveiro Lopes	134	7º	Avenida D. Carlos I	22
8º	Campo Grande	134	8º	Cais do Sodré	20
9º	Avenida da República	95	9º	Avenida Padre Cruz	17
10º	Avenida de Berlim	87	10º	Campo Grande	16
11º	Avenida 24 de Julho	77	11º	Avenida da Índia	15
12º	Avenida Marechal Gomes da Costa	76	12º	Estrada de São Bartolomeu	13
13º	Avenida Lusíada	71	13º	Avenida Calouste Gulbenkian	12
14º	Calçada de Carriche	70	13º	IC17	12
15º	Avenida Engenheiro Eduardo Pacheco	70	15º	IC19	11
16º	Avenida Almirante Reis	68	15º	Praça do Império	11
17º	IC2	66	15º	Rua das Furnas	11
18º	Avenida de Ceuta	64	18º	Calçada de Carriche	10

Na tabela 13 constata-se já uma maior consonância entre as zonas de acumulação registadas, embora ainda um pouco pusilânime, sendo certo que, ao restringirmos dez zonas de acumulação, verifica-se a consonância do IP7, da Avenida Infante D. Henrique e do Campo Grande, mantendo-se contudo a dificuldade de associar concretamente os locais, atendendo à inexistência de coordenadas geográficas das operações de fiscalização realizadas e à dimensão alargada das zonas de acumulação em apreço.

A integração de todas as zonas de acumulação apuradas permite vislumbrar mais 4 consonâncias (IC17, IC19, Calçada de Carriche, Avenida Marechal Gomes da Costa), destacando-se nas sete existentes, as consonâncias do IP7, do IC17 e do IC19, que obtêm uma relevância exponencial, sobretudo devido ao mediatismo inerente a estas grandes vias, sendo certo que o IP7 possui, de acordo com a avaliação da ANSR de 2013, sete pontos negros, o IC19 seis pontos negros e o IC17

cinco pontos negros, se bem que sinistros (3) com mortos apenas tenham ocorrido no IC19 (ANSR, 2013).

A este propósito interessará perceber os motivos inerentes a um aumento de 25 pontos negros de 2012 (33), para 2013 (58), conjecturando-se a possibilidade de diferenciação na qualidade dos dados que suscitou esta aferição pela entidade competente nos dois anos em apreço.

Uma vez mais, visando a sustentação do aludido relativamente a 2014, entendemos frutuoso mapear geograficamente as artérias de acumulação apuradas porquanto permitir a correlação visual integrada.

ADEQUAÇÃO DOS MEIOS DE PREVENÇÃO E FISCALIZAÇÃO RODVIÁRIA FACE À SINISTRALIDADE REGISTRADA EM LISBOA PELA DIVISÃO DE TRÂNSITO EM 2014



Figura 9 - Mapeamento geográfico correlacional das artérias de acumulação de acidentes e das artérias de acumulação de ações de fiscalização de trânsito apuradas em 2014 (Fonte GSI/DN)

3.2.4 - Ações de visibilidade da DT 2014

A análise atinente às ações de visibilidade concretizadas pela Divisão de Trânsito de Lisboa foi efetivada com recurso aos relatórios produzidos por cada ação de

visibilidade despoletada, tendo sido possível aferir que, no que concerne a estas ações em particular, a Divisão de Trânsito cumpre escrupulosamente as diretrizes constantes na NEP n.º AOOOS/DO/01/20 de 6 de fevereiro de 2014, designadamente a definição das Zonas de Acumulação de Tráfego (ZAT)¹⁷, onde garantem, diariamente, em dois períodos temporais de intervenção distintos, 07H30-09H30 e 17H00-18H30, enquanto horários de maior densificação de tráfego (horas de ponta), um policiamento de visibilidade e regulação de trânsito.

No ano de 2014, a partir do dia 13 de fevereiro foram realizadas entre as 07H30-09H00, 259 ações de visibilidade e entre as 17H00-18H30, 242 ações, o que totaliza 501 ações de visibilidade prosseguidas pelas diversas subunidades operacionais adstritas à Divisão de Trânsito, com primazia dos seguintes locais:

Tabela 14 - Localização das ações de visibilidade prosseguidas pela DT Lisboa em 2014

Locais para Operações de Visibilidade (07H30-09H30)		Locais para Operações de Visibilidade (17H00-18H30)	
	Marquês de Pombal		Avenida de Ceuta - Inversão de Marcha
	Alameda das Linhas de Torres com Rua Agostinho Neto		Marquês de Pombal
	Praça Duque de Saldanha		Praça Duque de Saldanha
	Alameda da Universidade com Campo Grande		Campo Grande com acesso à 2.ª Circular
	Calçada de Carriche, sentido ascendente		Parque Especial Norte
	IP7 - Acesso à 2.ª Circular		IC19 - Acesso à CRIL Sintra/Lisboa
	IC19 - Acesso à CRIL Sintra/Lisboa		2.ª Circular - Bombas da Galp após Rallis
	2.ª Circular - Bombas da Galp após Rallis		IC19 com a Paiões (Lisboa/Sintra)
	IC19 Bombas da BP (Sintra/Lisboa)		IP7 - Acesso à 2.ª Circular
	IP7 - Acesso à Avenida de Ceuta		2.ª Circular - Bombas da Repsol
	2.ª Circular - Bombas da Repsol		2.ª Circular acesso ao IC17
	IC17 acesso à 2.ª Circular		Praça Sul da Ponte 25 de Abril, junto à Gestiponte
	Praça José Queiróz		Rotunda da Cruz das Oliveiras (Monsanto)
	Rotunda Marechal António Spínola		Praça de Espanha acesso à Avenida Calouste Gulbenkian
	Praça 25 de Abril		Portas de Benfica, saída para a CRIL
	Avenida Almirante Gago Coutinho com Avenida EUA		Calçada de Carriche em frente à Citroen
	Calçada de Carriche sentido ascendente após bombas da Galp		Praça José Queiróz
	Rotunda de Entrecampos acesso da Avenida das Forças Armadas		Rotunda Marechal António Spínola
	Rotunda da Cruz das Oliveiras (Monsanto)		Praça 25 de Abril
	Praça de Espanha acesso à Avenida Calouste Gulbenkian		Rotunda das Pedreiras
	Rotunda Avenida Marechal Correia Barreto		Avenida da Índia com Torre de Belém
TOTAL	259	TOTAL	242

¹⁷ Zonas de Acumulação de Tráfego (ZAT) são determinadas pelas subunidades territoriais de competência específica de trânsito ou, caso inexistam, pelas subunidades territoriais, como as artérias com maior densidade de tráfego, discriminando os Períodos Temporais de Intervenção (PTI) concretos (horas de ponta) em que normalmente ocorrem estas concentrações.

Conforme pode ser verificado na tabela, os locais escolhidos para a prossecução das atividades de visibilidade e os períodos temporais de intervenção observados correspondem efetivamente às zonas de acumulação de tráfego existentes na área de responsabilidade da Divisão de Trânsito, não sendo contudo exequível interligar as mesmas com as zonas de acumulação de acidentes, considerando os objetivos diferenciados, inclusive assumidos na NEP referida.

3.3 - Análise de Conteúdo das Entrevistas

Em concordância com o já sobejamente referido, foram efetuadas seis entrevistas a elementos policiais com responsabilidades no âmbito em apreço, concretamente, ao Chefe da Divisão de Trânsito e Segurança Rodoviária do Departamento de Operações da Direção Nacional da PSP, ao Adjunto do Comandante da DT, ao Chefe da Área Operacional da DT, ao Comandante da Esquadra de Motociclistas, ao Comandante da Esquadra de Fiscalização Técnica e ao Comandante da Esquadra de Intervenção e Fiscalização de Trânsito.

Atendendo aos níveis de responsabilidade em causa, segmentaram-se as entrevistas e correspondente análise em função do objeto laboral desenvolvido, segregando as três funções mais vocacionadas para a estratégia e planeamento das três funções mais impregnadas de índole executante, não obstante configurarem Comando de Esquadra.

Nestes termos foram concebidas duas entrevistas diferenciadas, muito embora com algumas questões comuns, sendo contudo, analisadas separadamente.

3.3.1 – Entrevista dedicada aos Comandantes de Esquadra

Questão 1.8 - No seu entender qual é a estratégia da PSP dirigida ao fenómeno da sinistralidade rodoviária? Qual ou quais os contributos que estão ao alcance da PSP neste âmbito?

Tabela 15 - Matriz de análise de conteúdo da questão 1.8 da entrevista

Categorias	Unidades de Registo	Entrevistados			Unidades de Enumeração	Resultados (%)
		1	2	3		
Questão 1.8						
Estratégia da PSP	1.1 Dirigir atividade operacional	X	X	X	3	100%
Contributos	1.2 Informação estatística	X			1	33%
	1.3 Incidir nas áreas diversão noturna		X		1	33%
	1.4 Aumentar sentimento de segurança			X	1	33%

Concluimos que 100% dos entrevistados concordam que a estratégia da PSP passa por dirigir a atividade operacional para a sinistralidade rodoviária e, no que concerne ao contributo ao alcance da PSP, os entrevistados demonstraram preocupações diversas, destacando-se a capacidade da PSP inerente à informação estatística, a relevância de incidir nas áreas de diversão noturna e o incremento do sentimento de segurança.

Questão 1.9 - No seu entender quais são os fatores mais relevantes para a preparação e prossecução das operações de fiscalização rodoviária?

Tabela 16 - Matriz de análise de conteúdo da questão 1.9 da entrevista

Categorias	Unidades de Registo	Entrevistados			Unidades de Enumeração	Resultados (%)
		1	2	3		
Questão 1.9						
Fatores mais relevantes para a preparação e execução de Operações	1.1 Informação disponível	X			1	33%
	1.2 Segurança do efetivos e meios disponíveis, hora e local		X		1	33%
	1.3 Finalidade da operação tendo em conta a gestão meios			X	1	33%

Esta questão não obteve, por conseguinte, concordância por parte dos entrevistados, sendo explícito que a relevância dos fatores dependerá sobretudo da perspectiva com que se encara a Operação.

Questão 1.10 - Considera que a localização é um fator relevante para a preparação e prossecução das operações de fiscalização rodoviária?

Tabela 17 - Matriz de análise de conteúdo da questão 1.10 da entrevista

Categorias	Unidades de Registo	Entrevistados			Unidades de Enumeração	Resultados (%)
		1	2	3		
Questão 1.10						
Relevância da localização para as Operações	1.1 Muito relevante	X	X	X	3	100%

Nestes termos, 100% dos entrevistados concordam que a localização é um fator muito relevante para a preparação e prossecução das Operações de Fiscalização Rodoviária.

Questão 1.11 - Quem, na sua área de responsabilidade, tem competência para a definição dos locais onde são prosseguidas as operações de fiscalização?

Tabela 18 - Matriz de análise de conteúdo da questão 1.11 da entrevista

Categorias	Unidades de Registo	Entrevistados			Unidades de Enumeração	Resultados (%)
		1	2	3		
Questão 1.11						
Competência para definir os locais onde são prosseguidas as Operações	1.1 Comando da Divisão	X	X		2	66%
	1.2 Comandante de Esquadra	X	X		2	66%
	1.3 Partilha entre os diversos níveis hierárquicos, podendo ser mesmo um agente			X	1	33%

Dois dos entrevistados concordam que a definição do local das operações cabe ao Comando da Divisão, especialmente nas de maior envergadura, sendo que os Comandantes de Esquadra também possuem autonomia para o fazer nas de menor envergadura. Um dos entrevistados salienta que esta competência está espartilhada pelos diversos níveis hierárquicos em função da missão, dimensão e complexidade, podendo mesmo ser um agente a definir a localização.

Questão 1.12 - Quais são os pressupostos utilizados na definição dos locais onde são prosseguidas as operações de fiscalização?

Tabela 19 - Matriz de análise de conteúdo da questão 1.12 da entrevista

Categorias	Unidades de Registo	Entrevistados			Unidades de Enumeração	Resultados (%)
		1	2	3		
Questão 1.12						
Pressupostos utilizados na definição dos locais das operações	1.1 Finalidade	X		X	2	66%
	1.2 Visibilidade		X		1	33%
	1.3 Espaços de diversão noturna		X		1	33%
	1.4 Meios disponíveis e boa visibilidade			X	1	33%

Dois dos entrevistados concordam que os pressupostos dependerão sobretudo da finalidade da mesma, se bem que o terceiro entrevistado advoga a relevância dos meios disponíveis e a boa visibilidade do local.

O segundo entrevistado segmenta os pressupostos em função da entidade organizadora, sendo que, no caso do Comando da Divisão é colocado enfoque na visibilidade e no caso do Comando de Esquadra nas áreas de diversão noturna.

Questão 1.13 - Costuma aceder à estatística da sinistralidade rodoviária ocorrida na sua área de responsabilidade? Em caso afirmativo, qual é o meio técnico que utiliza para esse efeito?

Tabela 20 - Matriz de análise de conteúdo da questão 1.13 da entrevista

Categorias	Unidades de Registo	Entrevistados			Unidades de Enumeração	Resultados (%)
		1	2	3		
Questão 1.13						
Acesso à estatística da sinistralidade rodoviária	1.1 Difusão mensal	X			1	33%
	1.2 Base de dados da Esquadra de Sinistralidade Rodoviária		X	X	2	66%
	1.3 Informação disponibilizada pela ANSR fonte aberta			X	1	33%

Dois dos entrevistados para aceder à estatística da sinistralidade rodoviária recorrem à base de dados da Esquadra de Sinistralidade Rodoviária, sendo que apenas um recebe a mesma através de difusão mensal. Um dos entrevistados para além da

estatística interna recorre à informação disponibilizada pela ANSR através de fonte aberta.

Questão 1.14 - No seu entender considera relevante a efetivação de ações de visibilidade no âmbito do trânsito?

Tabela 21 - Matriz de análise de conteúdo da questão 1.14 da entrevista

Categorias	Unidades de Registo	Entrevistados			Unidades de Enumeração	Resultados (%)
		1	2	3		
Questão 1.14						
Relevância da efetivação de ações de visibilidade no âmbito do trânsito	1.1 Importante para o aumento do sentimento de segurança	X		X	2	66%
	1.2 Fator essencial para a prevenção da sinistralidade		X		1	33%
	1.3 Deve ser também punitiva perante infrações		X		1	33%

Dois dos entrevistados entendem que a visibilidade é muito importante para o aumento do sentimento de segurança. Um dos entrevistados considera que a visibilidade é essencial para prevenir a sinistralidade, contudo, a mesma terá de ser ativa, no sentido de reprimir comportamentos desviantes.

Questão 1.15 - Na sua Divisão sob quem é que recai a responsabilidade de definir os locais para a realização das ações de visibilidade? Qual é a(s) base(s) teórica(s) para esta definição?

Tabela 22 -Matriz de análise de conteúdo da questão 1.15 da entrevista

Categorias	Unidades de Registo	Entrevistados			Unidades de Enumeração	Resultados (%)
		1	2	3		
Questão 1.15						
Definição dos locais para as ações de visibilidade e fundamentos	1.1 Coordenados pelos oficiais da Divisão e decididas pelo Comando	X	X		2	66%
	1.2 A escolha recai nos itinerários de entrada e saída da cidade e zonas de acumulação de sinistros		X		1	33%
	1.3 Depende dos objetivos			X	1	33%

Dois dos entrevistados concordam que a definição dos locais é efetuada em coordenação pelos Comandantes de Esquadra da Divisão e decididas pelo Comando da Divisão, sendo que um entende que esta definição dependerá dos objetivos que se pretendem alcançar, encontrando-se as competências distribuídas naturalmente. Apenas um dos entrevistados mencionou que os fundamentos para esta definição são os itinerários de entrada e saída da cidade, bem como as zonas de acumulação de acidentes.

Questão 1.16 - Qual é a sua perceção sobre a sinistralidade rodoviária no Concelho de Lisboa?

Tabela 23 - Matriz de análise de conteúdo da questão 1.16 da entrevista

Categorias	Unidades de Registo	Entrevistados			Unidades de Enumeração	Resultados (%)
		1	2	3		
Questão 1.16						
Perceção sobre a sinistralidade no Concelho de Lisboa	1.1 Bastante elevada	X			1	33%
	1.2 Está a diminuir		X		1	33%
	1.3 Está controlada			X	1	33%

Nesta questão verificou-se uma vez mais as diferentes perspetivas dos entrevistados, sendo que um considera bastante elevada, o segundo entrevistado considerou estar a diminuir e o terceiro advoga que a situação está a ser monitorada, encontrando-se controlada.

3.3.2 – Entrevista dedicada às funções de estratégia e planeamento

Questão 1.8 - No seu entender qual é a estratégia da PSP dirigida ao fenómeno da sinistralidade rodoviária? Qual ou quais os contributos que estão ao alcance da PSP neste âmbito?

Tabela 24 - Matriz de análise de conteúdo da questão 1.8 da entrevista estratégia e planeamento

Categorias	Unidades de Registo	Entrevistados			Unidades de Enumeração	Resultados (%)
		1	2	3		
Questão 1.8						
Estratégia da PSP	1.1 Visibilidade	X			1	33%
	1.2 Fiscalização seletiva	X	X	X	3	100%
	1.3 Definição de áreas prioritárias de intervenção através da georeferenciação			X	1	33%
	1.4 Formação de elementos policiais na investigação de acidentes			X	1	33%
Contributos	1.5 Fiscalização sistemática, adequada e seletiva	X	X	X	3	100%

Os três entrevistados concordam que a estratégia da PSP passa por efetivar fiscalização seletiva direcionada para a sinistralidade rodoviária, tendo ainda sido destacada a visibilidade por um dos entrevistados.

O terceiro entrevistado refere a relevância da georeferenciação na definição de áreas de intervenção, bem como a formação de elementos policiais na investigação de sinistros que permita aquilatar este esforço.

No que concerne ao contributo ao alcance da PSP, os três entrevistados concordaram que é necessário apostar na fiscalização sistemática, adequada e seletiva ao fenómeno.

Questão 1.9 - No seu entender quais são os fatores mais relevantes para a preparação e prossecução das operações de fiscalização rodoviária?

Tabela 25 - Matriz de análise de conteúdo da questão 1.9 da entrevista estratégia e planeamento

Categorias	Unidades de Registo	Entrevistados			Unidades de Enumeração	Resultados (%)
		1	2	3		
Questão 1.9						
Fatores mais relevantes para a preparação e execução de Operações	1.1 Mais infrações à legislação rodoviária	X			1	33%
	1.2 Locais com maior sinistralidade		X	X	2	66%
	1.3 Locais onde o tipo de infração é frequente e onde exista risco acrescido de acidente			X	1	33%

Esta questão foi entendida de forma distinta pelo primeiro entrevistado, o qual consagrou na sua resposta a conjuntura atual, integrando inclusive uma crítica explícita ao facto de não se considerar por vezes a sinistralidade.

O segundo e terceiro entrevistados consideraram os locais com maior sinistralidade rodoviária como o fator mais relevante para a preparação e prossecução das operações de fiscalização rodoviária, sendo que o terceiro entrevistado mencionou ainda a sua concordância absoluta com a Recomendação 2004/345/CE de 6 de abril da Comissão Europeia quando estabelece dois critérios cumulativos para a determinação dos locais onde devem ser efetivadas as operações de fiscalização rodoviária, designadamente, os locais onde o tipo de infração é mais frequente e onde exista um risco acrescido de acidente.

Questão 1.10 - Considera que a localização é um fator relevante para a preparação e prossecução das operações de fiscalização rodoviária? E a georreferenciação?

Tabela 26 - Matriz de análise de conteúdo da questão 1.10 da entrevista estratégia e planeamento

Categorias	Unidades de Registo	Entrevistados			Unidades de Enumeração	Resultados (%)
		1	2	3		
Questão 1.10						
Relevância da localização para as Operações	1.1 Fundamental	X	X	X	3	100%
Relevância da georreferenciação	1.2 Muito relevante	X		X	2	66%
	1.3 Mais um instrumento		X		1	33%

Todos os entrevistados concordam que a localização é um fator fundamental para a preparação e prossecução das Operações de Fiscalização Rodoviária. Relativamente à georreferenciação, dois dos entrevistados consideram muito relevante e o segundo apenas mais um instrumento.

Questão 1.11 - Atendendo à sua experiência profissional como é efetivada na PSP a definição dos locais onde são prosseguidas as operações de fiscalização?

Tabela 27 - Matriz de análise de conteúdo da questão 1.11 da entrevista estratégia e planeamento

Categorias	Unidades de Registo	Entrevistados			Unidades de Enumeração	Resultados (%)
		1	2	3		
Questão 1.11						
Como são definidos os locais onde são prosseguidas as Operações	1.1 Aleatório sem nexos causal com a sinistralidade	X			1	33%
	1.2 Que sejam locais seguros para os elementos policiais e intercetados		X	X	2	66%
	1.3 Que estejam na rota de locais de diversão		X		1	33%
	1.4 Que transmitam um sentimento subjetivo de deteção		X		1	33%
	1.5 Fluidez de trânsito, número de elementos e meios a empregar na ação				X	1

Nesta questão um dos entrevistados admite que a definição é aleatória e diversas vezes sem nexos de causalidade com a sinistralidade, sendo que o segundo

entrevistado estabelece três fatores que são observados nesta definição, concretamente, a segurança do local para efetivar a interceção dos veículos, que os mesmos estejam na rota de locais de diversão e que transmitam a convicção ao público da forte probabilidade de serem intercetados, excluindo assim a localização da sinistralidade, pelo que nesse ponto está em concordância com o primeiro entrevistado.

Relativamente ao terceiro entrevistado concorda com o segundo relativamente ao carácter fulcral da segurança na interceção e acrescenta a fluidez de trânsito e os meios humanos e materiais disponíveis para a ação.

Questão 1.12 - Atendendo à sua experiência profissional quais são os pressupostos utilizados na definição dos locais onde são prosseguidas as operações de fiscalização rodoviária

Tabela 28 - Matriz de análise de conteúdo da questão 1.12 da entrevista estratégia e planeamento

Categorias	Unidades de Registo	Entrevistados			Unidades de Enumeração	Resultados (%)
		1	2	3		
Questão 1.12						
Pressupostos utilizados na definição dos locais das operações	1.1 Diurnas são aleatórias	X			1	33%
	1.2 Noturnas vocacionadas para espaços de diversão noturna	X	X		2	66%
	1.3 Depende da finalidade		X		1	33%
	1.4 Maior probabilidade de detetar infrações			X	1	33%

O primeiro entrevistado admite a aleatoriedade das operações de fiscalização diurnas com algumas exceções, dependentes da seletividade, por exemplo, direcionada aos dispositivos de retenção efetuados junto aos estabelecimentos de ensino. No que concerne as operações noturnas, dois entrevistados concordam que estão vocacionadas para os espaços de diversão noturna. O segundo entrevistado aponta que os pressupostos dependerão sobretudo da finalidade da mesma. Relativamente ao terceiro entrevistado considera que “infelizmente” o único fator é onde existe maior probabilidade de detetar infrações.

Questão 1.13 - Qual é o sistema estatístico sobre a sinistralidade rodoviária que se encontra disponível ao dispositivo? Considera-o adequado para a prossecução da estratégia da PSP no que concerne a sinistralidade rodoviária?

Tabela 29 - Matriz de análise de conteúdo da questão 1.13 da entrevista estratégia e planeamento

Categorias	Unidades de Registo	Entrevistados			Unidades de Enumeração	Resultados (%)
		1	2	3		
Questão 1.13						
Acesso à estatística da sinistralidade rodoviária	1.1 Portal Estatístico da PSP	X	X	X	3	100%
Adequação do Sistema às necessidades	1.2 O sistema não é adequado, devido sobretudo à inexistência de coordenadas	X		X	1	66%
	1.3 O sistema é adequado às necessidades		X		1	33%

Os três entrevistados identificam o Portal Estatístico da PSP para aceder à estatística da sinistralidade rodoviária. Salienta-se que nas entrevistas aos Comandantes de Esquadra apurou-se que os mesmos recorrem à base de dados da Esquadra de Sinistralidade Rodoviária.

Dois dos entrevistados consideram que o sistema não está adequado às necessidades, salientando a inexistência de coordenadas geográficas, mas com perspetivas futuras de beneficiação. Um dos entrevistados considerou estar adequado às necessidades do efetivo.

Importa notar que a DT apenas possui atualmente quatro permissões de acesso ao Portal Estatístico do SEI, sendo que um destes acessos pertence ao Adjunto de Comando e apenas um está atribuído a um elemento policial com responsabilidade de elaboração estatística de índole operacional, estranhando-se a inexistência de acessos de elementos policiais adstritos à Esquadra de Sinistralidade Rodoviária, sobre a qual deveria recair, na nossa perspetiva, a incumbência de produzir a estatística da sinistralidade para a Divisão.

Questão 1.14 - No seu entender considera relevante a efetivação de ações de visibilidade no âmbito do trânsito?

Tabela 30 - Matriz de análise de conteúdo da questão 1.13 da entrevista estratégia e planeamento

Categorias	Unidades de Registo	Entrevistados			Unidades de Enumeração	Resultados (%)
		1	2	3		
Questão 1.14						
Relevância das ações de visibilidade no âmbito do trânsito	1.1 Sem dúvida que sim	X	X	X	3	100%
	1.2 Desincentivam comportamentos de risco	X	X	X	3	100%

Os três entrevistados entendem que a visibilidade é muito relevante no âmbito do trânsito, destacando o facto de desincentivar os comportamentos de risco.

CAPÍTULO 4 – CONCLUSÕES, RECOMENDAÇÕES E REFLEXÕES

4.1 – Enquadramento

Alcançado este momento de finalização do trabalho, importa agora realizar-se um balanço sintético, sistemático e, em alguns momentos, crítico, que incida sobre os átomos e conspetos de maior relevo que se sobrelevaram nesta jornada.

A sinistralidade rodoviária é uma calamidade social que afeta decisivamente o desenvolvimento de um país, redundando, em média, na perda de 3.000 vidas por dia em todo o mundo, o que perfaz cerca de 1,2 milhões de mortos e 50 milhões de feridos por ano (WHO, 2004).

Em termos económicos, o custo deste fenómeno representa 1% do PIB dos países subdesenvolvidos, 1,5% do PIB dos países em desenvolvimento e 2% do PIB dos países desenvolvidos (WHO, 2004).

A segurança rodoviária constitui-se enquanto responsabilidade transversal, política, económica e social, implicando, conseqüentemente, uma responsabilidade multissetorial, envolvendo uma plêiade ampliada de atores, nomeadamente, os transportes, a segurança interna, incluindo-se nesta perspetiva a proteção civil, a justiça, a saúde, a exegética científica, as ciências forenses, a engenharia automóvel, as concessionárias das vias, entre outras (Leal, 2009).

A mortalidade e morbilidade da sinistralidade rodoviária e o seu impacto económico e social denunciam uma gestão deficitária e insustentável do sistema de transportes rodoviários, com custos humanos e financeiros muito elevados.

O objetivo principal da segurança rodoviária é a prevenção. A prevenção consiste em gerir, continuamente, os ciclos de retorno, ou seja, em reformular ciclicamente os processos do sistema. Assim, a prevenção implica formular novos normativos aplicáveis ao ambiente rodoviário, estabelecer novas exigências de qualificação dos atores e novas práticas de fiscalização do sistema.

Na literatura existente alusiva à aplicação policial da legislação rodoviária, verifica-se um amplo consenso de que, o principal fator de mediação nos mecanismos

delineados é a dissuasão, significando isto, que a vigilância policial ou vigilância policial percebida impede que os condutores cometam infrações com receio de ser intercetados e, conseqüentemente, penalizados, podendo ser postulado que, para a dissuasão funcionar cabalmente será necessário conceber uma elevada expectativa nos condutores que poderão ser intercetados devido a infrações, além do alcance da presença policial visível, encontrando-se demonstrado que este risco subjetivo de deteção está associado à presença policial ou de equipamento de deteção, como radares. Contudo, também se encontra patenteado que os condutores respeitam as regras só nos arredores de uma fonte de vigilância visível, voltando ao comportamento normal depois de passar além da área de vigilância (Mäkinen et al., 2003).

A questão da visibilidade tem suscitado muita discussão entre o público, autoridades e pesquisadores ao longo dos anos, mas não obstante estas teorizações, concordamos integralmente com Oliveira, quando refere que o efeito visual primário, como meio de dissuasão para a prática de contraordenações, através de veículos e outros meios técnicos e humanos policiais caracterizados possui uma relação direta e quase sempre imediata nos comportamentos dos condutores (Oliveira, 2009), servindo no final para aquilatar o sentimento de segurança.

Nesta perspetiva, atendendo às elevadas capacidades de afetação da visibilidade sob o público em geral, a PSP delineou e implementou uma estratégia global de visibilidade, consagrando a NEP registada sob o n.º AJOOS/DO/01/20 e datada de 6 de fevereiro de 2014, dedicando às atividades específicas de regulação e fiscalização rodoviária uma segmentação individualizada, sob a epígrafe “Patrulhamento de Trânsito e Segurança Rodoviária”, estabelecendo protocolos de atuação dedicados às Zonas de Acumulação de Tráfego (ZAT) e às Zonas de Acumulação de Acidentes (ZAA).

Num estudo instado pela Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária (ANSR), atinente ao Custo Económico e Social dos Acidentes de Viação em Portugal, concluiu-se que o aumento das sanções, *per se*, na maioria dos casos, não é eficaz na diminuição dos acidentes rodoviários e seus efeitos, em termos de mortos e feridos, não sendo a sanção prevista na lei que constitui, por si própria, o incentivo

que influi sobre o comportamento dos condutores e de outros utilizadores das rodovias (incluindo as ruas das localidades), mas sim, a sanção expetável, que é o produto da sanção prevista nas normas legais, pela probabilidade de aplicação da lei, que inclui a atuação dos agentes policiais, bem como o modo como o poder judicial funciona e aplica a lei, nomeadamente, quanto à dilação judicial (Donário & Santos, 2012).

Sobre esta perspetiva importa notar que Elvik (2000), efetuando uma análise custo-benefício às medidas adotáveis para dirimir a sinistralidade rodoviária, concluiu que o incremento da atividade policial é a medida que melhor *ratio* apresenta. Em termos genéricos, os benefícios estimados são, grosso modo, quatro vezes maiores do que os custos, não descartando, contudo, que pudessem ser adotadas outras medidas de segurança.

A ocorrência de um determinado número de acidentes está dependente da interação entre a probabilidade de um acidente ocorrer num determinado local e o número de situações existentes que potenciem a ocorrência do acidente, ou seja, a interação entre o risco e a exposição, respetivamente, constituindo-se evidente que qualquer processo de intervenção dirigido para a melhoria da segurança rodoviária incide sobre um ou ambos os fatores, podendo estes processos ser classificados em função da forma base de abordagem, respetivamente prevenção e redução, constituindo a identificação dos locais de intervenção, o primeiro passo a dar em qualquer programa de segurança rodoviária, devendo os locais selecionados verter a elevada sinistralidade (Seco et al., 2008).

Perante esta constatação, torna-se facilmente perceptível que os locais selecionados para a efetivação de operações de fiscalização rodoviária e as zonas de policiamento de visibilidade neste âmbito, são fatores determinantes de sobeja relevância na satisfação dos predicados de segurança rodoviária, sobretudo no que concerne à intervenção na fase de pré-acidente.

Numa perspetiva racional dedutiva, confinada pela gestão de recursos que são, obviamente, limitados, caberá à entidade fiscalizadora delimitar os locais onde seja possível otimizar o seu esforço e produzir melhores resultados, numa lógica de eficácia e eficiência. Em termos estritamente lógicos, considerando a ampla

dimensão dos locais passíveis de intervenção, parece-nos incontestável que o esforço deverá ser direcionado para o problema, e, neste caso em concreto, o problema é o acidente, o que resulta na relevância, entre outras, da sua localização geográfica em concreto. De facto, não importa o quão efetiva e bem organizada está a fiscalização convencional, patenteando-se impossível criar efeitos dissuasores convenientes se não forem estabelecidas prioridades de execução.

Reputámos também à existência de um aparente paradoxo, concretamente, a ausência de qualquer ponto negro no interior das localidades, onde ocorrem $\frac{3}{4}$ dos acidentes com vítimas, parecendo-nos que o motivo desta inexistência possa estar relacionado com a incapacidade de georreferenciar convenientemente os sinistros, discriminando a sua ocorrência geograficamente, no espaço de 200 metros. Por outro lado, identificámos um aumento de 25 pontos negros discriminados nos relatórios de observação da sinistralidade produzidos pela ANSR, entre os anos de 2012 (33) e de 2013 (58), o que corresponde a um incremento de 47%, destacando-se mais seis pontos negros no IP7, a inclusão de seis pontos negros no IC19 e mais quatro no IC17, apresentando-se inverosímil um aumento de tal grandeza sustentado na mera casualidade, pressupondo-se antes, alterações no processo de apuramento de pontos negros assentes no incremento qualitativo dos dados disponibilizados pelas forças de segurança.

Acresce ainda à evidência paradoxal supra sobrelevada, cientes das capacidades de afetação da fiscalização rodoviária nos fatores de risco intrínsecos à sinistralidade, a qual também parece ser manifesta, que as necessidades de planeamento da fiscalização da PSP não se podem coadunar com os lapsos temporais de difusão desta informação pela entidade com competência legal para o efeito, realçando-se que o relatório produzido pelo Observatório da Sinistralidade Rodoviária atinente ao ano de 2013, data de 23 de junho de 2014, ou seja, seis meses após o final do ano, sendo que, nessa altura, já a Divisão de Trânsito de Lisboa (DT) tinha efetuado 483 operações de fiscalização de trânsito e 119 de visibilidade.

Considerando as proposições destacadas, entendeu-se neste desiderato ser imprescindível confinar o conceito teórico de zona de acumulação de acidentes ao exercício adstrito à PSP, como uma zona geográfica onde, sobretudo por influência

de características da infraestrutura rodoviária específicas à área, a frequência esperada de acidentes é superior ao expetável face à distribuição de acidentes nas áreas circundantes, nomeadamente em zonas aparentemente semelhantes (Cardoso, 1998), afastando-nos dos indicadores de gravidade utilizados para a definição de pontos negros, conquanto aquilatar a nossa capacidade de definição.

Ponderou-se assim que a análise sistemática das causas predominantes da ocorrência de acidentes e a consequente alocação de meios pressupõe a prévia determinação dos locais onde eles ocorrem, encontrando-se provado que a localização dos acidentes por coordenadas x, y é potencialmente o meio mais fidedigno, sendo para tal imperioso dotar os elementos policiais que registam o acidente, de um GPS ou providenciar o acesso às coordenadas através da rede SIRESP, possibilitando aferir de forma descomplexada as coordenadas, para além de que a rede viária terá sempre que estar georreferenciada.

De facto, a inexistência de coordenadas geográficas dos sinistros parece impossibilitar a sua condensação e, conseqüentemente, a definição das zonas de acumulação de acidentes.

A verificação em tempo desta problemática despoletou um esforço por parte da PSP de compulsar a colocação das coordenadas no momento de participação dos sinistros, no entanto, o método atualmente utilizado também não parece deter o rigor necessário, senão vejamos: O elemento policial participante define as coordenadas geográficas através da anotação no mapa do local onde ocorreu o sinistro, parecendo, numa análise superficial, que tal seria razoável, considerando aparentar ser relativamente óbvio, que, num ponto de conflito com dimensões reduzidas (ex. rotunda), este apontamento no mapa seja, mais ou menos, preciso.

No entanto, quando estamos perante um avenida de extensão alargada (Av.^a Infante D. Henrique – 12000 metros, Estrada de Benfica – 4000 metros, Av.^a da República - 1550 metros, ou a Rua Henriques Nogueira em Lisboa), que, possuindo trânsito de peões e automóveis, não tem uma única porta, e, por isso mesmo, sem números de polícia, devemos convir que este exercício já poderá não ser tão rigoroso, sendo exatamente por esse motivo, que se concluiu que as coordenadas geográficas são essenciais para uma intervenção consolidada na sinistralidade rodoviária,

designadamente, nas atividades preventivas.

Evidencia-se assim de aceitação ecuménica que, para a preparação e prossecução de uma intervenção policial é imprescindível a definição concreta da localização, sendo que, quanto mais rigorosa for esta definição, melhores poderão ser as atividades preparatórias e a consagração das imprescindíveis condições de segurança para intervir.

Ficámos cientes que, no planeamento e prossecução das operações de fiscalização rodoviárias existem outros fatores que deverão ser tidos em consideração, designadamente, a tipologia primacial da fiscalização e as condições de segurança para o seu desenvolvimento, o que, nestes termos, significará que uma artéria com elevada sinistralidade poderá não ser adequada para o desenvolvimento de operações de fiscalização em geral, e de fiscalização seletiva em particular.

4.2 - Conclusões do Estudo Exploratório

O estudo exploratório realizado permitiu-nos responder à questão de investigação formulada, concretamente: Na definição dos locais para efetivação de operações de fiscalização rodoviária e visibilidade policial considera-se, enquanto fator crítico e elementar, a localização concreta dos sinistros rodoviários?

Eventualmente devido à sua evidência, as referências bibliográficas atinentes à relevância da localização dos sinistros são parcas e difusas, especialmente ao ser balanceada com as atividades prosseguidas para fazer face a este problema, nomeadamente, a fiscalização rodoviária, estabelecendo-se como exceções a esta aparente dissonância paradoxal a Recomendação 2004/345/CE de 6 de abril de 2004 da Comissão Europeia e a Norma de Execução Permanente registada sob o n.º A/UOOS/DO/01/20 e datada de 6 de fevereiro de 2014, ambas sobrelevadas no decurso deste trabalho.

Perante este cenário efetuámos uma análise ao labor da Divisão de Trânsito de Lisboa, considerando ser a maior subunidade de competência específica de trânsito a nível nacional, com maior sinistralidade participada e atividade operacional consagrada. Para este efeito identificámos as artérias e zonas de acumulação da sinistralidade de 2013 e 2014 e as artérias de acumulação de operações de

fiscalização rodoviária de 2013 e 2014, visando relativizar ambas e apurar consonâncias ou dissonâncias nas localizações.

Dos resultados obtidos verifica-se em 2013 uma quase total dissonância de localizações, constatando-se uma diferenciação alargada entre as zonas de acumulação de acidentes registados e os locais perfilhados para a prossecução das operações de fiscalização, sendo que, com a restrição a dez zonas de acumulação baseadas na frequência, apenas se constatou uma consonância na Avenida Infante D. Henrique. Nesta artéria em particular, com 12.000 m de extensão, são efetivadas quase em exclusivo operações de controlo de velocidade, não sendo possível aferir nem a localização concreta dos sinistros nem das operações, considerando a inexistência de georreferenciação.

Relativamente a 2014 constata-se já uma maior consonância entre as zonas de acumulação registadas, embora ainda um pouco tímida, sendo certo que, ao restringirmos dez zonas de acumulação, verifica-se a consonância do IP7, da Avenida Infante D. Henrique e do Campo Grande, mantendo-se contudo a dificuldade de associar concretamente os locais, atendendo à inexistência de coordenadas geográficas das operações de fiscalização realizadas e à dimensão alargada das artérias de acumulação em apreço.

No que concerne à visibilidade, constatou-se na análise efetuada que apenas se encontra totalmente consagrada a definição e estabelecimento das respetivas ações nas zonas de acumulação de tráfego, as quais extravasam, por conseguinte, o critério da sinistralidade.

Nestes moldes, podemos referenciar que **na definição dos locais para efetivação de operações de fiscalização rodoviária e visibilidade policial não está a ser considerada, enquanto fator crítico e elementar, a localização concreta dos sinistros rodoviários.**

O estudo exploratório também nos **permitiu exponenciar a mais-valia inerente à existência e efetiva utilização das coordenadas geográficas**, vislumbrando-se facilmente nos mapeamentos geográficos a diferenciação existente entre o apuramento de artérias de acumulação de sinistros e as zonas de acumulação de sinistros, sobrevivendo, perante a existência de coordenadas geográficas, a hipótese

de otimização do planeamento e efetivação das ações de fiscalização rodoviária nos locais em concreto onde realmente subsiste o problema.

Não podíamos deixar de referir nesta conclusão, que neste estudo foi possível confirmar também um referencial imagético que detínhamos relativo ao labor prosseguido pela Divisão de Trânsito, concretamente, a quantidade avassaladora de missões prosseguidas e o esforço exaustivo manifestado. De facto, ao número substancial de sinistros participados, operações de fiscalização e ações de visibilidade desenvolvidas teremos de acrescentar os inúmeros eventos que sucedem em Lisboa e as manifestações que, diga-se, em 2013 obtiveram um número recorde, sendo que as atividades dedicadas ao trânsito nestes desideratos são exponenciais quantitativa e imprescindíveis qualitativamente.

4.3 - Conclusões das Entrevistas

As entrevistas efetuadas permitiram efetuar uma conjugação referencial de impressões com os resultados obtidos no estudo exploratório, complementando-o, para além de sustentar racionalmente as recomendações que apresentaremos. Concomitantemente foi exequível consolidar a resposta à pergunta derivada: Existem condições instrumentais para a definição concreta da localização dos sinistros pelos efetivos responsáveis?

Nas entrevistas aos Comandantes de Esquadra demarca-se claramente a sua propensão para as atividades de fiscalização em detrimento da sinistralidade, o que acaba por influir decisivamente na diminuta relevância consagrada à localização da sinistralidade na efetivação das ações de fiscalização rodoviária, aliás, devidamente comprovada na correlação efetivada entre as zonas de acumulação.

Paralelamente salienta-se que o acesso à estatística é efetuado através da base de dados da Esquadra de Sinistralidade Rodoviária em detrimento do Portal estatístico do SEI. Não obstante, importa notar que os fluxos procedimentais inerentes à estatística da sinistralidade não serão consonantes com as funções primordiais que lhes estão consignadas, nomeadamente, de fiscalização, sendo que, nestes termos, não será exetável que o apuramento estatístico da sinistralidade integre o conteúdo

funcional básico dos mesmos, devendo sim, ser-lhes outorgada mensalmente porquanto definição do plano de fiscalização mais adequado.

No que concerne à definição dos locais das operações prosseguidas pelas esquadras que se encontram sob a sua responsabilidade, julga-se que esta é uma missão inalienável do Comandante de Esquadra, atendendo a que constitui um dos fulcros da sua atividade de comando, sobretudo considerando tratarem-se de esquadras orientadas para a fiscalização rodoviária, sendo certo que, na análise efetuada aos relatórios das operações concretizadas, demonstrou-se que, ao contrário do alegado nas entrevistas, esta definição em concreto é efetivada no momento de entrada de serviço das equipas, extravasando diversas vezes o controlo do Comandante de Esquadra, apresentando-se o número acrescido de operações volantes prosseguidas, como o paradigma desta conjetura.

Quanto às ações de visibilidade, conforme já tivemos oportunidade de referir, a DT cumpre integralmente os pressupostos inerentes à determinação e consolidação das ZAT, podendo induzir-se que tal poderá estar diretamente ligado à relevância outorgada pelos Comandantes de Esquadra a esta atividade em concreto, não obstante as dificuldades criadas na gestão de meios com uma missão adicional.

Nas entrevistas inscritas no planeamento e estratégia constata-se, como não podia deixar de ser, uma diferente propensão para o objeto estratégico institucional, o qual enquadra a sinistralidade em primeira instância como fundamento da fiscalização, destacando-se a sua concordância na efetivação de fiscalização sistemática, adequada e seletiva direcionada para a sinistralidade rodoviária, delineando os locais com maior sinistralidade rodoviária como o fator mais relevante para a preparação e prossecução das operações de fiscalização rodoviária.

Salienta-se a este propósito que dois dos entrevistados admitem que, atualmente, a definição dos locais das operações é aleatória e diversas vezes sem nexo de causalidade com a sinistralidade, destacando-se a “força dos números” como um dos critérios primaciais para a perfilhação de um local em detrimento de outro.

Os três entrevistados identificam o Portal Estatístico da PSP para aceder à estatística da sinistralidade rodoviária, destacando-se dos Comandantes de Esquadra que recorrem à base de dados da Esquadra de Sinistralidade Rodoviária,

evidenciando a atual inexistência de coordenadas geográficas que permitam retirar conclusões mais fidedignas sobre a sinistralidade, designadamente, sobre a sua localização em concreto.

Importa notar que a DT apenas possui atualmente quatro permissões de acesso ao Portal Estatístico do SEI, sendo que um destes acessos pertence ao Adjunto de Comando e apenas um está atribuído a um elemento policial com responsabilidade de elaboração estatística de índole operacional, estranhando-se a inexistência de acessos de elementos policiais adstritos à Esquadra de Sinistralidade Rodoviária, sobre a qual deveria recair, na nossa perspetiva, a incumbência de produzir a estatística da sinistralidade para a Divisão.

Neste sentido, computa-se permissível arguir **que não existem condições instrumentais para a definição concreta da localização dos sinistros pelos efetivos responsáveis**, considerando, por um lado, a inexistência ou debilidade de atribuição das permissões de acesso ao Portal Estatístico do SEI na DT e, por outro, a inexistência de coordenadas geográficas no Portal Estatístico do SEI que permitam a consagração efetiva das zonas de acumulação.

4.4 - Recomendações

Atendendo aos resultados obtidos no estudo que agora termina, parece-nos adequado sobrelevar algumas especificidades que se apresentam passíveis de benfeitoria imediata ou a curto prazo.

Considerando que o predicado fundamental e publicitado inerente às atividades de fiscalização rodoviária é a sinistralidade registada, procurando-se prevenir e reprimir comportamentos de risco dos condutores, assente na análise e definição dos grupos de risco e atuação sobre os fatores de risco intrínsecos à circulação rodoviária e atendendo a que, o combate a um fenómeno com esta natureza e dimensão implica o seu conhecimento profundo, constata-se a necessidade de desenvolver mecanismos que permitam definir áreas prioritárias de intervenção, através do conhecimento fidedigno do local da ocorrência, sobrelevando-se a georreferenciação dos acidentes de viação como um fator fulcral porquanto a definição em concreto das zonas de acumulação de acidentes.

De facto, constata-se que só através da definição concreta destas zonas será possível direcionar o esforço policial intenso adjacente às inúmeras operações de fiscalização rodoviária e ações de visibilidade desenvolvidas anualmente.

Salienta-se, uma vez mais que, numa perspetiva racional dedutiva, confinada pela gestão de recursos que são, obviamente, limitados, caberá à entidade fiscalizadora delimitar os locais onde seja possível otimizar o seu esforço e produzir melhores resultados, sendo certo que, considerando a ampla dimensão dos locais passíveis de intervenção, parece-nos incontestável que o esforço deverá ser direcionado para o problema, e, neste caso em concreto, o problema é o acidente, o que resulta na relevância, entre outras, da sua específica localização geográfica, afigurando-se indispensável que esta premissa seja efetivamente prosseguida na definição dos locais das atividades de fiscalização.

Também neste prisma, configura-se imprescindível, antes de mais, confinar o conceito teórico de zona de acumulação de acidentes ao exercício adstrito à PSP, distanciando-se dos indicadores de gravidade que estão inerentes à concetualização de ponto negro, pelos motivos anteriormente focalizados, determinando-se enquanto zona geográfica onde, sobretudo por influência de características da infraestrutura rodoviária específicas à área, a frequência esperada de acidentes é superior ao exetável face à distribuição de acidentes nas áreas circundantes, nomeadamente em zonas aparentemente semelhantes, incluindo todos os sinistros, não obstante a sua gravidade.

Obviamente que a gravidade do sinistro é relevante na priorização da atividade policial, na tal lógica de meios limitados, no entanto, a conjugação dos indicadores de gravidade com a proximidade espacial de 200 metros entre sinistros, parece implicar a inexistência de zonas de acumulação no interior da localidade, sendo este o verdadeiro cerne da atividade policial rodoviária da PSP, para além de que os sinistros, regra geral, afetam a circulação rodoviária independentemente da sua natureza, influenciando na imagética institucional do cidadão comum, que apenas percebe estar a ser afetado na sua vivência por um sinistro, e não estará interessado na tipologia do mesmo quando avalia a prestação policial, exceto se estiver envolvido no sinistro, claro está.

Paralelamente à formulação concetual das zonas de acumulação de acidentes, ficou claro que a inexistência de coordenadas geográficas afetará indelevelmente a definição concreta dos locais onde será necessário incidir o esforço policial, pelo que, atendendo à atual indicação no SEI das coordenadas geográficas de cada sinistro participado, não obstante, como vimos, poder ser melhorada através da utilização da rede SIRESP, apresenta-se crucial disponibilizar esta informação ao dispositivo, capacitando o mesmo, através de formação, para a definição de zonas de acumulação de acidentes com recurso a software *open source*¹⁸ disponível no mercado. Refira-se a este propósito o esforço já realizado no Gabinete de Sistemas de Informação para o cumprimento deste desiderato, tendo sido publicado no Portal Operacional uma plêiade alargada de zonas de acumulação de acidentes relativas ao Concelho de Lisboa, no entanto, a concentração de tal labor a nível nacional será inconcebível, cabendo a responsabilidade de definição concreta das zonas de acumulação ao Comando territorialmente competente, aliás, como se encontra plasmado na NEP AUOOS/01/20. Nestes termos, realça-se que, sem que suceda a efetiva disponibilização através do portal estatístico da informação trabalhável e a aludida formação de elementos policiais especificamente preparados para esta incumbência, tal exercício será sempre inócuo.

Paralelamente, parece-nos indiscutível que a integração dos relatórios operacionais no SEI seria profícua para a análise da informação estatística contida, desburocratizando-se também desta forma o processo hodierno, podendo ser acrescentadas as coordenadas geográficas extraíveis através da rede SIRESP (emissor/recetor), porquanto otimizar posteriores investigações analíticas e ampliar a capacidade de avaliação dos processos desenvolvidos neste âmbito.

Por fim, importa sobrelevar que a informação atualmente detida pela PSP no que concerne à sinistralidade, nomeadamente, às coordenadas geográficas, será sempre considerada extremamente valiosa, sobretudo atendendo à sua oportunidade, pelo que poderia ser efetuada uma consulta ao mercado aplicacional visando identificar eventuais parcerias, cientes que, designadamente as coordenadas, não se trata de

¹⁸ Semelhantes ao ArcGIS (sujeito a licença) apresentam-se como alternativas credíveis: o GRASS, o PostGIS, o i3GEO, entre outros;

informação reservada. Para além disso, constata-se a existência de inúmeras aplicações de trânsito acessíveis ao cidadão comum, as quais otimizariam os seus serviços se beneficiassem do acesso, em tempo oportuno, às coordenadas geográficas dos sinistros, aperfeiçoando-se, concomitantemente, a comunicação junto do público e, conseqüentemente, a capacidade de gestão rodoviária policial através do recurso, por exemplo, a desvios de trânsito.

4.5 - Reflexões Finais

Esta empreitada que agora terminamos não se revelou fácil. Muito terá ficado por dizer, poderiam ter sido explorados outros tipos de dados, efetivado distintas correlações, ou perfilhado diferentes orientações que norteassem a abordagem do problema. A fórmula que se abraçou, sabemos ter as suas frangibilidades e limitações, mas foi a que se nos afigurou mais aliciante e exequível, com os referenciais que detínhamos inicialmente, no entanto, com esta abordagem, ainda que imperfeita, esperamos ter conseguido dar um modesto contributo para o aprofundamento do conhecimento acerca do impacto e da estrutura da fiscalização na sinistralidade, na certeza porém de que muito está ainda por explorar neste domínio, e na convicção de que as medidas tendentes a uma diminuição sustentada da sinistralidade nas estradas portuguesas, cada vez mais, se têm de fundar no saber dirigido ao conhecimento do fenómeno nas suas diferentes envolvências e configurações.

Após profunda ponderação, mormente devido à extensão do trabalho, considerámos contudo crucial incidir em dois pontos finais que parecem afetar decisivamente o labor nesta área policial tão heteróclita e proeminente, podendo inclusive representar o palimpsesto das vicissitudes supra proclamadas.

4.5.1 – Desmistificação imagética da atividade policial rodoviária

Indubitavelmente, como bem refere Torres, ninguém consegue “vender” a sua imagem aos outros sem que, acima de tudo goste de si próprio (Torres, 2014), e a

segurança rodoviária desenvolvida pela PSP espelha bem este dogma, afetando inexoravelmente a perceção do público em geral.

Esta afetação é de tal monta que será relativamente comum obter espanto popular perante a concretização de que existem especialistas em segurança rodoviária na PSP e que esta instituição tem um papel preponderante neste âmbito. Para o comum cidadão, a segurança rodoviária é empreitada da Guarda Nacional Republicana (GNR) e tal resulta da ineficiência de conquista e cativação na comunicação da PSP, a qual, por sua vez, reflete a parca relevância concedida pela Instituição a esta sua especificidade funcional.

Em 1990, o então Ministro da Administração Interna, Manuel Pereira, numa comunicação proferida aos Cursos de Defesa Nacional de Lisboa e do Porto, advogava que a atividade de segurança interna, que é exercida pelas forças e serviços de segurança nos termos da Constituição da República, da Lei n.º 20/87, da legislação penal e processual penal e das respetivas leis estatutárias, desenvolve-se nos seguintes domínios fundamentais:

- Informações;
- Prevenção de todas as formas de criminalidade;
- Manutenção ou reposição da ordem e tranquilidade pública;
- Investigação criminal.¹⁹

Em 1990 a sinistralidade já era um problema acirrado, contabilizando-se 45.110 acidentes com vítimas, 2.321 mortos e 12.165 feridos graves, o que relativizado com a média da União Europeia a 27, corresponderia a mais 163 mortos por cada milhão de habitantes, no entanto, aparentemente, a segurança rodoviária não merecia destaque enquanto domínio fundamental na segurança interna.

Passados quase 25 anos, aos domínios fundamentais supramencionados foi adicionada a cooperação internacional, continuando a segurança rodoviária fora dos cânones primordiais da atividade prosseguida na segurança interna, sendo comum no meio académico, referir-se, na nossa perspetiva erradamente, que a segurança rodoviária poderá incluir-se na ordem e tranquilidade públicas.

¹⁹ Manuel Pereira Ministro da Administração Interna, Política de Segurança Interna - Comunicação proferida aos Cursos de Defesa Nacional de Lisboa e do Porto em 19 de Maio de 1990.

Se um fenómeno com esta dimensão e efeitos nefastos não é individualizável enquanto pilar fundamental da segurança interna, ignoram-se os critérios passíveis de aplicar para sobrelevar outras matérias.

Aliás esta arrematação concetual não granjeia acolhimento na GNR, obtendo a segurança rodoviária destaque na sua comunicação em todas as vertentes, incluindo a académica, designadamente, através das sucessivas referências ao problema despoletado com a extinção da Brigada de Trânsito e a reorganização territorial que concedeu artérias centrais à PSP²⁰, não obstante tais alegadas vicissitudes serem dissonantes da estatística apurável.

No entanto, o paradigma da relevância concedida é a diferenciação efetuada nas unidades orgânicas flexíveis da GNR e da PSP, em que na primeira existe uma Unidade dedicada em exclusivo à segurança rodoviária e na PSP resume-se à Divisão de Trânsito e Segurança Rodoviária integrada no Departamento de Operações²¹.

“A segurança rodoviária é um dos pilares fundamentais e um dos objetivos da atuação” do Ministério da Administração Interna, afirmou o então Ministro Miguel Macedo na Comissão Parlamentar da Economia e Obras Públicas na Assembleia da República no dia 14 de janeiro de 2014, omitindo-se contudo os moldes em que tal se deve processar.

Na verdade, conforme menciona Torres, entre 2007 e 2012, incluindo três anos de forte contenção orçamental, a verba aplicada pelo Ministério da Administração Interna (MAI) nos Serviços de Proteção Civil e Segurança Rodoviária subiram 29%, contrapondo com os 7% de aumento, no mesmo período, aos Serviços de Investigação e Forças e Serviços de Segurança, sob a tutela do mesmo Ministério (Torres, 2014).

No entanto, esta visão parcelar do investimento efetuado será, eventualmente, a par com a conceção imagética da segurança rodoviária que propala, um óbice ao imprescindível investimento na especialização e meios afetos, com evidentes custos para a prossecução da missão acometida à PSP neste âmbito, configurando-se

²⁰ Portaria 778/2009, de 22 de julho.

²¹ Despacho 11714/2010, de 20 de julho.

profícuo aludir que, entre 2011 e 2014, foram outorgados à PSP, por Despachos do MAI²², 7.262.296,03€ provenientes do Fundo de Garantia Automóvel²³ destinados à prevenção e segurança rodoviária, no entanto, o desinvestimento na área do trânsito da PSP é gritante.

4.5.2 – Desconstrução de uma falácia imagética

Já tivemos oportunidade de abordar as vicissitudes decorrentes de uma aparente concorrência existente entre a PSP e a GNR pela hegemonia sobre a fiscalização rodoviária e a gestão de primeira linha da segurança rodoviária, a qual obtém a sua maior significância quando se aborda a extinção da Brigada de Trânsito e se consagram comparações estatísticas erróneas e desgarradas em áreas que anteriormente estiveram sob a alçada da GNR e passaram para a responsabilidade da PSP²⁴, constituindo o IC19 o exemplo paradigmático.

Em termos imagéticos também já tivemos oportunidade de referir que perdura uma clara ascendência da GNR nesta matéria, sendo comumente destacada a amplitude da rede viária que se encontra sob a sua tutela, bem como o território continental, constituindo-se apanágio institucional declararem-se especialistas em segurança rodoviária em detrimento da PSP, constatando-se serem bem-sucedidos, considerando já termos sido confrontados com o desconhecimento do público que a PSP possui competências alargadas no âmbito da sinistralidade e segurança rodoviária.

Esta questão também é facilmente verificável na bibliografia existente sobre sinistralidade e segurança rodoviária, designadamente, em teses de mestrado

²² Despacho MAI n.º 188/2012 de 16 de dezembro 2011; Despacho MAI n.º 14234/2012 de 24 de outubro 2012; Despacho MAI n.º 8990-A/2013 de 8 de julho 2013; Despacho MAI n.º 7577/2014 de 28 de maio 2014.

²³ O Fundo de Garantia Automóvel (FGA) tem disponibilizado importantes recursos financeiros para fins de prevenção e segurança rodoviárias que devem ser cada vez melhor utilizados e rentabilizados, sendo que esses recursos resultam da aplicação da percentagem de 0,21% do montante sobre o total dos prémios comerciais de todos os contratos de «seguro automóvel», líquidos de estornos e anulações, destinada à prevenção rodoviária, nos termos da alínea b) do n.º 1 e do n.º 3 do artigo 58.º do Decreto-Lei n.º 291/2007, de 21 de agosto, retificado por Declaração de Retificação n.º 96/2007, de 19 de outubro, e alterado pelo Decreto-Lei n.º 153/2008 de 6 de agosto, e devem ser distribuídos nos termos da alínea d) do artigo 59.º do mesmo diploma legal.

²⁴ Portaria n.º 778/2009 de 22 de julho

efetuadas por elementos adstritos ao quadro dessa força de segurança, estabelecendo-se alusões como: “As forças de fiscalização e controlo da sinistralidade julga-se deverem estar organizadas numa única entidade, com comando completo e centralizado.” (Leal, 2010, p. 23).

Perante tal cenário parece-nos imperioso desconstruir tal falácia, recorrendo às conclusões obtidas num estudo realizado no Departamento de Operações da Direção Nacional da PSP (Barata & Sá, 2014), o qual pretendeu realçar os contributos das atividades prosseguidas pela GNR e PSP, no âmbito do combate à sinistralidade rodoviária.

Em 2012, segundo o Instituto de Seguros de Portugal (ISP), o número total de veículos matriculados (considerando ciclomotores, motociclos e ligeiros) em Portugal era de 5.371.738 veículos²⁵, sendo que em média existiam 505 viaturas por cada 1000 habitantes. Considerando que a fiscalização rodoviária é efetuada pela GNR e pela PSP, verificou-se que na área da primeira estavam seguros 53% das viaturas e, na área da PSP, cerca de 47%.²⁶

Apesar de poder ser regularmente mencionado que a extensão territorial sob a responsabilidade da PSP é muito menor, comparativamente com a GNR, uma efetiva análise à sinistralidade, além de abordar, como é óbvio, a questão espacial e temporal, terá de se debruçar de forma mais exaustiva sobre a densidade demográfica e, em concreto, sobre as flutuações populacionais²⁷.

Não obstante, como a questão populacional poderia mesmo assim ser francamente discutível, concluiu-se naquele estudo que a melhor abordagem seria através do parque automóvel, e nessa é notória uma “divisão” do parque automóvel segurado por áreas de responsabilidade (47% na área da PSP e 53% na área da GNR),

²⁵ Vide <http://www.isp.pt/NR/exeres/7D383D46-9431-416E-98C7-395B0A9E7080.htm>

²⁶ Nos concelhos cuja área é fiscalizada por ambas as forças de segurança, foi considerado na distribuição a ponderação da população afeta a cada entidade.

²⁷ Em termos meramente figurativos, porquanto uma melhor perceção do supra aludido, diga-se que o Deserto do Saara, localizado no Norte da África, tem uma área total de 9 065 000 km², sendo a sua área quase equiparável à da Europa (10 400 000 km²), no entanto, apenas tem uma população de 2,5 milhões de pessoas, ou seja, menos que a Região de Lisboa, a qual tem uma superfície de 2.962,4 km² (3% do território nacional) e uma população estimada em 2 821 699 habitantes (Censos 2011), o que corresponde a 28% do Continente e a 26,7% da população portuguesa.

sabendo-se que é, nos grandes aglomerados urbanos que se concentra uma grande parte desse mesmo parque.

Ora, atendendo à indubitável “divisão” do parque automóvel, presumir-se-ia que tal se refletiria na frequência e consequências da sinistralidade, no entanto, bastará verificar o relatório de sinistralidade de 2012 (ANSR, 2012), para constatar que tal não corresponde à realidade, sendo que os acidentes com vítimas, claramente, prevalecem na área de responsabilidade da GNR, com um peso significativo de 61% do total, ou seja, cerca de 6,4 acidentes por cada 1.000 viaturas, contra 4,6 acidentes por cada 1.000 viaturas na área da PSP.

Quando se fala em sinistralidade dentro de localidades pressupõe-se, à partida, que essa tipologia de sinistros é quase da inteira responsabilidade da PSP, compreendendo-se dentro do quadro da sua presença organizacional em ambiente exclusivamente urbano. No entanto, da análise sumária efetuada, verificou-se que essa é uma perceção errada porquanto a GNR também está implantada em bastantes localidades e ambiente urbano com alguma, média complexidade rodoviária, contribuindo, significativa e abundantemente, para os números globais da sinistralidade dentro de localidades, sendo certo que, fora das localidades, a quase totalidade dos acidentes (92%) ocorrem na área da GNR.

Neste prisma não deixa de ser surpreendente constatar que, das vítimas mortais registadas dentro de localidades, apenas 27% do total correspondem a vítimas verificadas na área de responsabilidade da PSP, correspondendo assim 73% à área sob a responsabilidade da GNR.

No que concerne às atividades de fiscalização, as quais, como vimos, possuem um papel capital na segurança e controlo da sinistralidade rodoviária, subordinam-se as mesmas ao plano tecnológico, visando-se simplificar as tarefas administrativas, disciplinar os processos produtivos, ampliar as capacidades de controlo e registo e assim aperfeiçoar os índices de economia processual e facilitar a atividade diária dos elementos policiais.

Exatamente com os intuitos supramencionados, têm sido nos últimos anos disponibilizados equipamentos tecnológicos a ambas as forças de segurança,

constituindo o SCOT²⁸ o exemplo paradigmático, sendo que a sua implementação veio revolucionar todas as atividades que circunscrevem o processamento das infrações rodoviárias.

Neste sentido, atendendo sobretudo à sua relevância funcional, no já sobejamente referido estudo, foram abordados os dados atinentes à utilização do sistema pela PSP e pela GNR, tendo sido eleito o mesmo lapso temporal da análise efetuada à sinistralidade rodoviária (2010-2012).

Entre 2010 e 2012, o SCOT foi utilizado para elaborar 813.718 contraordenações diretas e 1.172.986 contraordenações indiretas, sendo que, neste último caso, esta possibilidade apenas foi disponibilizada no final de 2010.

Ora, pese embora, conforme vimos, o parque automóvel esteja distribuído quase uniformemente, a atividade de fiscalização e seus resultados diretos são substancialmente diferentes entre as duas forças policiais.

A este propósito importa relacionar a fiscalização realizada com o número de viaturas seguradas na área de responsabilidade de cada uma das forças de segurança, verificando-se que, em média, por cada 1000 viaturas, 92 são fiscalizadas na área da GNR e 244 são fiscalizadas na área da PSP, ou seja, são fiscalizadas pela PSP mais 265% de viaturas.

Analisando agora os valores absolutos das contraordenações podemos salientar que, quer nas autuações diretas, nas quais se privilegia o contato pedagógico com o condutor, quer nas autuações indiretas, o trabalho da PSP tem sido, de longe, mais eficaz e eficiente.

Bastará um singelo exercício analítico para concluir nesse sentido, dado que em autuações diretas a PSP elaborou cerca de 56% do total de autuações (contraordenações), por oposição a 44% da GNR e nas autuações indiretas o diferencial é ainda mais significativo, com a PSP a produzir cerca de 77% do total das contraordenações.

²⁸ Este sistema, idealizado pela PSP e adquirido pela ANSR, utilizado na GNR e PSP desde 2010, permite efetuar todos os procedimentos intrínsecos à elaboração e processamento dos autos de contraordenação por infrações rodoviárias.

Face ao exposto, que parece desconstruir a falácia há muito emergente da hegemonia da GNR nas atividades de segurança rodoviária, quase concordamos, se tal fosse exequível, com a referência: “As forças de fiscalização e controlo da sinistralidade julga-se deverem estar organizadas numa única entidade, com comando completo e centralizado.” (Leal, 2010, p. 23), no entanto, propenderíamos tal desiderato para a Instituição que revela maior eficácia e eficiência no seu labor.

REFERÊNCIAS

- Anderson, R.W.; McLean, A.J.; Farmer, M.J.; Lee, B.H. & Brooks, C.G.. (1997). Vehicle travel speeds and the incidence of fatal pedestrian crashes. *Accident Analysis and Prevention*, 29 (5), 667-674.
- Akkermans, L., & Orozova-Bekkevold, I. (2007). *Review of main conclusions of completed relevant projects (Working Paper 1)*. Police Enforcement Policy and Programmes on European Roads. Obtido em 08 de dezembro de 2014, de www.pepper.eu.org
- Almeida, P. (2009). Políticas de Segurança: Visão de Futuro. *Revista de Segurança e Defesa*, Jan/Mar, 50 – 55.
- Associação para o Museu dos Transportes e Comunicações. (2012).. *O Automóvel no Espaço e no Tempo*. Obtido em 8 de dezembro de 2014, de http://www.amtc.pt/_AMTC/EXP/museu/por.html.
- Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária. (2008). *Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária 2008-2015*. Lisboa: ANSR. Obtido em 18 de novembro de 2014, de www.ansr.pt/Portals/0/estrat/ENSR_EstrategiaNacionaldeSegurancaRodoviaria.pdf.
- Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária. (2012). *A circulação na Lisboa seiscentista*. Lisboa: ANSR. Obtido em 02 de janeiro de 2015, de www.ansr.pt/SegurancaRodoviaria/Historia/Documents/Hist%C3%B3ria%20da%20Seguran%C3%A7a%20Rodovi%C3%A1ria/A%20primeira%20regra%20e%20sinaliza%C3%A7%C3%A3o%20de%20tr%C3%A2nsito.pdf.
- Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária. (2012a). *O Telemóvel e a Condução*. Lisboa: ANSR. Obtido em 08 de Dezembro de 2014, de www.ansr.pt/SegurancaRodoviaria/Conselhos/Documents/O%20TELEM%C3%93VEL%20E%20A%20CONDU%C3%87%C3%83O.pdf.
- Armour, M. (1984). A Review of the Literature on Police Traffic Law Enforcement. *Australian Road Research*, 14, 17-24.
- Barata, S.; Sá, V. & Grilo, P. (2014). *Segurança Rodoviária, atividade operacional e sinistralidade*. Lisboa: Departamento de Operações da Direção Nacional da Polícia de Segurança Pública.

- Barros, A. & Loureiro, C. (1997). Determinantes dos comportamentos de transgressão na condução rodoviária. *Revista Portuguesa de Educação*, 10 (1), 165-174.
- Branco, C. (2000). *Desafios à Segurança e Defesa, e os Corpos Militares de Polícia*. Lisboa: Sílabo.
- Brites, J., & Baptista, A. (2010). Comportamentos agressivos ao volante. *Atas do VII Simpósio Nacional de Investigação em Psicologia* (pp. 3500 - 3503). Braga: Universidade do Minho.
- Brito, B. & Dores, A. (2009). *Estudo da Sinistralidade Rodoviária Grave Ocorrida na Zona de Acção da Brigada de Trânsito em 2005 - Para uma optimização do registo*. Lisboa: Instituto Superior de Ciências do Trabalho e da Empresa (ed. policopiada).
- Cauzard, J.P. & Quimby, A. (2000). *The attitudes of European drivers towards the enforcement of traffic regulations (Deliverable 7)*. The "ESCAPE" Project. Obtido em 09 de dezembro de 2014, de http://virtual.vtt.fi/virtual/proj6/escape/escape_d7.pdf.
- Carbonell, E. & Rothengatter, T. (1990). Actitudes ante las infracciones y nuevas tecnologías en el control del tráfico. Conferência no *VII Congresso Nacional de Psicologia*. Barcelona.
- Cardoso, J. (1998). *Definição e detecção de zonas de acumulação de acidentes na rede rodoviária nacional* (Relatório 119/98). Lisboa: Laboratório Nacional de Engenharia Civil.
- Comissão Europeia. (2004). Recomendação da Comissão Europeia 2004/345/CE de 6 de abril de 2004.
- Comissão Europeia. (1999). Relatório 2697/99 da Comissão Europeia. *Comunicação da Comissão ao Conselho, ao Parlamento Europeu, ao Comité Económico e Social e ao Comité das Regiões: prioridades na segurança rodoviária na UE – Relatório de progresso e classificação de ações*. Obtido em 10 de Dezembro de 2014, de eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri.
- Comunidades Europeias. (2001). *Livro Branco: A política europeia de transportes no horizonte 2010: a hora das opções*. Luxemburgo: Serviço das Publicações

Oficiais das Comunidades Europeias.

- Donário, A. (2010). *Análise Económica da Regulação Social – Causas e Consequências e Políticas dos Acidentes de Viação*. Lisboa: Edual.
- Donário, A. & Santos, R. (2012). *Custo Económico e Social dos Acidentes de Viação em Portugal*. Lisboa: Edual.
- Edwards, M.L. & Brackett, R.Q. (1978). The Management of Speed. *Traffic Safety*, October, 18 - 30.
- Elvik, R. & Amundsen, A. (2000). *Improving road safety in Sweden: An analysis of the potential for improving safety, the cost-effectiveness and cost-benefit ratios of road safety measures*. Oslo: Institute of Transport Economics. Obtido em 08 de dezembro de 2014, de <https://www.toi.no/getfile.php/Publikasjoner/T%C3%98l%20rapporter/2000/490-2000/490-2000-el.pdf>.
- Elvik, R. (2000). Cost-Benefit Analysis of Police Enforcement. (Working Paper 1). The “ESCAPE” Project. Obtido em 02 de janeiro de 2015, de http://virtual.vtt.fi/virtual/proj6/escape/escape_wp1.pdf.
- Elvik, R. (2008). Road safety management by objectives: A critical analysis of the Norwegian approach. *Accident Analysis & Prevention*, 40, 1115 - 1122.
- European Transport Safety Council. (1999) *Police enforcement strategies to reduce traffic casualties in Europe*. Bruxelas: ETSC.
- European Transport Safety Council. (2007). *Social and Economic Consequences of Road Traffic Injury in Europe*. Bruxelas: ETSC.
- Farinha, L. (2008). *O Código da Estrada de 1928*. Lisboa: ANSR.
- Fernandes, L.. (2014). *Intelligence e Segurança Interna*. Lisboa: ISCPSI.
- Ferreira, J. R. & Ferreira, J. C. (2012). Georeferencing Road Accidents with Google Earth: Transforming Information into Knowledge for Decision Support. *The Electronic Journal Information Systems Evaluation*, 14 (1), 27-36. Obtido em 10 de Dezembro de 2014, de www.ejise.com.
- Goldenbeld, C.; Jayet, M.C.; Fuller, R. & T. Mäkinen. (1999). *Enforcement of traffic laws*. Review of the literature on enforcement of traffic rules in the framework of GADGET Work Package 5. SWOV, INRETS, TCD, VTI. SWOV Países Baixos : Institute for Road Safety Research.

- Gouveia, J. e Pereira, R.. (2007). Estudos de Direito e Segurança. Coimbra: Almedina.
- Groeger, J.. (1995). Psychological Influences on Traffic Law Compliance, *Análise Psicológica*, 13 (3), 257-269.
- Grupo AXA. (2009). AXA Barómetro de prevenção rodoviária 2009. [Em Linha]. Obtido em 12 de Dezembro de 2014, de www.imtt.pt/sites/imtt/portugues/noticias/documents/axabarometro.pdf.
- Harrison, W. A. (1998). Deterrence may not result from "deterrence": challenges to a deterrence account of the effect of enforcement on behaviour. Road Safety Research, Policing, Education Conference, 2 (9-13) Nova Zelândia: Land Transport Safety Authority.
- Hoffmann, M., & Legal, E. (2003). Sonolência, estresse, depressão e acidentes de trânsito. Em M. Hoffmann, R. Cruz, & J. Alchieri, *Comportamento humano no trânsito* (pp. 343-374). São Paulo: Casa do Psicólogo.
- Horta, M.; Mendes, R. & Oliveira, R. (2009). *Condução, Risco e Segurança – Introdução à Psicologia do Tráfego* Lisboa: ISPA.
- Jamroz, K. (2008). Review of Road Safety Theories and Models. *Journal of KONBiN*, 1(4), 90-98.
- Leal, P. (2009). *Modelação do Sistema Rodoviário: na perspetiva do conflito emergente*. Lisboa: Instituto Superior de Ciências do Trabalho e da Empresa.
- Leal, P. (2010). *Manual de Formação. Estudos Avançados em Direito e Segurança*. Lisboa: Faculdade de Direito da Universidade Nova de Lisboa.
- Machado, P.. (2009). *Uma análise sociológica de algumas questões relativas à segurança pública. Evolução e principais tendências em Portugal*. (Comunicação apresentada na Conferência sobre Segurança Pública PremiValor Consulting). Lisboa: Laboratório Nacional de Engenharia Civil. www.premivalor.com/images/apresent09/PauloMachado.pdf
- Mäkinen, T.; Zaidel, D.M.; Andersson, G.; Biecheler-Fretel, M.B.; Christ. R.; Cauzard, J.P.; ...; Vaa, T. (2003) *Traffic enforcement in Europe: effects, measures, needs and future*. Final report of ESCAPE. Espoo: VTT.

- Malenstein, J. & Van Loosbroek, J. (1997). Results of continuous applied enforcement and impact on traffic behaviour. Proceedings. *4th World Congress on Intelligent Transport Systems*, Berlim.
- Ministério da Administração Interna. (2003). *Plano Nacional de Prevenção Rodoviária*. Lisboa: MAI. Obtido em 06 de Dezembro de 2014, de www.amtl.pt/tempfiles/20110630183703moptc.pdf.
- Nassaro, A. (2008). *Policiamento Rodoviário*. Assis: Triunfal Gráfica & Editora.
- National Highway Traffic Safety Administration. (1997). *National Highway Traffic Safety Administration*. Obtido em 15 de novembro de 2014, de NHTSA: <http://www.nhtsa.gov/>
- Newstead, S.; Cameron, M. & Narayan, S. (1998). *Further modelling of some major factors influencing road trauma trends in Victoria: 1990-96*. Australia: Monash University Accident Research Centre.
- Oliveira, P. (2007). *Os Factores Potenciadores da Sinistralidade Rodoviária – Análise aos factores que estão na base da sinistralidade*. Obtido em 25 de Novembro de 2014, de www.acam.org/w/images/3/3d/Factores_potenciadores_sinistralidade_rodoviaria.pdf.
- Panichi, R. & Wagner, A. (2006). Comportamento de risco no trânsito: revisando a literatura sobre as variáveis preditoras da condução perigosa na população juvenil. *Revista Interamericana de Psicologia*, 40 (2), 59-166.
- Papi, J. & European Road Federation. (2003) *Guidelines to black spot management: Identification and handling*. Bruxelas: European Road Federation.
- Pasanen, E. (1992). *Driving Speeds and Pedestrian Safety; a mathematical model*. Copenhaga: Helsinki University of Technology.
- Pinto, C. (2006). *Autorepresentação e Heterorepresentação dos condutores de veículos automóveis ligeiros: Contributo para a compreensão da guerra civil rodoviária em Portugal*. Lisboa: ISCSP.
- Polícia de Segurança Pública. (06 de Fevereiro de 2014). *Norma de Execução Permanente - NEP AUOOS/01/20 – Concetualização, enquadramento e operacionalização do Policiamento direcionado para a Visibilidade*. Lisboa: PSP.

- Reto, L. & Sá, J. (2003). *Porque nos matamos na estrada... e como evitar*. Lisboa: Editorial Notícias.
- Roop, S. & Brackett, R. (1980). *Evaluation of Project Increased Traffic Law Enforcement*. Texas: Texas A&M University.
- Rozestraten, R. (1988). *Psicologia do Trânsito: Conceitos e processos básicos*. São Paulo: EPU/ EPUSP.
- Rothengatter, T. (1991). Automatic Policing and Information systems for increasing traffic law compliance, *Journal of behavior analysis*, 24 (1), 85-87.
- Rumar, K. (1999). *Transport safety visions, targets and strategies: beyond 2000*. Bruxelas: ETSC.
- Sarmiento, M. (2008). *Guia prático sobre Metodologia Científica*. (2ª ed). Lisboa: UL Editora.
- Schlag, B. (2009). Regelbefolgung. Em: BGUG - *Kampagne „Risiko raus“*-Hintergrundpapiere, 98-119.
- Seco, A.; Ferreira, S.; Silva, A. & Costa, A. (2008). *Manual do Planeamento e Acessibilidades e Transportes: Segurança Rodoviária*. Porto: Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Norte.
- Sethi, D.; Racioppi, F. & Mitis, F. (2007). *Youth and road safety in Europe*. Roma: WHO.
- Shaw, S.-L., & Rodrigue, J.-P. (2006). Geographic Information Systems for Transportation (Gis-T). Em J.-P. Rodrigue, C. Comtois, & B. Slack, *The Geography of Transport Systems*. Nova Iorque: Routledge. Obtido de The Geography of Transport Systems.
- Sherman, L.W. (1997). *Prevention Crime: What Works, What Doesn't, What's Promising: A Report to the United States Congress*. Washington: National Institute of Justice.
- Shinar, D. & McKnight, J.A. (1985). The Effects of Enforcement and Public Information on Compliance. Em: Evans, L. e Schwing, R.C. (Eds.). *Human Behaviour and Traffic Safety*. Nova Iorque: NY Plenum.
- Shinar, D. (2007). *Traffic Safety and Human Behavior*. Reino Unido: Emerald Group.

- Sørensen, M., & Elvik, R. (2007). *Black Spot Management and Safety Analysis of Road Networks - Best Practice Guidelines and Implementation Steps*. Noruega: Institute of Transport Economics (TØI).
- Torres, J. (2014). Não temos de ser alemães. Lisboa: Materia-prima Edições.
- Vaa, T. (1999). *Effects of enforcement measures on accidents and severity* (Working paper). The “ESCAPE” Project.
- Wilmots, B., Hermans, E., Brijs, T., Wets, G. (2008). *Analyzing Road Safety Indicator Data across Europe: Describing, Explaining and Comparing*. Bélgica: Transportation Research Institute.
- World Health Organization. (2004). *World report on road traffic injury prevention*. Genebra: WHO. Obtido em 22 de dezembro de 2014, de www.who.int/mediacentre/factsheets/fs310/en.
- World Health Organization. (2008). *Violence, Injuries and Disability biennial report, 2006–2007*. Genebra: WHO. Obtido em 22 de dezembro de 2014, de www.who.int/mediacentre/factsheets/fs310/en.
- World Health Organization. (2009). *The Top 10 Causes of Death*. Obtido em 22 de dezembro de 2014 de www.who.int/mediacentre/factsheets/fs310/en.
- World Road Association. (2003). *Road safety manual: recommendations from the World Road Association (PIARC)*. Suíça:WRA.
- Zaal, D. (1994). *Traffic Law Enforcement: A Review of the Literature* (Report no. 53). Australia: Monash University, Accident Research Centre.
- Zaidel, D. (2000). *Traffic Law Enforcement Practices in Sixteen European Countries. Working paper for GADGET, WP5 - Legal measures and enforcement*. Finlândia: VTT, Technical Research Center of Finland, Communities & Infrastructure.
- Zaidel, D. (2001). *Non-compliance and accidents* (Working paper W3 for ESCAPE). The “ESCAPE” Project.
- Zaidel, D. M. (2002). *The impact of enforcement on accidents*. (Working paper W3 for ESCAPE). The “ESCAPE” Project.

APÊNDICES

APÊNDICE 1 – AUTORIZAÇÃO PARA REALIZAÇÃO DE ENTREVISTAS



MINISTERIO DA ADMINISTRAÇÃO INTERNA
POLÍCIA DE SEGURANÇA PÚBLICA
INSTITUTO SUPERIOR DE CIÊNCIAS POLICIAIS E
SEGURANÇA INTERNA
DIRECÇÃO DE ENSINO
SECRETARIA ESCOLAR

- Ao conhecimento de Sr. Paulo Jorge Silva Onofre
- Sr. Paulo Jorge Silva Onofre
- Sr. Paulo Jorge Silva Onofre
5/12/2014

DIREÇÃO NACIONAL D.A.P.S.P. D.A.G.	Entrada Nº <u>38296</u>
SEÇÃO CORRESPONDÊNCIA	Data <u>03 DEZ, 2014</u>

3 FOS

Exmo. Senhor
Diretor Nacional Adjunto para a Unidade
Orgânica de Recursos Humanos
(Departamento de Formação)
Largo da Penha de França, 1.
1199 - 010 LISBOA

SECEU

S/Referência	S/Comunicação	N/Referência	Data
		419/SECDE/2014 ✓ Processo: 1.º CCDP Classificador: 080.10.02	2014-12-01

Assunto: PEDIDO DE COLABORAÇÃO PARA A REALIZAÇÃO DO RELATÓRIO FINAL DO CCDP

1. O Curso de Comando e Direção Policial (CCDP), no seu plano de estudos, aprovado pela Portaria n.º 199/2014, de 3 de outubro, compreende a elaboração de um relatório final, conforme o art.º 4.º, n.º 2, da referida portaria, que deverá, obrigatoriamente, incidir sobre um dos temas aprovados por despacho de SEXA. o Diretor Nacional da PSP, de 29 de outubro de 2014.

2. Neste sentido, o Comissário Pedro Miguel Brito Esteves Grilo irá realizar o seu relatório final subordinado ao tema "Prevenção e Sinistralidade Rodoviária - Adequação dos locais onde se prosseguem operações de fiscalização rodoviária e visibilidade aos locais onde ocorre a Sinistralidade Rodoviária", do qual é Orientador o Exmo. Sr. Superintendente Pedro Manuel Neto Gouveia.

3. Deste modo, solicita-se a V.ª Ex.ª a obtenção de autorização para que o Comissário Pedro Grilo, efetive entrevistas a elementos com funções policiais e com responsabilidades no âmbito em apreço, designadamente:

- Ao Exm.º Comandante da Divisão de Trânsito do Comando Metropolitano de Lisboa;
- Chefe da Área Operacional da Divisão de Trânsito;
- Comandantes das Esquadras com responsabilidades de Fiscalização de Trânsito; e
- Ao elemento policial responsável pela efetivação dos relatórios estatísticos da Divisão de Trânsito.

4. Pretende-se, ainda, no mesmo âmbito, autorização para que o Comissário Pedro Grilo tenha acesso aos seguintes documentos:

a) Relatórios de operações de fiscalização rodoviária desenvolvidas no Concelho de Lisboa nos anos 2013 e 2014, visando-se unicamente apurar a localização das mesmas;

b) Localização das ações de visibilidade efetuadas no âmbito da NEP AUOOS/01/20, de 6 de fevereiro de 2014;

c) Localização da sinistralidade ocorrida e participada pela Divisão de Trânsito no Concelho de Lisboa em 2013 e 2014, visando-se o apuramento de 10 zonas de acumulação de acidentes;

6. Mais se informa V.^a Ex.^a que o Comissário Pedro Grilo se compromete ao dever de confidencialidade e anonimato, relativamente aos dados recolhidos, fora do âmbito do seu trabalho.

O Diretor



Pedro José Lopes Clemente
Superintendente

APÊNDICE 2 – ENTREVISTA DEDICADA AOS COMANDANTES DE ESQUADRA

Entrevista atinente à adequação dos locais onde se prosseguem operações de fiscalização rodoviária e visibilidade aos locais onde ocorre a Sinistralidade Rodoviária

Esta entrevista enquadra-se no âmbito do Curso de Comando e Direção Policial, conforme plasmado na sua Regulamentação²⁹, concretamente, no seu artigo 4.º, n.º 1 alínea a), ponto V, concernindo à produção de um relatório final atinente a um tema previamente aprovado por Sua Exa. O Diretor Nacional.

Nestes termos, com a presente entrevista, visamos obter a opinião dos entrevistados, escolhidos em função da qualidade das funções consignadas, sobre a prática policial consagrada à fiscalização rodoviária, visibilidade policial e sinistralidade rodoviária, designadamente quando ao critério localização.

Entrevista Nº 1

Nome do entrevistado: Sérgio do Rosário Cruz.

Local: Lisboa/Divisão de Trânsito **Data:** 05/01/2015 **Hora de início:** 17:00 **Hora de fim:** 17:30

Organização a que pertence: Cometlis

Departamento / Serviço: Divisão de Trânsito

Cargo/Posto: Subcomissário 1.4 **Função:** Comandante de Esquadra.

1.5 **Idade:** 39 1.6 **Género:** Masculino 1.7 **Habilitações literárias:** Mestrado Integrado em Ciências Policiais.

Guião

Pergunta 1.8: No seu entender qual é a estratégia da PSP dirigida ao fenómeno da sinistralidade rodoviária? Qual ou quais os contributos que estão ao alcance da PSP neste âmbito?

R: Na minha opinião, a PSP, mais concretamente a DT/COMETLIS, que é realidade que eu conheço, com base nos dados estatísticos da Esquadra de Sinistralidade Rodoviária, direciona a sua atividade operacional, concretamente as ações de

²⁹ Despacho n.º 18/GDN/2014 de 9 de outubro

visibilidade e de fiscalização rodoviária, nomeadamente, de controlo de velocidade, nos locais mais problemáticos e com maior número deste tipo de ocorrências. A PSP como Força de Segurança responsável pelas ocorrências rodoviárias na cidade de Lisboa e nos principais eixos viários de acesso à cidade, consegue obter os dados estatísticos das situações ocorridas, pelo menos, aquelas com intervenção policial e desta forma, tem na sua posse a informação necessária para se poder avaliar quais e que tipo de ocorrências acontecem na cidade.

Pergunta 1.9: No seu entender quais são os fatores mais relevantes para a preparação e prossecução das operações de fiscalização rodoviária?

R: Na minha opinião, a informação é fator essencial em toda a atividade policial. A partilha de informação por todo o dispositivo policial, com conhecimento dos locais com elevado n.º de acidentes de viação, com elevado n.º de circulação rodoviária, com a realização de eventos onde seja previsível a deslocação de um número elevado de pessoas, nomeadamente, locais de diversão noturna, são alguns dos fatores importantes para planear e executar as Operações de fiscalização rodoviária.

Pergunta 1.10: Considera que a localização é um fator relevante para a preparação e prossecução das operações de fiscalização rodoviária?

R: Na minha opinião a localização dos locais ou das vias com maior incidência de sinistros rodoviários é fundamental para direcionar a fiscalização com aparelhos de controlo de velocidade fixos (Radar/Lidar) ou móveis (Viatura equipada com aparelhos radar PROVIDA).

Muitas vezes quando não existem condições de segurança para colocar a viatura policial e o aparelho de controlo de velocidade, elaboramos uma informação, a qual é encaminhada para a entidade concessionária responsável pela via, a propor a colocação de portais com a colocação de aparelhos de controlo de velocidade ou apenas com painéis informativos para os condutores.

Pergunta 1.11: Quem, na sua área de responsabilidade, tem competência para a definição dos locais onde são prosseguidas as operações de fiscalização?

R: O comandante da Divisão ou Comandante Operacional, sendo que, em diversas situações, o Comandante de Esquadra tem autonomia para implementar os locais de fiscalização, sendo certo que se for questionado da razão de optar por um ou outro local, deverá fundamentar esta escolha.

Pergunta 1.12: Quais são os pressupostos utilizados na definição dos locais onde são prosseguidas as operações de fiscalização?

R: De acordo com as indicações ou com o tipo de matéria rodoviária vai incidir a fiscalização podemos optar por um local ou outro, mais no interior da cidade ou, no exterior, nos principais eixos viários. A fiscalização pode incidir sobre as mais diversas matérias, nomeadamente, controle do consumo de bebidas alcoólicas,

transporte de mercadorias perigosas, transporte rodoviário de Passageiros, Táxis, Tacógrafos, Transporte de doentes, etc..

Pergunta 1.13: Costuma aceder à estatística da sinistralidade rodoviária ocorrida na sua área de responsabilidade? Em caso afirmativo, qual é o meio técnico que utiliza para esse efeito?

R: Mensalmente é difundida a estatística com estes dados, através de suporte informático.

Pergunta 1.14: No seu entender considera relevante a efetivação de ações de visibilidade no âmbito do trânsito?

R: Na minha opinião as ações de visibilidade de agentes de trânsito são importantes para transmitir aos condutores a presença policial e o sentimento de segurança.

Pergunta 1.15: Na sua Divisão sob quem é que recai a responsabilidade de definir os locais para a realização das ações de visibilidade? Qual é a(s) base(s) teórica(s) para esta definição?

R: As ações de visibilidade são coordenadas pelos diversos oficiais da DT, que se reúnem semanalmente. Em seguida é a Seção de Operações que difunde os locais, sendo que estes poderão ser alterados quando se justificar em detrimento de outros locais ou da própria Agenda Operacional da Divisão.

Pergunta 1.16: Qual é a sua perceção sobre a sinistralidade rodoviária no Concelho de Lisboa?

R: Na minha opinião a sinistralidade rodoviária na cidade de Lisboa é bastante elevada, sendo que esta situação poder-se-á explicar por uma falta de cultura cívica durante a condução, por parte de toda a população, falta de cuidado e de respeito pelo próximo.

Pergunta 1.17: Conseguia definir na sua área de responsabilidade os dez locais mais relevantes em termos de sinistralidade rodoviária? Quais são, no seu entender, esses locais? E qual foi a sua base para esta definição?

R: Os locais em concreto poderão ser fornecidos pela Esquadra de Sinistralidade rodoviária. As causas destes sinistros, poder-se-ão explicar devido a vários fatores que originam este fenómeno. Para além de alguns locais o piso apresentar uma aderência deficiente, a própria inclinação da via nalguns locais, a falta de sinalização ou sinalização deficiente poderão influenciar, também, estes sinistros. Estes factos aliados à falta de cuidado dos condutores em não adaptarem a velocidade do veículo com as condições da via e do trânsito, das condições atmosféricas e das próprias condições dos veículos originam estes resultados.

Obrigado pela sua colaboração.

Entrevista atinente à adequação dos locais onde se prosseguem operações de fiscalização rodoviária e visibilidade aos locais onde ocorre a Sinistralidade Rodoviária

Esta entrevista enquadra-se no âmbito do Curso de Comando e Direção Policial, conforme plasmado na sua Regulamentação³⁰, concretamente, no seu artigo 4.º, n.º 1 alínea a), ponto V, concernindo à produção de um relatório final atinente a um tema previamente aprovado por Sua Exa. O Diretor Nacional.

Nestes termos, com a presente entrevista, visamos obter a opinião dos entrevistados, escolhidos em função da qualidade das funções consignadas, sobre a prática policial consagrada à fiscalização rodoviária, visibilidade policial e sinistralidade rodoviária, designadamente quando ao critério localização.

Entrevista Nº 2

Nome do entrevistado: Armindo Manuel Lopes Tavares Teixeira

Local: Lisboa/Divisão de Trânsito **Data:** 30/12/2014 **Hora de início:** 17:30 **Hora de fim:** 18:00

Organização a que pertence: Cometlis

Departamento / Serviço: Divisão de Trânsito

Cargo/Posto: Subcomissário 1.4 **Função:** Comandante de Esquadra

1.6 Idade: 46 **1.6 Género:** Masculino **1.7 Habilitações literárias:** 12.º Ano

Guião

Pergunta 1.8: No seu entender qual é a estratégia da PSP dirigida ao fenómeno da sinistralidade rodoviária? Qual ou quais os contributos que estão ao alcance da PSP neste âmbito?

R: A estratégia da PSP dirigida ao fenómeno da sinistralidade rodoviária baseia-se fundamentalmente na visibilidade do efetivo. A PSP como força policial nos principais meios urbanos deve apostar na vertente do trânsito, maior visibilidade e fiscalização, baseada nas estatísticas dos acidentes e incidência nos locais de diversão noturna. Penso que é opinião generalizada do efetivo da DT, que a PSP aposta pouco na vertente trânsito.

³⁰ Despacho n.º 18/GDN/2014 de 9 de outubro

Pergunta 1.9: No seu entender quais são os fatores mais relevantes para a preparação e prossecução das operações de fiscalização rodoviária?

R: Os principais fatores serão a segurança do efetivo, meios materiais à disposição, hora e local.

Pergunta 1.10: Considera que a localização é um fator relevante para a preparação e prossecução das operações de fiscalização rodoviária?

R: Sim o local é importante, tanto se o objetivo forem os resultados operacionais como a prevenção. O local terá de ser decidido consoante o pretendido.

Pergunta 1.11: Quem, na sua área de responsabilidade, tem competência para a definição dos locais onde são prosseguidas as operações de fiscalização?

R: Existem dois níveis de responsabilidade. Em operações de maior envergadura a decisão cabe ao Comando da Divisão. Em operações ao nível de Esquadra a decisão cabe ao Comandante de Esquadra que, por sua vez, informa a Secção de Operações.

Pergunta 1.12: Quais são os pressupostos utilizados na definição dos locais onde são prosseguidas as operações de fiscalização?

R: A definição dos locais quando em operações de grande envergadura tem por base a visibilidade e transmissão de presença nos principais eixos viários sob a responsabilidade da Divisão de Trânsito. Quando os locais são definidos a nível de Esquadra os objetivos centralizam-se (por exigir um menor número de efetivo) dentro da cidade em locais de passagem dos condutores que saem dos locais de diversão.

Pergunta 1.13: Costuma aceder à estatística da sinistralidade rodoviária ocorrida na sua área de responsabilidade? Em caso afirmativo, qual é o meio técnico que utiliza para esse efeito?

R: Sim. À Base de dados dos acidentes ocorridos na área da PSP/DT, fornecido pela Esquadra de Sinistralidade Rodoviária da Divisão.

Pergunta 1.14: No seu entender considera relevante a efetivação de ações de visibilidade no âmbito do trânsito?

R: No meu entender é um dos melhores fatores de prevenção da sinistralidade. Eu entendo que a visibilidade deve conter uma vertente dinâmica onde não basta estar presente no local, mas também punir comportamentos desviantes. Desta forma a visibilidade torna-se ativa e punitiva, porque de outra forma o condutor acaba por interiorizar o sentimento que passa pelas autoridades e não lhe acontece nada. Só existem duas formas de mudar o comportamento dos condutores, ou com visibilidade ou com punição efetiva.

Pergunta 1.15: Na sua Divisão sob quem é que recai a responsabilidade de definir os locais para a realização das ações de visibilidade? Qual é a(s) base(s) teórica(s) para esta definição?

R: A decisão cabe ao Comando da Divisão de Trânsito, consultados os Comandantes de Esquadra. A escolha recai nos itinerários de entrada e saída da cidade e em locais de ocorrência de acidentes de viação.

Pergunta 1.16: Qual é a sua perceção sobre a sinistralidade rodoviária no Concelho de Lisboa?

R: A perceção é que a sinistralidade está a diminuir.

Pergunta 1.17: Conseguia definir na sua área de responsabilidade os dez locais mais relevantes em termos de sinistralidade rodoviária? Quais são, no seu entender, esses locais? E qual foi a sua base para esta definição?

R: Na área de responsabilidade da Esquadra de Motociclistas (principais eixos viários de acesso e saída de Lisboa), diria que em número de acidentes só danos, a 2.ª Circular, Ponte 25 de abril, IP7 e IC19 são os locais de maior incidência. Quanto à gravidade o IC19 em horário noturno (menos trânsito) é onde ocorrem maior número de vítimas.

Dentro destas vias, pela sua extensão existem vários pontos negros relativos a acidentes.

Esta definição tem por base o número de acidentes ocorridos e participados pela Divisão de Trânsito.

Obrigado pela sua colaboração.

Entrevista atinente à adequação dos locais onde se prosseguem operações de fiscalização rodoviária e visibilidade aos locais onde ocorre a Sinistralidade Rodoviária

Esta entrevista enquadra-se no âmbito do Curso de Comando e Direção Policial, conforme plasmado na sua Regulamentação³¹, concretamente, no seu artigo 4.º, n.º 1 alínea a), ponto V, concernindo à produção de um relatório final atinente a um tema previamente aprovado por Sua Exa. O Diretor Nacional.

Nestes termos, com a presente entrevista, visamos obter a opinião dos entrevistados, escolhidos em função da qualidade das funções consignadas, sobre a prática policial consagrada à fiscalização rodoviária, visibilidade policial e sinistralidade rodoviária, designadamente quando ao critério localização.

Entrevista Nº 3

Nome do entrevistado: Joaquim D. Carrilho Almeida

Local: Lisboa **Data:** 05/01/2015 **Hora de início:** 18:00 **Hora de fim:** 18:30

Organização a que pertence: Cometlis

Departamento / Serviço: Divisão de Trânsito

Cargo/Posto: Subcomissário 1.4 **Função:** Comandante de Esquadra

1.7 Idade: 49 **1.6 Género:** Masculino **1.7 Habilitações literárias:** 12.º Ano

Guião

Pergunta 1.8: No seu entender qual é a estratégia da PSP dirigida ao fenómeno da sinistralidade rodoviária? Qual ou quais os contributos que estão ao alcance da PSP neste âmbito?

R: A estratégia da PSP passa por criar mecanismos que contribuam para aumentar o sentimento de segurança dos condutores e dos utilizadores das vias, fomentando o respeito pelo cumprimento das regras de trânsito e combatendo a sinistralidade rodoviária.

Todos os contributos estão ao alcance, particularmente os que têm a ver com educação e sensibilização rodoviária e naturalmente a fiscalização.

³¹ Despacho n.º 18/GDN/2014 de 9 de outubro

Pergunta 1.9: No seu entender quais são os fatores mais relevantes para a preparação e prossecução das operações de fiscalização rodoviária?

R: A finalidade a atingir é o fator mais relevante no meu entender. Assume cada vez mais importância a gestão dos meios humanos e materiais necessários.

Pergunta 1.10: Considera que a localização é um fator relevante para a preparação e prossecução das operações de fiscalização rodoviária?

R: Pode sê-lo se tiver as características necessárias que permitam atingir os objetivos propostos.

Pergunta 1.11: Quem, na sua área de responsabilidade, tem competência para a definição dos locais onde são prosseguidas as operações de fiscalização?

R: As competências são partilhadas pelo diversos níveis da hierarquia, muitas vezes até à categoria de agente, dependendo da missão, dimensão ou complexidade.

Pergunta 1.12: Quais são os pressupostos utilizados na definição dos locais onde são prosseguidas as operações de fiscalização?

R:

1. Finalidade da operação;
2. Objetivos a alcançar;
3. Meios a empenhar para atingir os objetivos;
4. Condições para operacionalizar os meios a empenhar;
5. Boa visibilidade de um modo geral.

Pergunta 1.13: Costuma aceder à estatística da sinistralidade rodoviária ocorrida na sua área de responsabilidade? Em caso afirmativo, qual é o meio técnico que utiliza para esse efeito?

R: Tenho acesso à estatística da sinistralidade rodoviária registada na área de responsabilidade da Divisão de Trânsito. Consulto a informação disponibilizada pela ANSR e nos canais de divulgação abertos.

Pergunta 1.14: No seu entender considera relevante a efetivação de ações de visibilidade no âmbito do trânsito?

R: A presença e visibilidade policial é preponderante para o aumento do sentimento de segurança dos condutores e demais utentes das vias.

Pergunta 1.15: Na sua Divisão sob quem é que recai a responsabilidade de definir os locais para a realização das ações de visibilidade? Qual é a(s) base(s) teórica(s) para esta definição?

R: Depende sempre da especificidade dos objetivos que se pretendem alcançar e da finalidade a atingir. As competências estão distribuídas naturalmente.

Pergunta 1.16: Qual é a sua perceção sobre a sinistralidade rodoviária no Concelho de Lisboa?

R: Os “pontos negros” estão identificados e há uma perceção concreta sobre os locais mais problemáticos em termos de sinistralidade.

Pergunta 1.17: Conseguia definir na sua área de responsabilidade os dez locais mais relevantes em termos de sinistralidade rodoviária? Quais são, no seu entender, esses locais? E qual foi a sua base para esta definição?

R: Tendo por base os dados estatísticos conhecidos defino: IC19 – 4 locais: (CREL, Escola Superior de Comunicação Social, Curva do Palácio, Mem Martins); IP7 - 3 locais (2.ª Circular, Sete Rios e Viaduto Duarte Pacheco); IC17 – 1 local: (Caçada de Carriche); Atropelamentos 2 locais: - Av. 24 de Julho; Estrada de Benfica.

Obrigado pela sua colaboração.

APÊNDICE 3 – ENTREVISTAS DEDICADAS ÀS FUNÇÕES DE ESTRATÉGIA E PLANEMANETO

Entrevista atinente à adequação dos locais onde se prosseguem operações de fiscalização rodoviária e visibilidade aos locais onde ocorre a Sinistralidade Rodoviária

Esta entrevista enquadra-se no âmbito do Curso de Comando e Direção Policial, conforme plasmado na sua Regulamentação³², concretamente, no seu artigo 4.º, n.º 1 alínea a), ponto V, concernindo à produção de um relatório final atinente a um tema previamente aprovado por Sua Exa. O Diretor Nacional.

Nestes termos, com a presente entrevista, visamos obter a opinião dos entrevistados, escolhidos em função da qualidade das funções consignadas, sobre a prática policial consagrada à fiscalização rodoviária, visibilidade policial e sinistralidade rodoviária, designadamente quando ao critério localização.

Entrevista Nº 4

Nome do entrevistado: Pedro Miguel da Silva Pereira

Local: Lisboa/Divisão de Trânsito **Data:** 06/01/2015 **Hora de início:** 20:00 **Hora de fim:** 20:30

Organização a que pertence: Comettlis

Departamento / Serviço: Divisão de Trânsito

Cargo/Posto: Comissário 1.4 **Função:** Adjunto do Comandante de Divisão

1.8 Idade: 38 **1.6 Género:** Masculino **1.7 Habilitações literárias:** Licenciatura

Guião

Pergunta 1.8: No seu entender qual é a estratégia da PSP dirigida ao fenómeno da sinistralidade rodoviária? Qual ou quais os contributos que estão ao alcance da PSP neste âmbito?

R: Presentemente a principal estratégia passa pela visibilidade nos principais eixos de entrada e saída da cidade de Lisboa. Existe uma diretiva onde se encontram

³² Despacho n.º 18/GDN/2014 de 9 de outubro

plasmados os locais e o respetivo horário. O objetivo é prevenir comportamentos de risco por parte dos condutores.

Para além da visibilidade, e de forma periódica, são realizadas operações de fiscalização direcionadas para a não cedência de passagem dos peões nas passadeiras por parte dos condutores. Os locais de fiscalização são escolhidos tendo por base o número de atropelamentos que ocorrem nas passadeiras.

Sendo a PSP a instituição que participa os acidentes de viação nas principais cidades, logo tem acesso a toda a informação derivada do sinistro e das suas causas, penso que poderíamos ter mais ações de fiscalização direcionadas para os comportamentos de riscos por parte dos condutores principalmente para fazer face à sinistralidade grave.

Pergunta 1.9: No seu entender quais são os fatores mais relevantes para a preparação e prossecução das operações de fiscalização rodoviária?

R: Os fatores mais relevantes são os locais onde é exetável existirem mais infrações à legislação rodoviária, sem que por vezes exista uma coordenação com os índices de sinistralidade e a sua localização.

Pergunta 1.10: Considera que a localização é um fator relevante para a preparação e prossecução das operações de fiscalização rodoviária? E a georeferenciação?

R: Sem dúvida que sim. Quem desempenha funções de comando numa Divisão ou Esquadra de Trânsito tem obrigatoriamente de ter em consideração a localização dos maiores índices de sinistralidade grave. Contudo será utópico definir estratégias que tenham por objetivo reduzir por completo a sinistralidade rodoviária, os acidentes somente com danos existirão enquanto houverem viaturas a circular e não existe estratégia que permita pôr termo aos mesmos.

A nossa preocupação deve estar direcionada para a sinistralidade grave, com feridos graves e vítimas mortais. E para conseguirmos reduzir os índices desta sinistralidade torna-se fundamental conhecer os locais exatos onde ela ocorre e é aqui que a georeferenciação assume um papel determinante. Os acidentes podem ter na sua origem o comportamento humano, e sobre este aspeto as entidades fiscalizadoras assumem um papel fundamental através da prevenção e repressão, mas também pode existir uma má configuração da via ou sinalização deficiente/inexistente. Neste caso temos o dever de comunicar com a entidade responsável alertando e sugerindo alterações que permitam reduzir os acidentes de viação.

A título de exemplo, para reduzir o número de atropelamentos que ocorrem quando o peão atravessa a via na passadeira temos de saber a localização exata deste tipo específico de sinistralidade e isso só será possível através da georeferenciação.

Pergunta 1.11: Atendendo à sua experiência profissional como é efetivada na PSP a definição dos locais onde são prosseguidas as operações de fiscalização?

R: Presentemente são aleatórias. A DN define mensalmente infrações para as quais devemos estar especialmente atentos e direcionar as ações de fiscalização, sem que na maioria das vezes exista umnexo causal com a sinistralidade.

Pergunta 1.12: Atendendo à sua experiência profissional quais são os pressupostos utilizados na definição dos locais onde são prosseguidas as operações de fiscalização rodoviária?

R: Na minha opinião para responder a esta questão podemos dividir as operações de fiscalização rodoviária em duas partes do dia. As diurnas e as noturnas. As primeiras, regra geral, são realizadas de forma aleatória e sem qualquer pressuposto. A exceção são as direcionadas para uma fiscalização específica, como por exemplo as realizadas junto das escolas para fiscalizarmos os sistemas de retenção ou as descritas anteriormente na resposta 1.8. Já as noturnas são realizadas essencialmente em locais onde é expeável a existência de condutores sob influência do álcool.

Pergunta 1.13: Qual é o sistema estatístico sobre a sinistralidade rodoviária que se encontra disponível ao dispositivo? Considera-o adequado para a prossecução da estratégia da PSP no que concerne a sinistralidade rodoviária?

R: O sistema estatístico sobre a sinistralidade rodoviária utilizado baseia-se na recolha dos dados decorrentes dos acidentes de viação estando disponível no Portal Estatístico da PSP.

Contudo, é meu entendimento que esse sistema não é completo e não cumpre com o objetivo para o qual supostamente foi criado. Tal facto deve-se a não recolher toda a informação que consta na Participação de Acidente, nomeadamente as coordenadas. Esta informação é de extrema utilidade para localizar exatamente o sinistro pois só dessa forma é possível realizar medidas que visam reduzir o número de acidentes. Por exemplo, sem as coordenadas não é possível saber quais as passadeiras onde ocorrem mais atropelamentos. Para ter acesso a essa informação temos de abrir os acidentes um a um e localizar o atropelamento. Na DT/Cometlis é possível aceder a essa informação porque encontra-se instalado um Programa na ESR que permite recolher informações mais detalhadas sobre os acidentes de viação, nomeadamente as coordenadas.

Pergunta 1.14: No seu entender considera relevante a efetivação de ações de visibilidade no âmbito do trânsito?

R: Sem dúvida que sim. As ações de visibilidade são importantes não só para que exista uma maior proximidade e presença policial direcionada para a circulação automóvel mas também para supervisionar comportamentos de condutores que não cumpram a legislação rodoviária.

Obrigado pela sua colaboração.

Entrevista atinente à adequação dos locais onde se prosseguem operações de fiscalização rodoviária e visibilidade aos locais onde ocorre a Sinistralidade Rodoviária

Esta entrevista enquadra-se no âmbito do Curso de Comando e Direção Policial, conforme plasmado na sua Regulamentação³³, concretamente, no seu artigo 4.º, n.º 1 alínea a), ponto V, concernindo à produção de um relatório final atinente a um tema previamente aprovado por Sua Exa. O Diretor Nacional.

Nestes termos, com a presente entrevista, visamos obter a opinião dos entrevistados, escolhidos em função da qualidade das funções consignadas, sobre a prática policial consagrada à fiscalização rodoviária, visibilidade policial e sinistralidade rodoviária, designadamente quando ao critério localização.

Entrevista Nº 5

Nome do entrevistado: Luis Filipe Caeiro Gancho

Local: Lisboa/Divisão de Trânsito **Data:** 13/01/2015 **Hora de inicio:** 14:39 **Hora de fim:** 15:28

Organização a que pertence: Cometlis

Departamento / Serviço: Divisão de Trânsito

Cargo/Posto: Comissário 1.4 **Função:** Comandante Operacional

1.9 **Idade:** 52 1.6 **Género:** Masculino 1.7 **Habilitações literárias:** 12º Ano

Guião

Pergunta 1.8: No seu entender qual é a estratégia da PSP dirigida ao fenómeno da sinistralidade rodoviária? Qual ou quais os contributos que estão ao alcance da PSP neste âmbito?

R: É uma estratégia global, de proximidade ao fenómeno, baseada na fiscalização, procurando atingir objetivos preventivos. O principal contributo: fiscalização sistemática, adequada e seletiva;

Pergunta 1.9: No seu entender quais são os fatores mais relevantes para a preparação e prossecução das operações de fiscalização rodoviária?

³³ Despacho n.º 18/GDN/2014 de 9 de outubro

R: Seletivamente aplicar a mesma aos locais de maior sinistralidade e, conseqüentemente, às causas dessa sinistralidade.

Pergunta 1.10: Considera que a localização é um fator relevante para a preparação e prossecução das operações de fiscalização rodoviária? E a georeferenciação?

R: Claro. Mas não só. Considero também que a ação fiscalizadora, além de procurar atingir a causa, tem também um papel muito importante noutra questão: A Prevenção. Quanto à georeferenciação, o combate à sinistralidade tem vindo a ter um sucesso digno de registo em Portugal. A sua redução, continua e sustentada, não assenta exclusivamente numa entidade ou no combate a uma das causas dessa sinistralidade. Nesta linha de pensamento, a georeferenciação é mais um meio, uma ferramenta, neste combate global.

Pergunta 1.11: Atendendo à sua experiência profissional como é efetivada na PSP a definição dos locais onde são prosseguidas as operações de fiscalização?

R: No seguimento do já referido e consoante o objetivo da missão, procura-se que os locais das ações de fiscalização, sejam locais, com possibilidade de paragem em segurança quer para os condutores quer para os agentes fiscalizadores; que os mesmos fiquem na rota dos locais de diversão (ex: noturna) e também que transmitam ao normal utente da via, face a uma previsível constância, a convicção de que existe uma forte probabilidade de vir a ser fiscalizado.

Pergunta 1.12: Atendendo à sua experiência profissional quais são os pressupostos utilizados na definição dos locais onde são prosseguidas as operações de fiscalização rodoviária?

R: A questão confunde-se com a anterior. Sabendo-se da mobilidade dos condutores, quer entre pontos de diversão, quer na saída aquando do final de uma noite de diversão, a fiscalização aponta para locais que além do que foi já dito, contemplem a vertente de interior de localidade e fora da localidade.

A seletividade dessa fiscalização, isto é, dos objetivos a atingir (ex: Álcool, velocidade ou falta de habilitação legal), naturalmente são pressupostos relevantes. Além disso, pretende-se sempre conseguir Visibilidade e Prevenção. Também todos os dias, durante o período diurno, são desencadeadas operações diversas, cujos pressupostos, obedecem a estas premissas.

Pergunta 1.13: Qual é o sistema estatístico sobre a sinistralidade rodoviária que se encontra disponível ao dispositivo? Considera-o adequado para a prossecução da estratégia da PSP no que concerne a sinistralidade rodoviária?

R: Atualmente, ao nível policial existe uma estatística baseada nos dados carregados para o SEI da PSP, cujos dados são fornecidos a diversas entidades externas, nomeadamente a ANSR. Os dados conhecidos, sem prejuízo de serem melhorados,

permitem tirar conclusões de forma rápida e eficaz. São adequados. E são exportados para as entidades com competência na gestão das vias, quer seja a CML quer sejam as Estradas de Portugal.

Pergunta 1.14: No seu entender considera relevante a efetivação de ações de visibilidade no âmbito do trânsito?

R: Tal como referi, a visibilidade está casada com a prevenção. São indissociáveis. Evitam comportamentos de risco, produzem acalmia no tráfego, desincentivam comportamentos de risco, sendo pois essenciais a uma condução que ser quer defensiva e segura.

Obrigado pela sua colaboração.

Entrevista atinente à adequação dos locais onde se prosseguem operações de fiscalização rodoviária e visibilidade aos locais onde ocorre a Sinistralidade Rodoviária

Esta entrevista enquadra-se no âmbito do Curso de Comando e Direção Policial, conforme plasmado na sua Regulamentação³⁴, concretamente, no seu artigo 4.º, n.º 1 alínea a), ponto V, concernindo à produção de um relatório final atinente a um tema previamente aprovado por Sua Exa. O Diretor Nacional.

Nestes termos, com a presente entrevista, visamos obter a opinião dos entrevistados, escolhidos em função da qualidade das funções consignadas, sobre a prática policial consagrada à fiscalização rodoviária, visibilidade policial e sinistralidade rodoviária, designadamente quando ao critério localização.

Entrevista Nº 6

Nome do entrevistado: Virgílio da Costa Saraiva de Sá

Local: Direção Nacional **Data:** 15/01/2015 **Hora de início:** 16:00 **Hora de fim:** 16:45

Organização a que pertence: Direção Nacional

Departamento / Serviço: Departamento de Operações – DTSR

Cargo/Posto: Comissário 1.4 **Função:** Responsável pela DTSR

1.10 **Idade:** 53 1.6 **Género:** Masculino 1.7 **Habilitações literárias:** 12.º ano.

Guião

Pergunta 1.8: No seu entender qual é a estratégia da PSP dirigida ao fenómeno da sinistralidade rodoviária? Qual ou quais os contributos que estão ao alcance da PSP neste âmbito?

R: À PSP, como parte integrante da estrutura técnica de pilotagem de apoio à definição da Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária, documento diretor e orientador das políticas de prevenção e segurança rodoviária, compete-lhe, antes de mais, desenvolver as ações chave estabelecidas para cada objetivo operacional visando o cumprimento dos objetivos estratégicos superiormente definidos. Com vista à sua prossecução e considerando que compete à DTSR, entre outras, propor medidas de prevenção da segurança rodoviária, são definidas anualmente e inscritas

³⁴ Despacho n.º 18/GDN/2014 de 9 de outubro

na Diretiva n.º 1 as intenções, em matéria de fiscalização rodoviária, a realizar pelos Comandos Operacionais. Posteriormente, e com base na análise tipológica da sinistralidade, são determinadas ações de fiscalização seletiva direcionadas especificamente para condutas e comportamentos de risco dos condutores geradoras da sinistralidade rodoviária.

Em suma, a estratégia da PSP passa essencialmente pela prevenção e repressão dos comportamentos de risco dos condutores, assente na análise e definição dos grupos de risco e atuação sobre os fatores de risco inerentes à circulação rodoviária, designadamente excessos de velocidade, condução sob influência do álcool, acessórios de segurança, desrespeito da sinalização e regras gerais de circulação, condições de Segurança dos veículos entre outras.

Como para se combater um fenómeno é necessário conhecê-lo, a estratégia da PSP passa igualmente por desenvolver mecanismos que permitam definir áreas prioritárias de intervenção, através do conhecimento fidedigno do local da ocorrência, estando, paulatinamente, a proceder-se à georreferenciação dos acidentes de viação, como vista a estabelecer-se as Zonas de Acumulação de Acidentes. A par da georreferenciação, a formação de elementos, dotando-os com as competências e meios técnicos essenciais para a investigação de acidentes, constitui-se igualmente como estratégico para uma organização como a PSP.

Pergunta 1.9: No seu entender quais são os fatores mais relevantes para a preparação e prossecução das operações de fiscalização rodoviária?

R: Sem qualquer dúvida, o conhecimento das Zonas de Acumulação de Acidentes e suas causas.

A prevenção e segurança rodoviária deverá ser considerado como primordial na definição dos locais e objetivos da fiscalização, no entanto, a execução destas operações não se esgota na prossecução dos objetivos da segurança rodoviária, uma vez que se enquadra numa área mais vasta que é a própria missão geral da PSP, porquanto, permite efetuar a fiscalização de veículos, respetivos condutores e ocupantes, de mercadorias em circulação, a observância dos normativos referentes à circulação e recuperação de viaturas furtadas.

Já em 2004, a Comissão Europeia, através da sua Recomendação (2004/345/CE) de 6 de Abril de 2004, na qual me revejo, veio estabelecer como áreas prioritárias de ação fiscalizadora, com vista à redução da sinistralidade rodoviária, a condução sob influência do álcool, a condução em excesso de velocidade e a não utilização dos cintos de segurança e demais dispositivos e acessórios de segurança. Para tanto estabeleceu dois critérios cumulativos para a determinação dos locais a dar preferência na referida ação fiscalizadora, a saber:

- Locais onde o tipo de infração é frequente; e
- Onde exista um risco acrescido de acidente.

A concretização destes critérios implica o recurso às bases de dados existentes com a informação disponível acerca dos mesmos e traçar perfis de locais de fiscalização.

Pergunta 1.10: Considera que a localização é um fator relevante para a preparação e prossecução das operações de fiscalização rodoviária? E a georeferenciação?

R: Sem qualquer dúvida, iria mais longe e consideraria determinante, não se pode combater a sinistralidade se não soubermos o local exato onde ocorre, por esse motivo a georeferenciação dos acidentes tem constituído uma prioridade da DN/PSP.

Pergunta 1.11: Atendendo à sua experiência profissional como é efetivada na PSP a definição dos locais onde são prosseguidas as operações de fiscalização?

R: Isso depende muito da sensibilidade dos Comandos para o problema da sinistralidade rodoviária. Tive comandantes que privilegiavam os locais onde ocorriam acidentes, outros os locais propiciadores da prática de infrações.

No entanto, quer numa ou noutra situação tem-se sempre presente a sua visibilidade, o espaço disponível por forma garantir a segurança dos elementos policiais e a paragem dos veículos a fiscalizar, as características físicas - traçado da via e condições de pavimento, da fluidez de trânsito, do número de efetivos policiais e meios a empregar na ação.

Pergunta 1.12: Atendendo à sua experiência profissional quais são os pressupostos utilizados na definição dos locais onde são prosseguidas as operações de fiscalização rodoviária?

R: Infelizmente, penso que os elementos policiais ainda não estão sensibilizados para a importância da análise e estudo da sinistralidade rodoviária, locais de ocorrência e suas causas e, conseqüentemente, a adequação da fiscalização a esses locais, pelo que considero que ainda é preponderante o fator “mais probabilidade de detetar infrações”, muito pela pressão dos números (resultados operacionais).

Pergunta 1.13: Qual é o sistema estatístico sobre a sinistralidade rodoviária que se encontra disponível ao dispositivo? Considera-o adequado para a prossecução da estratégia da PSP no que concerne a sinistralidade rodoviária?

R: De momento estão disponíveis no Portal Estatístico da PSP – Estatística Operacional, relatórios de acidentes de viação registados no SEI, por intervalo de datas e de vítimas de acidentes de viação. Está em desenvolvimento, e já disponível para o Concelho de Lisboa, no Portal Interno da PSP informação geográfica - geoespacial de localização de acidentes.

Apesar de não o considerar ideal, até por deficiente preenchimento das participações de acidentes, já é possível extrair dados relevantes para o estudo da sinistralidade.

Pergunta 1.14: No seu entender considera relevante a efetivação de ações de visibilidade no âmbito do trânsito?

R: Plenamente, a visibilidade policial funciona como inibidor de comportamentos de risco e transmite segurança e proximidade ao condutor.

Obrigado pela sua colaboração.