



ACADEMIA MILITAR

Prevenção e Segurança Rodoviária: das responsabilidades partilhadas ao desafio de travar um drama nacional

Autor

Aspirante de Infantaria da GNR Tiago António Xavier Fernandes

Orientador: Professor Doutor Major David Miguel Pascoal Rosado

Relatório Científico Final do Trabalho de Investigação Aplicada

Lisboa, agosto de 2012



ACADEMIA MILITAR

Prevenção e Segurança Rodoviária: das responsabilidades partilhadas ao desafio de travar um drama nacional

Autor

Aspirante de Infantaria da GNR Tiago António Xavier Fernandes

Orientador: Professor Doutor Major David Miguel Pascoal Rosado

Relatório Científico Final do Trabalho de Investigação Aplicada

Lisboa, agosto de 2012

Dedicatória

À minha Família e aos meus amigos que me acompanharam nesta caminhada.

Agradecimentos

A realização deste trabalho contou não só com o esforço do autor, mas também com o contributo de várias pessoas. Por isso quero deixar escrito nesta página o meu agradecimento a tais pessoas.

Como não podia deixar de ser, o primeiro agradecimento vai para o meu orientador Professor Doutor David Rosado, que desde início teve a maior disponibilidade para me orientar neste trabalho e mesmo aquando da sua realização esteve sempre presente. Os seus conhecimentos e sabedoria foram fundamentais para me encaminhar.

Agradecer ao Senhor Coronel João Pedrosa, comandante da Unidade Nacional de Trânsito pela entrevista concedida, dispondo do seu tempo para ajudar um jovem aspirante na realização de um trabalho que completa o final de um ciclo, transmitindo-lhe conhecimentos.

Aos Senhores Major Veloso e Major Rosa por terem colaborado para a realização deste trabalho, onde as suas entrevistas foram uma mais-valia.

Agradecer igualmente aos Senhores Capitães Araújo, Robson Lima, Barrete e Amorim por desde início terem mostrado a sua disponibilidade para colaborar na elaboração do presente trabalho.

Ao Senhor Capitão Rosa, por ter contribuído na realização do trabalho e também pelos ensinamentos que me foi dando na altura do estágio.

Agradecer ainda, ao Senhor Capitão Lourenço pela ajuda no fornecimento de dados importantes para o trabalho.

Deixar um agradecimento à Professora Sandra, que mesmo estando de férias foi uma pessoa sempre disponível e que ajudou na realização do mesmo.

Como é óbvio, tenho de agradecer à minha família, que desde início foi um grande suporte por todo o apoio que me deram de forma incansável.

Agradeço aos meus irmãos que também contribuíram e foram uma grande ajuda nesta fase.

Por fim quero agradecer ao meu Avô que é o meu maior poço de forças.

A todos vós o meu muito Obrigado.

Epígrafe

“O homem não é nada além daquilo que a educação faz dele”

Immanuel Kant

Resumo

O presente trabalho enquadra-se no âmbito dos Trabalhos de Investigação Aplicada, e tem como tema **“Prevenção e Segurança Rodoviária: das responsabilidades partilhadas ao desafio de travar um drama nacional”**. A investigação teve como interesse primário saber se existe alguma cooperação entre as entidades relacionadas com a temática, aprofundando-se depois, mais o trabalho desenvolvido pela Guarda Nacional Republicana (GNR).

A Prevenção e Segurança Rodoviária é um tema que se mantém bastante atual e continua a ser muito discutido. A sua importância fala por si mesmo, não estivéssemos nós a falar da preservação da vida humana. Muito se tem feito para conseguir atingir melhores resultados, muitos estudos, muitos documentos foram elaborados com vista à obtenção de melhores resultados, e o facto é que se tem registado algumas melhorias. Contudo, ainda há um longo caminho a percorrer.

O trabalho foi estruturado em seis capítulos, onde no primeiro faz-se um enquadramento teórico do trabalho, uma introdução ao tema, no segundo explica-se a metodologia utilizada para a realização do relatório científico final, no terceiro aborda-se as várias entidades envolvidas na temática de modo a perceber como funcionam e que tipo de cooperação têm com a GNR, o quarto capítulo é direcionado para a GNR dentro da prevenção e segurança rodoviária. No quinto capítulo fez-se a análise de conteúdo às entrevistas realizadas e apresentou-se os resultados das mesmas. Por fim, apresentaram-se as conclusões e recomendações.

Finalizou-se dizendo que a cooperação entre entidades existe, ainda que pudesse ser melhorada no sentido de economizar esforços. Pudemos ainda dizer que, mesmo tendo dificuldades a nível de meios humanos e materiais, a GNR continua a desenvolver um papel importantíssimo na Prevenção e Segurança Rodoviária.

Palavras-chave: Prevenção e Segurança Rodoviária, Drama Nacional, Cooperação, Entidades.

Abstract

This work belongs to the subject Applied Researching Works and its theme is **“Road Security and Prevention: from shared responsibilities to the challenging of stopping a national drama”**. The investigation had, as its first aim, the discover of if there is any cooperation between the entities involved and, furthermore, the work developed by the *Guarda Nacional Republicana (GNR)*.

Road Security is a theme that is still concrete and there is still a lot of discussion around it. The reason is simple: it is important because we are talking about preserving human life. A lot has been achieved until now, a lot of studies and documents have been elaborated regarding best final results and the truth is that there have been registered several enhancements. However there is still a long way to go to.

This work was organized in six chapters: in the first one we present a theoretical approach as an introduction to the theme, in the second chapter we explain the methodology used to elaborate the final scientific report, in the third chapter we talk about the several entities related to the theme in order to understand how they work and how they cooperate with *GNR*; the fourth chapter is dedicated to the role of *GNR* in Road Security. In the fifth chapter we presented the content analysis of the performed interviews and its results and in the end the conclusions and recommendations.

In conclusion we may say that there is in fact some cooperation among the actual entities even though it could be improved to a better use of its efforts. We can also affirm that in spite of struggling with human and material needs the *GNR* continues to develop a huge role in Road Security.

Keywords: Road Security, National Drama; Cooperation; Entities.

Índice geral

Dedicatória	ii
Agradecimentos	iii
Epígrafe	iv
Resumo	v
Abstract	vi
Índice de figuras	x
Índice de quadros	xi
Índice de tabelas	xii
Lista de Apêndices	xiii
Lista de Abreviaturas, Acrónimos e Siglas	xiv
Capítulo 1 – Enquadramento Teórico	1
1. Introdução	1
2. Problema de Investigação: Escolha, Formulação e Justificação	2
3. Delimitação da Abordagem	3
4. Questão Central	4
5. Questões de Investigação.....	4
6. Hipóteses de Investigação	5
7. Objetivos do Estudo	6
8. Revisão da Literatura.....	6
9. Quadro de Referência	7
Capítulo 2 – Metodologia de Investigação.....	9
1. Tipo de Estudo.....	9
2. Amostra	10
3. Instrumento.....	11
4. Procedimento	11
Capítulo 3 – Guarda Nacional Republicana e as outras Entidades.....	14
1. Organizações e seus Processos	14
1.1. Guarda Nacional Republicana.....	14

1.2.	Polícia de Segurança Pública	16
1.3.	Polícia Municipal	16
1.4.	Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária	17
1.5.	Prevenção Rodoviária Portuguesa.....	19
1.6.	Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres	20
1.7.	Associação de Cidadãos Auto-Mobilizados.....	20
2.	Entidades com responsabilidade na prevenção e segurança rodoviária	21
3.	Atribuição de responsabilidades nos acidentes de viação	22
Capítulo 4 – A Guarda Nacional Republicana na Prevenção e Segurança Rodoviária		23
1.	O papel da GNR na temática da prevenção e segurança rodoviária.....	23
2.	A ação da GNR na prevenção e segurança rodoviária	24
3.	Cooperação dada à GNR neste campo	24
Capítulo 5 - Apresentação, Estudo e Discussão dos Resultados.....		26
1.	Apresentação	26
2.	Estudo, Análise e Discussão de Resultados	27
3.	Verificação das Hipóteses	45
4.	Resposta à Questão Central	48
Conclusões e Recomendações		50
Limitações da Investigação		52
Desafios para futuras investigações		53
Bibliografia.....		54
Apêndices.....		57
Apêndice A – Tabela de Sinistralidade Rodoviária em 2009.....		58
Apêndice B – Tabela de Sinistralidade Rodoviária em 2010		59
Apêndice C – Tabela de Sinistralidade Rodoviária em 2011		60
Apêndice D – Guião de Entrevista		61
Apêndice E – Entrevista Coronel Pedrosa.....		64
Apêndice F – Entrevista Major Veloso		71
Apêndice G – Entrevista Major Rosa		75
Apêndice H – Entrevista Capitão Araújo		78
Apêndice I – Entrevista Capitão Lima.....		81
Apêndice J – Entrevista Capitão Rosa.....		84
Apêndice K – Entrevista Capitão Barrete.....		87
Apêndice L – Entrevista Capitão Amorim		91
Apêndice M – Estrutura da Unidade Nacional de Trânsito.....		95

Apêndice N – Estrutura Comando Territorial	96
Apêndice O – Parte da Estrutura Geral da PSP	97

Índice de figuras

Figura n.º 1 – Procedimento Metodológico	12
Figura n.º 2 – Estrutura Geral da GNR.....	15
Figura n.º 3 – Estrutura da ANSR	18
Figura n.º 4 – Estrutura da Unidade Nacional de Trânsito	95
Figura n.º 5 – Estrutura do Comando Territorial.....	96
Figura n.º 6 – Parte da Estrutura Geral da PSP	97

Índice de quadros

Quadro n.º 1 – Análise de Conteúdo da Primeira Questão.....	27
Quadro n.º 2 – Análise de Conteúdo da Segunda Questão.....	30
Quadro n.º 3 – Análise de Conteúdo da Terceira Questão	33
Quadro n.º 4 – Análise de Conteúdo da Quarta Questão.....	36
Quadro n.º 5 – Análise de Conteúdo da Quinta Questão.....	39

Índice de tabelas

Tabela n.º 1 – Grelha de Análise das Ideias Chave da Primeira Questão	29
Tabela n.º 2 – Grelha de Análise das Ideias Chave da Segunda Questão	32
Tabela n.º 3 – Grelha de Análise das Ideias Chave da Terceira Questão	35
Tabela n.º 4 – Grelha de Análise das Ideias Chave da Quarta Questão	38
Tabela n.º 5 – Grelha de Análise das Ideias Chave da Quinta Questão	42
Tabela n.º 6 – Sinistralidade Rodoviária em 2009	58
Tabela n.º 7 – Sinistralidade Rodoviária em 2010	59
Tabela n.º 8 – Sinistralidade Rodoviária em 2011	60

Lista de Apêndices

Apêndice A – Quadro Sinistralidade 2009

Apêndice B – Quadro Sinistralidade 2010

Apêndice C – Quadro Sinistralidade 2011

Apêndice D – Guião de Entrevista

Apêndice E – Entrevista Coronel Pedrosa

Apêndice F – Entrevista Major Veloso

Apêndice G – Entrevista Major Rosa

Apêndice H – Entrevista Capitão Araújo

Apêndice I – Entrevista Capitão Lima

Apêndice J – Entrevista Capitão Rosa

Apêndice K – Entrevista Capitão Barrete

Apêndice L – Entrevista Capitão Amorim

Apêndice M – Estrutura da Unidade Nacional de Trânsito

Apêndice N – Estrutura Comando Territorial

Apêndice O – Parte da Estrutura Geral da PSP

Lista de Abreviaturas, Acrónimos e Siglas

AAVV	Autores vários
ACA-M	Associação de Cidadãos Auto-Mobilizados
ACT	Autoridade para as Condições do Trabalho
ANSR	Autoridade de Segurança Rodoviária
Art.º	Artigo
ASAE	Autoridade de Segurança Alimentar e Económica
BT	Brigada de Trânsito
Cfr./Cf.	Conferir, confrontar
DGV	Direção Geral de Viação
GNR	Guarda Nacional Republicana
IMTT	Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres
INIR	Instituto de Infra-Estruturas Rodoviárias
Km/h	Quilómetros por hora
LOGNR	Lei Orgânica da Guarda Nacional Republicana
LOPSP	Lei Orgânica da Polícia de Segurança Pública
N.º	Número
NEP	Norma de Execução Permanente
NICAV	Núcleo de Investigação Criminal de Acidentes de Viação
OCS	Órgãos de Comunicação Social
p.	Página
PM	Polícia Municipal

PNPR	Plano Nacional Segurança Rodoviária
pp.	Páginas
PRP	Prevenção Rodoviária Portuguesa
PSP	Polícia de Segurança Pública
PSR	Prevenção e Segurança Rodoviária
SCOT	Sistema de Contraordenações de Trânsito
TN	Território Nacional
UNT	Unidade Nacional de Trânsito
UPR	Unidade de Prevenção Rodoviária

Capítulo 1 – Enquadramento Teórico

1. Introdução

O presente Trabalho de Investigação Aplicada que dá por tema *“Prevenção e Segurança Rodoviária: das responsabilidades partilhadas ao desafio de travar um drama nacional”*, surge no âmbito da estrutura curricular dos cursos ministrados na Academia Militar.

A realização deste mesmo trabalho representa o término de um ciclo e o início de outro para os futuros Oficiais da Guarda Nacional Republicana. Sendo este um trabalho de investigação, *“não pode exigir-se ao responsável do projeto que domine minuciosamente todas as técnicas necessárias”* (Quivy e Campenhoudt, 2008, p. 15), visto que ainda não se tem experiência de terreno e conhecimento de todas as áreas em que a Prevenção e Segurança Rodoviária se insere. Assim, a nossa missão será *“conceber o conjunto do projeto e coordenar as operações com o máximo de coerência e eficácia”* (Idem, p. 15).

Olhando para o tema em geral, deparamo-nos com duas questões fulcrais e de interesse nacional, que são a Prevenção e Segurança Rodoviária, importa então esmiuçar estes dois conceitos. Assim sendo, Prevenção Rodoviária é tudo aquilo que se pode fazer para evitar que aconteçam determinados acidentes, acautelar as nossas ações e as de terceiros sobre o comportamento a ter no meio rodoviário. A prevenção parte diretamente da pessoa, depende fundamentalmente da variável humana, *“não está na sua base combater ninguém, converter, ou convencer. Esses seriam os primeiros passos para o fracasso. Precisamos acreditar que as pessoas têm capacidades para optar no sentido do que sabemos ser melhor para elas, mas terão que o fazer livremente, condição sine qua non para que ganhem autonomia e independência face ao seu próprio comportamento”* (Prevenção Rodoviária Portuguesa, 1997, p. 18).

Segundo o Dr. Brito da Silva (1983), a prevenção rodoviária tem umas áreas de atuação que necessitam de tratamento, o caso das medidas de investigação, medidas educativas, medidas publicitárias e informativas, medidas relativas à infraestruturas, medidas relativas ao veículo, medidas de fiscalização e medidas legislativas.

Segurança Rodoviária é um conceito mais amplo, visto que, existem outras variáveis para além da variável humana. Neste conceito procura-se que as pessoas circulem em segurança, sendo importante então o seu comportamento, o estado do seu veículo, as condições do piso, condições meteorológicas entre outros fatores. Uma definição que podemos dar ao conceito de segurança rodoviária é *“margem considerada suficiente entre a máxima solicitação admissível sobre o sistema e o referido estado limite”* (Macedo, 1991, pp. 2 e 3).

A questão da segurança rodoviária é *“um fenómeno a que a opinião pública é particularmente sensível, já que as pessoas são na sua grande maioria condutores ou passageiros de meios de transporte por estrada, donde quotidianamente expostas a este tipo de perigo, se não mesmo suas vítimas”* (Idem, p. 1), e basta reparar no dia-a-dia, nos jornais, na televisão ou quaisquer outros meios de comunicação social, que esta é uma matéria muito badalada. Todos os dias, as várias entidades conexas à segurança rodoviária lutam para fazer *“face às nefastas consequências da sinistralidade rodoviária em Portugal”* (Silva, 2002, p. 4).

Como vai ser possível observar, mais atentamente, no decorrer do trabalho, a área da prevenção e segurança rodoviária envolve algumas entidades, sendo que todas elas lutam para o mesmo fim, a redução da sinistralidade.

Ao longo do trabalho vai ser possível aferir como é que as diversas entidades se organizam, como é que desenrolam o seu processo na parte da prevenção e segurança rodoviária, bem como a cooperação entre si. No entanto, o capítulo 4 será dirigido apenas à GNR, e no capítulo 5, será feita uma apresentação, estudo e discussão dos resultados relativos à PSR.

No término do trabalho de investigação iremos apresentar quais as conclusões a que chegamos e fazer algumas recomendações de maneira a que se evolua para pôr fim a este drama, das mortes na estrada.

2. Problema de Investigação: Escolha, Formulação e Justificação

O problema de investigação *“consiste em formular de maneira explícita, clara, compreensível e operacional, a dificuldade com a qual nos deparamos e à qual pretendemos dar resposta”* (Sousa e Baptista, 2011, p. 18).

A escolha do tema de investigação *“é um assunto que se deseja provar ou desenvolver, e deve ser selecionado de acordo com os interesses do investigador”* (Idem,

p. 19). Assim, “*o primeiro problema que se põe ao investigador é muito simplesmente o de saber como começar bem o seu trabalho*” (Quivy e Campenhoudt, 2008, p. 31).

A razão da escolha do tema surge no sentido de aprofundar os conhecimentos neste tipo de matéria e, também, pelo interesse que o autor tem em assuntos ligados à questão rodoviária, pois “*ninguém investiga bem um assunto de que não gosta*” (Vilelas, 2009, p. 73).

A importância de desenvolver este tema é fundamental, pois trata-se de “*um DESAFIO NACIONAL, em que todos temos de estar envolvidos*” (ANSR, 2008, p. 8), e saber as entidades que nela estão envolvidas, saber como trabalham e como cooperam entre si é fulcral para uma melhor compreensão de toda a mecânica ligada à prevenção e segurança rodoviária.

Deste modo, pretende-se ter contacto com as entidades ligadas à PSR, bem como, com os interlocutores privilegiados na matéria através de inquéritos por entrevista, para se perceber se existe cooperação das entidades e, caso esta se verifique, saber como é que a cooperação funciona.

Os níveis de sinistralidade rodoviária em Portugal são ainda elevados e estão muito distantes dos objetivos que se pretendem alcançar. Segundo o PNPR (2003), a expressão destes níveis e a precária situação comparativa com a maior parte dos países da União Europeia, não nos pode deixar indiferentes. A avaliação da situação requer uma especial atenção face à sinistralidade rodoviária no nosso país, sendo oportuno investigar, de forma científica, o papel das diferentes entidades com responsabilidades, mais relevantes, nesta matéria, nomeadamente a GNR, PSP, PM, ANSR, PRP, IMTT e ACA-M.

3. Delimitação da Abordagem

Para que se perceba qual o ponto a que se quer chegar com este trabalho, é importante delimitar o tema, essa delimitação “*é uma etapa importante em todo o processo de obtenção de conhecimentos, porque ela permite-nos reduzir o nosso problema inicial a dimensões práticas dentro das quais é possível efectuar os estudos correspondentes*” (Vilelas, 2009, p. 75).

A prevenção e segurança rodoviária é um assunto abordado por muitos autores e por diversas entidades. A forma de abordar esta temática pode levar vários rumos, consoante os objetivos que se pretendam atingir.

Assim sendo, neste trabalho pretende-se focar as entidades com especial relevo nesta matéria, incidindo mais na GNR e explorar a forma como esta trabalha a PSR, de que forma a faz e como coopera com as outras entidades.

Deste modo, cingimo-nos à informação dada pela GNR, quer por aquilo que já está escrito nas leis, quer pelo trabalho que é desenvolvido na atividade diária.

4. Questão Central

A elaboração deste trabalho de investigação em ciências sociais, consegue fazer-nos “*compreender melhor os significados de um acontecimento ou de uma conduta, a fazer inteligentemente o ponto da situação, a captar com maior perspicácia as lógicas de funcionamento de uma organização, a reflectir acertadamente sobre as implicações de uma decisão política, ou ainda a compreender com mais nitidez como determinadas pessoas apreendem um problema e a tornar visíveis alguns dos fundamentos das suas representações*”. Como tudo tem um início, “*A melhor forma de começar um trabalho de investigação em ciências sociais consiste em esforçar-se por enunciar o projecto sob a forma de uma pergunta de partida*”. Assim sendo, “*a pergunta de partida servirá de primeiro fio condutor da investigação*”, e a sua apresentação deve obedecer a três critérios, “*qualidades de clareza, de exequibilidade e de pertinência*” (Quivy e Campenhoudt, 2008, pp. 19 e 44).

Para a realização deste trabalho a nossa pergunta de partida é: **Qual é o papel da Guarda Nacional Republicana no quadro da Prevenção e Segurança rodoviária?**

5. Questões de Investigação

Um trabalho de investigação científico contém questões de investigação, sendo que a questão de investigação “*é uma interrogação explícita relativa a um domínio que se deve explorar com vista a obter novas informações. É um enunciado interrogativo claro e não equívoco que precisa os conceitos chave, específica a natureza da população que se quer estudar e sugere uma investigação empírica*” (Fortin, 2000, p. 51).

Depois de ter bem definido a questão central, é importante formular algumas perguntas, perguntas essas a que se dá o nome de perguntas derivadas. Aqui torna-se importante saber “*quais são as perguntas básicas a que se pretende dar resposta no*

decorrer da investigação” (Sousa e Baptista, 2011, p. 27). Neste sentido, as questões de investigação apresentadas no presente trabalho são:

- Q1 – Em Portugal, quais são as entidades responsáveis pela prevenção e segurança rodoviária?
- Q2 – Uma vez que esta questão rodoviária é considerada um drama, quais são as maiores dificuldades sentidas pela GNR para o combater?
- Q3 – Tem a GNR um papel particularmente relevante nesta área?
- Q4 – Quais são as vertentes onde a GNR exerce a sua ação no sentido de concorrer para a prevenção e segurança rodoviária?
- Q5 – Qual é a cooperação existente entre a GNR e as outras entidades ligadas à prevenção e segurança rodoviária?

6. Hipóteses de Investigação

De maneira a tentar responder às questões de investigação são elaboradas hipóteses, *“A hipótese de investigação é a resposta temporária, provisória, que o investigador propõe perante uma interrogação formulada a partir de um problema de investigação”* (Huot, 2002 *apud* Fortin, 2000, p. 92), ou seja, *“é uma pressuposição que deve ser verificada”* (Quivy e Campenhoudt, 2008, p. 136).

As hipóteses apresentadas no trabalho de investigação com o intuito de dar resposta às questões de investigação são as seguintes:

- H1 – Dentro da prevenção e segurança rodoviária as entidades que participam e têm responsabilidades adstritas, são a GNR, a PSP, a PM, a ANSR, a PRP, o IMTT e a ACA-M;
- H2 – O trabalho feito pela GNR para combater este drama é diário, mas as dificuldades sentidas ao nível do pessoal e material, limitam um pouco a ação desta entidade;
- H3 – A GNR tem um papel bastante relevante, pois é uma das entidades com competências na área da prevenção e segurança rodoviária;
- H4 – A GNR através dos Núcleos de Programas Especiais, nomeadamente a Escola Segura, exerce uma ação fundamental no que respeita à PSR;
- H5 – A GNR quando lhe é solicitado coopera com as outras entidades, como acontece em algumas ações de sensibilização.

7. Objetivos do Estudo

Para ser possível realizar um trabalho desta magnitude, é importante traçar objetivos de modo a perceber qual o caminho que estamos a seguir e também mostrar o que queremos atingir.

Deste modo, quando estamos a realizar um trabalho de investigação, o objetivo do estudo “*enuncia de forma precisa o que o investigador tem intenção de fazer para obter respostas às suas questões de investigação*” (Fortin, 2000, p. 99).

Os principais objetivos para a realização deste trabalho são:

- Identificar os pontos fortes, os pontos fracos, as potencialidades e as vulnerabilidades atinentes ao atual sistema de prevenção e segurança rodoviária;
- Realizar observações diretas e inquéritos por entrevista com interlocutores privilegiados neste contexto;
- Compilar fontes de cariz primário e secundário, documentais e bibliográficas sobre este contexto.

8. Revisão da Literatura

A revisão da literatura é um ponto bastante importante para a elaboração deste tipo de trabalhos, pois ajuda-nos a definir o caminho que devemos seguir, “*qualquer investigação, seja qual for a sua dimensão, implica a leitura do que outras pessoas já escreveram sobre a sua área de interesse*” (Bell, 2010, p. 83). Deste modo, “*o ideal é fazer a maior parte das suas leituras logo no início da investigação, embora, na prática, muitas tarefas sejam realizadas ao mesmo tempo*” (Idem, p. 83). Uma outra maneira de mostrar o que é a revisão da literatura, diz-nos Freixo (2011, p. 161) que, “*consiste no desenvolvimento de um texto que sintetiza e integra contributos de diferentes autores sobre a matéria em estudo, estabelecendo ligações entre eles e expondo a problemática comum*”.

Neste sentido, tornou-se importante o apoio de algumas entidades relacionadas com a temática no que toca à disponibilização de alguns dados e também de alguma informação pertinente sobre o assunto, o que permitiu ter uma visão mais realista dos factos.

Antes de entrar na parte do conteúdo propriamente dito do trabalho, existiu necessidade de reunir conhecimentos para a parte metodológica da investigação. Assim

sendo, houveram obras que foram importantes e serviram como referência, tais como *Manual de Investigação em Ciências Sociais* de Raymond Quivy e LucVan Campenhoudt, *Metodologia Científica* de Manuel Freixo, *O Processo de Investigação: Da concepção à realização* de Marie-Fabienne Fortin e *Como Realizar um Projecto de Investigação* de Judith Bell.

A prevenção e segurança rodoviária é um assunto sempre atual, pois enquanto continuarem a existir mortes nas estradas, a luta não pára. A questão da segurança rodoviária já remonta à altura do primeiro código da estrada, ou seja, 1928, contudo, já antes desta data se falava em segurança rodoviária.

Na prevenção e segurança rodoviária, “*a existência de serviços e organismos do Estado com atribuições específicas nas matérias relativas ao trânsito reflectiu sempre o reconhecimento da importância, especialidade e complexidade que, tanto a concepção como a aplicação destas matérias, desde sempre tiveram*” (Farinha, 2008, p. 1).

Hoje em dia contribuem para a PSR as forças de segurança, as entidades públicas (ANSR, IMTT e INIR), algumas entidades privadas e ainda algumas associações. Desta forma, foi importante saber qual a cooperação que havia entre estas entidades, uma vez que o objetivo final é comum a todas elas.

As primeiras leituras basearam-se nas leis orgânicas de cada uma das entidades e, também, em alguns estatutos de associações, onde se pode verificar as missões atribuídas a cada uma delas, sendo que a prevenção e segurança rodoviária era parte integrante em todas as entidades. Outro ponto que abordava era a cooperação, contudo é importante saber se ela realmente existe ou se cada entidade trabalha isoladamente.

9. Quadro de Referência

Durante a realização do trabalho de investigação fomos contando com algumas obras que serviram como referência, para que se perceba melhor “*O quadro de referência representa as bases teóricas ou conceptuais da investigação, as quais permitem ordenar os conceitos entre si, de maneira a descrever, explicar ou predizer relações entre eles. Qualquer investigação possui as suas próprias bases teóricas, que devem ser bem estruturadas e integradas no conjunto do estudo*” (Fortin, 2000, p. 89). Para Fortin, o quadro de referência tanto pode ser um “quadro teórico” ou “quadro conceptual”, o primeiro para quando é elaborado a partir de teorias estabelecidas, o segundo para quando se emana de simples conceitos que ainda não foram estruturados.

Na realização do presente trabalho as obras utilizadas, como forma de apoio à estrutura e metodologia do mesmo, foram:

- Fortin, M.-F. (2000). *O Processo de Investigação: Da concepção à realização*, Loures: Lusociência;
- Quivy, R., e Campenhoudt, L. V. (2008). *Manual de Investigação em Ciências Sociais*, Lisboa: Gradiva;
- Sousa, M. J., e Baptista, C. S. (2011). *Como Fazer Investigação, Dissertações, Teses e Relatórios*, Lisboa: Factor;
- Vilelas, J. (2009). *Investigação: O Processo de Construção do Conhecimento*, Lisboa: Edições Sílabo;
- Freixo, M. J. (2011). *Metodologia Científica*, (3.^a Edição.), Lisboa: Instituto Piaget.

As obras supracitadas foram determinantes para a execução do trabalho de investigação, pois são elaboradas por autores pertinentes para o trabalho em si e que contam com uma larga experiência a desenvolver trabalhos de investigação.

Capítulo 2 – Metodologia de Investigação

1. Tipo de Estudo

Antes de referir o tipo de estudo que iremos abordar neste trabalho é importante definir o conceito de método, que, para Hegenberg (1976 *apud* Freixo, 2011, p. 78) “*é o caminho pelo qual se chega a determinado resultado, ainda que esse caminho não tenha sido fixado de ante mão de modo reflectido e deliberado*”.

Na obra *O Processo de Investigação: da concepção à realização*, Fortin distingue três categorias de estudos descritivos, nomeadamente, os inquéritos, os estudos de caso e os estudos descritivos simples. Por sua vez, Freixo (2011, pp. 107-114), dentro do método descritivo tem quatro tipos de estudo, a enumeração, a observação naturalista ou científica, o estudo de caso e os estudos de campo. No âmbito deste trabalho foi utilizado o estudo de campo, “*os estudos de campo abarcam uma diversidade de procediemntos metodológicos (estudos longitudinais e transversais, estudos correlacionais e as experiências de campo) a que estão igualmente associados diferentes meios ou processos de recolha de dados, muito especialmente, as entrevistas*” (Idem, p. 114).

As entrevistas são bastante importantes, pois permite-nos ter contacto com alguém que possui conhecimento privilegiado na matéria que estamos a estudar, e “*a grande vantagem da entrevista é a sua adaptabilidade*” (Bell, 2010, p. 137). De forma a perceber o que é uma entrevista, Freixo (2011, p. 192) diz-nos que “*o termo entrevista é construído a partir de duas palavras, entre e vista, onde vista se refere ao ato de ver, ter preocupação de algo; entre indica a relação de lugar ou estado no espaço que separa duas pessoas ou coisas. Portanto, o termo entrevista refere-se ao ato de perceber o realizado entre duas pessoas*”. Uma outra forma de definir entrevista de acordo com Moser e Kalton (1971 *apud* Bell, 2010, p. 137 e 138), é “*uma conversa entre um entrevistador e um entrevistado que tem o objectivo de extrair determinada informação do entrevistado*”, enquanto que para Quivy e Campenhoudt (2008, p. 192), “*os métodos de entrevista caracterizam-se por um contacto directo entre o investigador e os seus interlocutores e por uma fraca directividade por parte daquele*”.

No presente relatório científico final a escolha das entrevistas teve como objetivo retirar daqueles que são reconhecidos pelo seu conhecimento na matéria, toda a informação relacionada com a PSR, de modo a perceber o trabalho que é feito dentro da própria instituição e se é feito com outras instituições. Para um tipo de estudo como é o deste trabalho, *“interroga-se um número limitado de pessoas, pelo que a questão da representatividade, no sentido estatístico do termo, não se coloca. O critério que determina o valor da amostra passa a ser a sua adequação aos objectivos da investigação, (...), nesta óptica, os indivíduos não são escolhidos em função da importância numérica”* (Albarello *et al*, 2005, p. 103).

2. Amostra

A amostra pode ser entendida como *“um conjunto de sujeitos retirados de uma população, consistindo a amostragem num conjunto de operações que permitem escolher um grupo de sujeitos ou qualquer outro elemento representativo da população estudada”* (Freixo, 2011, p. 182 e 183). Para Fortin (2000, p. 202), *“a amostra é um sub-conjunto de uma população ou de um grupo de sujeitos que fazem parte de uma mesma população. É, de qualquer forma, uma réplica em miniatura da população alvo”*.

Segundo Freixo (2011), para a escolha do método de amostragem existem duas categorias de amostras, a amostragem probabilística¹ e a amostragem não probabilística². O método de amostragem não probabilística contempla quatro técnicas não probabilísticas, são elas, a amostragem acidental, por quotas, por seleção racional e por redes. Para este trabalho usámos o método de amostragem não probabilístico e dentro deste a técnica de amostragem por seleção racional. A técnica de amostragem por seleção racional, *“baseia-se na seleção pelo investigador de determinados sujeitos em função de características típicas”* (Freixo, 2011, p. 184), nesta técnica, *“os elementos da população são escolhidos por causa da correspondência entre as suas características e os objetivos de estudo”* (Idem, p. 185).

¹ A amostragem probabilística é uma *“técnica que permite a seleção aleatória dos elementos de uma população para formar uma amostra”* Cf. Freixo, 2011, p. 183.

² A amostragem não probabilística é um *“processo pelo qual todos os elementos da população não têm a mesma probabilidade de serem selecionados para integrarem a amostra”* Cf. Idem, p. 183.

Assim, optamos por escolher, para a realização deste trabalho, um grupo de oito Oficiais da Guarda Nacional Republicana, que se encontram, ou que já se encontraram, a desempenhar funções ligadas à questão rodoviária.

3. Instrumento

A utilização de instrumentos nos trabalhos de investigação tem de ter um objetivo, segundo Sousa e Baptista (2011, p. 52) “*a metodologia de investigação consiste num processo de selecção da estratégia de investigação, que condiciona, por si só, a escolha das técnicas de recolha de dados, que devem ser adequadas aos objectivos que se pretendem atingir*”. Nesta fase do trabalho é preciso haver rigor na definição da amostra e na escolha dos instrumentos, “*o investigador define a população e escolhe os instrumentos mais apropriados para efetuar a colheita dos dados, assegurando-se da fiabilidade dos instrumentos para o efeito. Estas diversas decisões metodológicas são importantes para assegurar a fiabilidade e a qualidade dos resultados da investigação*” (Freixo, 2011, p. 181).

Na execução deste Trabalho de Investigação Aplicada, usámos como instrumento os inquéritos por entrevista, a leitura de assuntos relacionados com a temática, consulta de legislação e apoio em alguns artigos encontrados em *sites* pertinentes na internet.

Do resultado dos instrumentos utilizados, nomeadamente os inquéritos por entrevista, esperamos que nos ajudem à possível validação das hipóteses, visto que os interlocutores são “*pessoas capazes de fornecer dados de interesse*” (Vilelas, 2009, p. 279).

4. Procedimento

O procedimento para a realização deste trabalho começou, desde muito cedo, com a realização do projeto, onde houve o primeiro contacto com a temática a investigar.

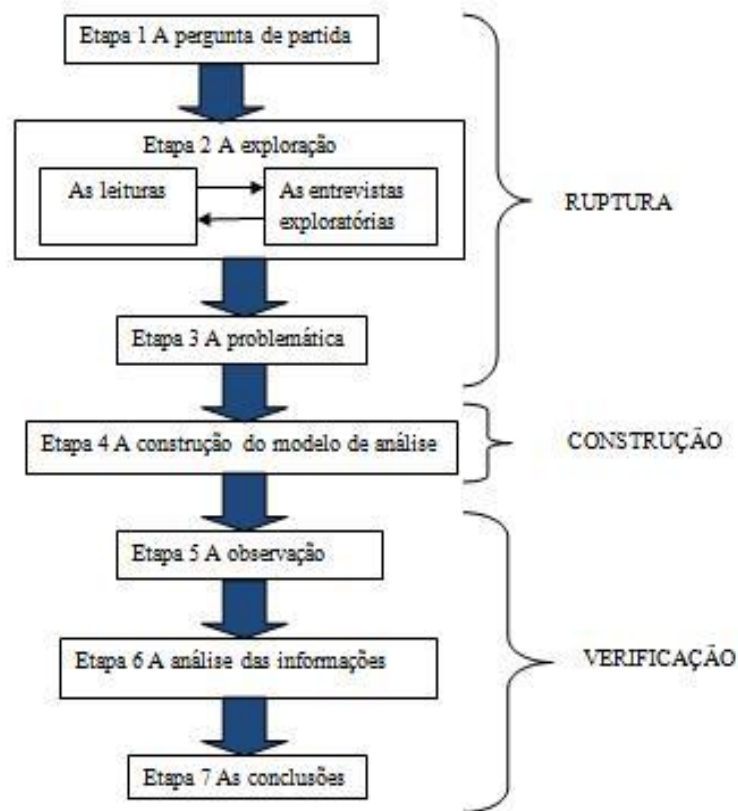


Figura n.º 1 – Procedimento Metodológico

Fonte: Adaptado de Rosado, 2011, p. 3

A elaboração deste tipo de trabalhos obedece a determinadas regras, e desde cedo é necessário identificar o problema que se quer investigar, daí ser preciso fazer algumas leituras e entrevistas exploratórias. Escolher o assunto a investigar foi a primeira dificuldade sentida, *“a identificação de um problema pode considerar-se a fase mais delicada, porventura a mais difícil, de um processo de investigação”* (Freixo, 2011, p. 157). Para Sousa e Baptista (2011, p. 19) *“o tema da investigação é um assunto que se deseja provar ou desenvolver, e deve ser selecionado de acordo com os interesses do investigador e com a sua experiência de vida”*, ora nesta fase a experiência ainda é pouca, o que se torna uma condicionante para a realização do trabalho. Segundo os mesmos autores, o investigador tem de ter ainda atenção às suas possibilidades financeiras, aos recursos biográficos e ainda ao tempo, pois não pode esquecer a data de conclusão do trabalho.

À medida que se ia fazendo o trabalho, o orientador supervisionava o que já tinha sido feito. Para isto fez-se inicialmente um cronograma onde vinha referido os *timings* para cada fase do trabalho.

A Escola da Guarda em Queluz funcionou como ponto central para a realização do presente trabalho, contudo houve necessidade de ir às respetivas entidades que abordo no trabalho bem como recorrer a bibliotecas para ajudar na elaboração do mesmo.

Durante a execução do trabalho recolheu-se informação relacionada com a temática e depois de analisada essa informação, tornou-se importante falar com interlocutores com relevantes conhecimentos da matéria, no sentido de esclarecerem algumas dúvidas daquilo que se sucede na prática, ou seja, no dia-a-dia.

Sendo a Prevenção e Segurança Rodoviária um assunto amplo, era importante delimitar o tema de forma a tornar a sua compreensão mais fácil. O trabalho foi direcionado para a GNR e, deste modo, optou-se por realizar entrevistas a Oficiais que desempenham ou que já tenham desempenhado funções relacionadas com a questão rodoviária.

Realizadas as entrevistas, as mesmas foram analisadas de forma a poder confirmar ou infirmar as hipóteses de investigação.

Capítulo 3 – Guarda Nacional Republicana e as outras Entidades

1. Organizações e seus Processos

Antes de falar de cada entidade, importa saber o que é uma organização, “*para compreender como as organizações se estruturam, temos em primeiro lugar de compreender como é que funcionam*” (Mintzberg, 2004, p. 35). Uma definição do conceito de organização pode ser, “*a coordenação racional de actividades de um certo número de pessoas, tendo em vista a realização de um objectivo ou intenção explícita e comum, através de uma divisão do trabalho e funções, de uma hierarquia de autoridade e de responsabilidade*” (Schein, 1986 *apud* Bilhim, 2005, p. 22).

Um problema comum nas organizações é a comunicação, “*quanto maior o número de níveis hierárquicos entre o topo e os operários, maior é a probabilidade de distorção da comunicação, e mais difícil se torna (...) supervisionar o trabalho executado*” (Bilhim, 2005, p. 139), então sendo difícil na própria organização imagine-se quando se quer falar com outras. Quando falamos de uma organização de diferenciação hierárquica, “*a comunicação nestas estruturas tende a deteriorar-se, pois é morosa, distorcida, e susceptível de diferentes interpretações ao longo da cadeia hierárquica*” (Idem, p. 139).

A comunicação é bastante importante e deve assentar em quatro funções, “*controla, formal e informalmente, o comportamento dos membros da organização*”, “*motiva os colaboradores ao esclarecê-los sobre o que devem fazer, e ao dar-lhes feed-back do grau da sua realização*”, “*vai ao encontro das necessidades de afiliação que todo o ser humano tem*” e “*fornece a informação necessária à tomada de decisão*” (Ibidem, p. 363).

1.1. Guarda Nacional Republicana

A Guarda Nacional Republicana é uma das entidades responsáveis pela prevenção e segurança rodoviária e tem um papel fulcral no desenrolar da mesma. Esta força de segurança tem por missão, “*no âmbito dos sistemas nacionais de segurança e protecção,*

Desta estrutura geral importa realçar, a Unidade Nacional de Trânsito⁵ e os Comandos Territoriais⁶, onde se inserem os Destacamentos de Trânsito. Contudo não podemos descorar todos os outros, pois esses também interferem na PSR.

1.2. Polícia de Segurança Pública

A Polícia de Segurança Pública sendo uma força de segurança⁷ tem também responsabilidade na prevenção e segurança rodoviária. À semelhança da GNR, a missão da PSP é idêntica, sendo ela “*assegurar a legalidade democrática, garantir a segurança interna e os direitos dos cidadãos, nos termos da Constituição e da lei*”.⁸

Na LOPSP, à semelhança da LOGNR, no que concerne às atribuições, a PSP tem a mesma atribuição que a GNR, no que toca ao cumprimento das leis e nos assuntos da prevenção e segurança rodoviária.⁹

A estrutura da PSP¹⁰ comporta também uma parte vocacionada para o trânsito.

1.3. Polícia Municipal

Ao abrigo da lei da criação das polícias municipais, estas “*são serviços municipais especialmente vocacionados para o exercício de funções de polícia administrativa, com as competências, poderes de autoridade e inserção hierárquica definidos na presente lei*”.¹¹

A polícia municipal tem como uma das suas funções, a “*regulação e fiscalização do trânsito rodoviário*”¹², daí interferir também na prevenção e segurança rodoviária.

⁴ Disponível em: <http://www.operacional.pt/a-nova-organica-da-gnr/>, consultado a 05/06/2012 às 10h36min.

⁵ Apêndice M – Estrutura da UNT.

⁶ Apêndice N – Estrutura Comando Territorial.

⁷ Cf. Art.º 1.º, n.º 1 da Lei n.º 53/2007 de 31 de agosto (LOPSP).

⁸ Cf. Art.º 1.º, n.º 2 da Lei n.º 53/2007 de 31 de agosto (LOPSP).

⁹ Cf. Art.º 3.º, n.º 2 alínea f) da Lei n.º 53/2007 de 31 de agosto (LOPSP).

¹⁰ Apêndice O – Parte da estrutura da PSP.

¹¹ Cf. Art.º 1.º, n.º 1 da Lei n.º 19/2004 de 20 de maio.

¹² Cf. Art.º 3.º, n.º 2 alínea e) da Lei n.º 19/2004 de 20 de maio.

Nas competências atribuídas às polícias municipais está incluída a cooperação “*com outras entidades, nomeadamente as forças de segurança, na prevenção e segurança rodoviária*”.¹³

O trabalho que esta entidade desenvolve no âmbito da PSR baseia-se em ações de sensibilização, em algumas operações direcionadas para a parte pedagógica, isto é, no sentido de chamar à atenção os condutores, elucidando-os sobre os cuidados que estes têm de ter.¹⁴

A polícia municipal presta apoio quer a entidades públicas quer a entidades privadas, que se dirijam a eles, tal como escolas e associações que estejam envolvidas no projeto policiamento comunitário.¹⁵

1.4. Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária

Com a extinção da Direção-Geral de Viação, foram criadas, a Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária, o Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres e o Instituto de Infra-Estruturas Rodoviárias.

A Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária é o organismo que concentra as funções do Ministério da Administração Interna no que respeita à prevenção e segurança rodoviária, de acordo com o preâmbulo do Decreto-Lei n.º 77/2007 de 29 de março.

Uma entidade como a ANSR desempenha sistematicamente um importante trabalho nas questões rodoviárias, e a sua criação permitiu “*que a coordenação estratégica do combate à sinistralidade fique concentrada numa entidade que tem como foco exclusivo a conceção e supervisão da implementação das medidas de sensibilização, prevenção, fiscalização e dissuasão dos comportamentos que motivam em larga medida os acidentes rodoviários, para além do apoio a título consultivo, e na perspectiva da segurança rodoviária, às entidades com competência nas áreas das vias rodoviárias e dos veículos*”.¹⁶

A ANSR tem como missão “*o planeamento e coordenação a nível nacional de apoio à política do Governo em matéria de segurança rodoviária, bem como a aplicação*

¹³ Cf. Art.º 4.º, n.º 2 da Lei n.º 19/2004 de 20 de maio.

¹⁴ Cf. Inquérito por entrevista ao Chefe João Saramago.

¹⁵ Cf. Idem.

¹⁶ Cf. Preâmbulo do Decreto-Lei n.º 77/2007 de 29 de março.

do direito contra-ordenacional rodoviário”¹⁷. Algumas das atribuições, importantes, dadas a esta entidade são, “Contribuir para a definição das políticas no domínio do trânsito e da segurança rodoviária”¹⁸, também “Elaborar os Planos Nacionais de Segurança Rodoviária, bem como os documentos estruturantes relacionados com a Prevenção Rodoviária”¹⁹, entre outras.

A ANSR encontra-se organizada da seguinte forma:

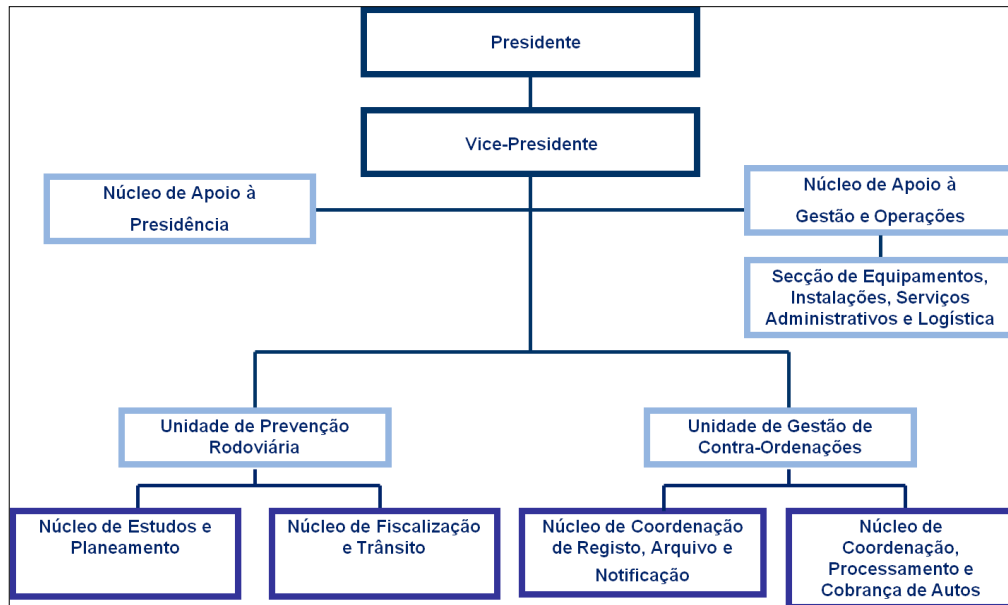


Figura n.º 3 - Estrutura da ANSR

Fonte: Consulta Internet²⁰

Como se apercebe na estrutura desta entidade, existe uma Unidade de Prevenção Rodoviária, que é responsável por todos os assuntos relacionados com prevenção e segurança rodoviária, da qual fazem parte o Núcleo de Estudos e Planeamento e o Núcleo de Fiscalização e Trânsito. Estes dois núcleos²¹ pertencentes à UPR são duas unidades orgânicas flexíveis criadas pelo Despacho n.º 10101/2007.

¹⁷ Cf. Art.º 2.º, n.º 1 do Decreto-Lei n.º 77/2007 de 29 de março.

¹⁸ Cf. Art.º 2.º, n.º 2 alínea a) do Decreto-Lei n.º 77/2007 de 29 de março.

¹⁹ Cf. Art.º 2.º, n.º 2 alínea b) do Decreto-Lei n.º 77/2007 de 29 de março.

²⁰ Disponível em: <http://www.ansr.pt/default.aspx?tabid=114>, consultado a 05/06/2012 às 15h52min.

²¹ Cf. n.º 1 do Despacho n.º 10101/2007.

Faz parte ainda desta entidade o Conselho de Segurança Rodoviária que funciona junto do Observatório de Segurança Rodoviária.²² Por sua vez, este Conselho é composto por representantes das várias entidades ligadas à prevenção e segurança rodoviária, entre os quais está um representante da GNR.²³

1.5. Prevenção Rodoviária Portuguesa

A Prevenção Rodoviária Portuguesa é outra das entidades ligadas à PSR, ela “é uma Associação privada sem fins lucrativos, de duração indeterminada e reconhecida pelo Governo como instituição de utilidade pública”.²⁴

Os objetivos da PRP passam por “contribuir para a prevenção dos acidentes de viação e para a redução das suas consequências, designadamente através de recomendações e outras ações apropriadas”.²⁵

A PRP em toda a sua ação, “procura desenvolver a sua intervenção baseada no rigor técnico, na análise dos factos e no desenvolvimento de competências, buscando as soluções mais adequadas, sob o ponto de vista da rentabilidade e da inovação” (Prevenção Rodoviária Portuguesa, [s.d.], p. 1).

Ao nível da cooperação, a PRP tem uma estreita relação com a ANSR que, tal como vimos anteriormente, é a entidade pública responsável por estas questões. Contudo existem parcerias com outras entidades e em alguns trabalhos que são realizados essas entidades podem, diretamente ou indiretamente, estar ligadas à prevenção e segurança rodoviária.²⁶

Essencialmente, a PRP direciona o seu trabalho para a educação preventiva, ou seja, ela incide na parte educacional para que não ocorram acidentes.

²² Cf. Art.º 3.º, n.º 2 do Decreto-Lei n.º 77/2007 de 29 de março.

²³ Cf. Art.º 5.º, n.º 1 alínea c) do Decreto-Lei n.º 77/2007 de 29 de março.

²⁴ Cf. Art.º 1.º do Estatuto da Prevenção Rodoviária Portuguesa.

²⁵ Cf. Art.º 3.º do Estatuto da Prevenção Rodoviária Portuguesa.

²⁶ Cf. Inquérito por entrevista à Dra. Rosa Pita, Vice-Presidente da PRP.

1.6. Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres

O Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres exerce um papel importante na prevenção e segurança rodoviária embora um pouco diferente das outras entidades.

A missão do IMTT consiste em, *“regular, fiscalizar e exercer funções de coordenação e planeamento do sector dos transportes terrestres, supervisionar e regulamentar as actividades desenvolvidas neste sector, visando a satisfazer as necessidades de mobilidade de pessoas e bens, com promoção da segurança, da qualidade e dos direitos dos utilizadores dos referidos transportes”*²⁷.

Da mesma forma que são dadas atribuições às outras entidades, ao IMTT está atribuído *“assessorar o Governo na definição, implementação e avaliação de políticas para o sector dos transportes terrestres, assegurando a sua coordenação interna com os subsistemas de circulação e segurança rodoviária”*²⁸.

Ao nível do trabalho com as outras entidades o IMTT, segundo o artigo 3.º n.º 3 do Decreto-Lei n.º 147/2007 de 27 de abril, *“pode convencionar e articular com entidades competentes a gestão de outros registos em relação com as actividades de transporte, nomeadamente em matéria de circulação e segurança rodoviária”*.

1.7. Associação de Cidadãos Auto-Mobilizados

A Associação de Cidadãos Auto-Mobilizados é uma Associação de pequena dimensão e a sua estrutura não é profissionalizada, isto é, quer os membros do corpo gerente, quer os restantes membros, não trabalham como empregados da associação.

A ACA-M é uma associação sem fins lucrativos, que trabalha também em prol da prevenção e segurança rodoviária. Um dos objetivos desta associação é promover *“o fim da guerra civil nas estradas portuguesas, advogando um pacto social que valorize a segurança e a cidadania nos transportes”*²⁹, o que é bastante importante, pois são várias as vidas que se perdem nas nossas estradas.

²⁷ Cf. Art.º 3.º, n.º 1 do Decreto-Lei n.º 147/2007 de 27 de abril.

²⁸ Cf. Art.º 3.º, n.º 2 alínea a) do Decreto-Lei n.º 147/2007 de 27 de abril.

²⁹ Cf. Art.º 2 alínea a) do Estatuto da Associação de Cidadãos Auto-Mobilizados.

A ACA-M tem realizado alguns trabalhos dentro desta área, colaborando com organismos internacionais e de investigação científica. Quando são requeridos pareceres a ACA-M emite-os ou mesmo quando esta considera relevante fazê-lo.³⁰

Ao nível do trabalho feito pela ACA-M, esta promove campanhas de sensibilização e educação, e “*nos últimos anos, tem dado especial atenção à sensibilização para os perigos do consumo do álcool associado à condução*”³¹. Também tem sido aposta por parte da Associação a “*formação e educação para a cidadania rodoviária através do Projeto Ruas Seguras vocacionado para as escolas, posteriormente revisto e transformado numa Oficina de Formação para Professores*”³². Ainda relativo à formação e educação para a cidadania rodoviária, a ACA-M tem trabalhado em parceria com o Ministério da Educação para que este inclua no currículo, atividades relativas a esta formação.

2. Entidades com responsabilidade na prevenção e segurança rodoviária

Quando falamos em prevenção e segurança rodoviária entramos num campo muito amplo e por isso, não há uma só entidade encarregada desta temática. Dentro da PSR, existem várias entidades que trabalham diariamente para reduzir os índices da sinistralidade rodoviária. Torna-se assim importante investir no “*trauma rodoviário, finalmente considerado uma das mais graves epidemias mundiais pela Organização Mundial da Saúde*”³³.

As entidades ligadas à prevenção e segurança rodoviária são muitas, mas só três são entidades públicas do Estado, ANSR³⁴, o IMTT³⁵ e o INIR³⁶. Para além destas existem as privadas, que trabalham a PSR mas têm menos recursos a nível financeiro, logístico e humano.

³⁰ Cf. Inquérito por entrevista, à Sra. Marta Carvalho da ACA-M.

³¹ Cf. Idem.

³² Cf. Ibidem.

³³ Disponível em: http://www.aca-m.org/w/index.php5?title=Como_anda_a_Seguran%C3%A7a_Rodovi%C3%A1ria%3F, consultado a 28/05/2012 às 09h55min.

³⁴ Cf. Art.º 1 do Decreto-Lei n.º 77/2007 de 29 de março.

³⁵ Cf. Art.º 1.º, n.º 1 do Decreto-Lei n.º 147/2007 de 27 de abril.

³⁶ Cf. Art.º 1.º, n.º 1 do Decreto-Lei n.º 148/2007 de 27 de abril.

Acresce referir que, as forças de segurança são aquelas que conseguem todos os dias ter uma ligação com as pessoas que circulam nas estradas, daí terem um papel fundamental no que concerne à PSR.

3. Atribuição de responsabilidades nos acidentes de viação

Um acidente³⁷ de viação pode resultar de três fatores,³⁸ do utente, do veículo e do ambiente³⁹. A PRP diz-nos que, “*o utente, o veículo e o ambiente formam uma cadeia através da qual circulam informações e instruções e se executam determinadas tarefas. Um acidente resulta, quer de uma interrupção deste fluxo devido à inoperacionalidade de qualquer dos elementos da cadeia, quer da distorção das informações e instruções, quer ainda da incorrecta execução das tarefas necessárias*” (Prevenção Rodoviária Portuguesa, 2002, p. 14).

Na hora de atribuir responsabilidades, segundo a PRP, “*o factor humano é todavia o elemento mais relevante na problemática da sinistralidade, estimando-se que em cerca de 90% dos acidentes tenha havido alguma falha ou infracção dos condutores intervenientes*” (Prevenção Rodoviária Portuguesa, 2003, p. 123).

Torna-se difícil atribuir a responsabilidade direta de um acidente a uma entidade, pois elas não estão envolvidas diretamente no acidente, contudo se o motivo do acidente resultar do mau estado da estrada é importante o INIR intervir, uma vez que é a entidade competente nesta matéria⁴⁰. O grande papel das entidades é fazer com que não ocorram acidentes de viação, sendo que é neste sentido que elas devem trabalhar, dia após dia.

³⁷ Pode definir-se acidente de viação como uma “*ocorrência na via pública ou que nela tenha origem envolvendo pelo menos um veículo em movimento, do conhecimento das entidades fiscalizadoras (GNR, GNR/BT e PSP) e da qual resultem vítimas e/ou danos materiais*” Cf. ANSR, 2011, p. 4.

³⁸ Cf. PRP, 2002, pp. 14 – 16.

³⁹ O utente da via, “*é toda a pessoa, (peão, condutor ou passageiro), que está envolvida no trânsito. O utente é o principal responsável por tudo o que acontece na estrada, pois está na origem do trânsito e determina a sua evolução*”, veículo, são “*os automóveis, os autocarros, os camiões, os motociclos, os ciclomotores, as bicicletas, os eléctricos e trólei-carros, os veículos de tracção animal, os veículos agrícolas e as máquinas industriais*”, o ambiente, “*é constituído pela estrada, pelo clima, pela orografia e hidrografia, pelo tipo de povoamento, pelo tipo e composição do trânsito e pelo sistema de leis existentes, assim como pela forma como elas são impostas*” Cf. PRP, 2002, pp. 3 e 4.

⁴⁰ Cf. Art.º 3.º, n.º 1 do Decreto-Lei n.º 148/2007 de 27 de abril.

Capítulo 4 – A Guarda Nacional Republicana na Prevenção e Segurança Rodoviária

1. O papel da GNR na temática da prevenção e segurança rodoviária

A GNR tem um papel muito importante nesta temática, pois sendo uma força de segurança consegue interagir de forma direta com o cidadão, sendo um fator influenciador no imediato.

Ao falar em prevenção e segurança rodoviária não podemos restringir-nos apenas aos militares que estão a desempenhar funções ligadas à vertente do trânsito, mais precisamente os militares da Unidade Nacional de Trânsito e dos Destacamentos de Trânsito. Todos os militares da GNR têm responsabilidade nesta matéria e a Lei Orgânica da GNR⁴¹ define bem isso no seu artigo 3.º alínea f) “*promover e garantir a segurança rodoviária*”. Neste mesmo artigo não vem especificado para quem se destina cada atribuição, mas sim o conjunto de atribuições da GNR, no seu todo.

A organização GNR tem várias valências, sendo uma delas o trânsito e é normal que as questões relacionadas com a parte rodoviária sejam mais trabalhadas por estes militares. Cada unidade da Guarda tem as suas missões e atribuições, mas sabemos que diariamente qualquer militar da Guarda, seja ele da Unidade de Controlo Costeiro, seja ele da Unidade de Ação Fiscal ou outra, interfere na prevenção e segurança rodoviária.

Um papel importante que a GNR desenrola, para um assunto que carece de uma certa delicadeza, são as operações de sensibilização, porque estas operações provocam no cidadão um outro efeito, isto porque a mensagem que tiram de uma ação com estas características é diferente daquela em que quando estão a ser atuados. Estas operações mostram ao cidadão que a GNR não tem só um papel repressivo mas tem também um papel educativo e procura sensibilizar os cidadãos para os cuidados a ter nas estradas. Algumas vezes, estas operações de sensibilização são feitas com crianças, o que causa um impacto no cidadão e ao mesmo tempo tem caráter pedagógico para as crianças.

⁴¹ Cf. Lei n.º 63/2007 de 6 de novembro (LOGNR).

2. A ação da GNR na prevenção e segurança rodoviária

Uma grande forma de a GNR contribuir para a PSR é através das operações de fiscalização. Estas operações são de extrema importância pois conseguem fazer cessar infrações que colocam em perigo outros utentes a circular pelas estradas.

A ação da GNR nesta área, acaba por produzir efeito e, como tal, através dos dados da sinistralidade rodoviária consegue perceber-se se de ano para ano existe melhorias. De forma a ver alguns resultados entre o ano de 2009 e 2011, temos as tabelas n.º 6, 7 e 8.⁴²

Logo à partida verifica-se que, do ano 2009 para 2010 houve um agravamento no número de mortos⁴³ e feridos leves⁴⁴, contudo, em 2011 reduziu-se o número de mortos, feridos graves⁴⁵ e feridos leves. A GNR tem uma ação importantíssima mas, para se conseguir melhorar os resultados ano após ano tem de haver um esforço de todos, porque só assim se evolui.

3. Cooperação dada à GNR neste campo

Para que o trabalho desenvolvido no âmbito da PSR produza resultados eficientes, a cooperação é fundamental, pois se o trabalho for desenvolvido individualmente pelas diversas entidades não provoca o mesmo impacto nem se obtém os mesmos efeitos.

A ANSR coopera com a GNR principalmente na parte administrativa. Por vezes, existem determinados tipos de fiscalização mais específica, onde se encontram membros das entidades especialistas nessa matéria, exemplo disso podem ser as operações de fiscalização realizadas com membros do IMTT⁴⁶.

Para além destas entidades, também as Câmaras Municipais cooperam com a GNR, nomeadamente através do Plano Municipal de Segurança Rodoviária, que para a sua

⁴² Cf. Apêndice A, B e C.

⁴³ Morto no local “*Vítima cujo óbito ocorra no local do acidente ou durante o percurso até à unidade de saúde*”, Morto a 30 dias “*Vítima cujo óbito ocorra no período de 30 dias após o acidente*” Cf. ANSR, 2011, p. 4.

⁴⁴ Ferido Leve “*Vítima de acidente que não seja considerada ferido grave e que não venha a falecer nos 30 dias após o acidente*” Cf. ANSR, 2011, p. 4.

⁴⁵ Ferido Grave “*Vítima de acidente cujos danos corporais obriguem a um período de hospitalização superior a 24 horas e que não venha a falecer nos 30 dias após o acidente*” Cf. ANSR, 2011, p. 4.

⁴⁶ Disponível em: http://www.jn.pt/paginainicial/pais/concelho.aspx?Distrito=LisboaeConcelho=MafraeOpt ion = Interiorecont ent_id=1183905, consultado a 22/06/2012 às 14h37min.

realização foi elaborado um guia que “*constitui um suporte à definição, desenvolvimento e implementação dos Planos Municipais que as Autarquias venham a desenvolver*” (ANSR, 2009, p. 1).

Capítulo 5 - Apresentação, Estudo e Discussão dos Resultados

1. Apresentação

Neste capítulo iremos fazer uma apresentação e discussão dos resultados que foram obtidos nos inquéritos por entrevista relativos ao tema em investigação. Esses resultados “*provêm dos factos observados no decurso da colheita dos dados*” (Fortin, 2009, p. 330), no entanto, “*estes factos são analisados e apresentados de maneira a fornecer uma ligação lógica com o problema de investigação proposto*” (Idem, p. 330).

Da triangulação de dados⁴⁷, a realização de inquéritos por entrevista a interlocutores com conhecimento na temática, consistiu uma das vertentes da recolha de dados e a análise destes dados “*é uma etapa fundamental no processo de investigação*” (Sousa e Baptista, 2011, p. 107).

O presente trabalho tem várias questões de investigação, sendo que durante a apresentação dos resultados vai-se analisar questão a questão, pois “*se o objectivo do estudo consiste em responder a várias questões de investigação, os resultados devem ser apresentados para cada uma das questões*” (Fortin, 2009, p. 330).

De modo a obter melhores resultados para a análise, o guião de entrevista⁴⁸ foi o mesmo para todos os interlocutores e na fase seguinte será feita a sua análise.

⁴⁷ A triangulação de dados é “*o uso de uma variedade de fontes num mesmo estudo*” Cf. Sousa e Baptista, 2011, p. 63.

⁴⁸ Cf. Apêndice D.

2. Estudo, Análise e Discussão de Resultados

Neste ponto vamos proceder ao estudo e análise das entrevistas realizadas, retirando as ideias chave de cada uma, de modo a perceber quais são os pontos onde existe uma maior incisão por parte dos entrevistados.

Quadro n.º 1 – Análise de Conteúdo da Primeira Questão

<p>Questão 1 Entrevistado</p>	<p>Qual é o papel da entidade a que pertence, no que toca à prevenção e segurança rodoviária?</p>
<p>Coronel Pedrosa (E1)</p>	<p><i>“... o papel da Guarda é um papel decisivo na prevenção e segurança rodoviária, e é decisivo porque a Guarda está presente em 96% do território nacional, e fiscaliza, patrulha em termos rodoviários quase cem mil quilómetros de estradas, (...),sem a Guarda como força de intervenção principal nesta matéria, não haveria pelo menos uma das componentes importantes da segurança rodoviária que é a proximidade em termos de fiscalização. ..., Nós atuamos essencialmente ao nível do condutor, (...), Depois a fiscalização, ..., também tem um papel decisivo”.</i></p>
<p>Major Veloso (E2)</p>	<p><i>“A Guarda tem, e sempre teve um papel muito importante no âmbito da prevenção, fiscalização e segurança rodoviária. (...) O elevado índice operacional desenvolvido pela Brigada de Trânsito aos longos dos vários anos da sua história, em muito contribuiu para o êxito da redução da sinistralidade ocorrida em Portugal nos últimos anos, sinistralidade que era considerada como um dos problemas mais graves de segurança interna do país”.</i></p>
<p>Major Rosa (E3)</p>	<p><i>“Um papel extremamente ativo na prevenção rodoviária, e é uma das entidades principais na divulgação de tão importante tema. (...) Temos o site da guarda, que eu acho que é a nossa melhor arma, que tem uma página sobre segurança rodoviária. (...) Quanto à segurança rodoviária, a GNR atua através da persuasão, ..., também atuamos pela repressão, que é uma das formas de prevenção.”</i></p>
<p>Capitão Araújo (E4)</p>	<p><i>“O papel da GNR é minimizar os resultados verificados aos longos dos tempos, tentando de várias formas reduzir a sinistralidade com o fim único de preservar a vida humana.”</i></p>
<p>Capitão Lima (E5)</p>	<p><i>“A Guarda na vertente do trânsito tem um papel fundamental na prevenção rodoviária, nomeadamente na parte da fiscalização rodoviária, e não só, também na parte de investigação criminal dos acidentes de viação”.</i></p>
<p>Capitão Rosa (E6)</p>	<p><i>“Cabe à GNR o papel principal no combate da redução da sinistralidade rodoviária, visto ter a seu cargo perto de 90% da rede viária fundamental, torna-se a imagem do país nesta temática (...) a Guarda dá à cara diariamente a esta problemática, através do contato direto com o cidadão.”</i></p>

<p>Capitão Barrete (E7)</p>	<p><i>“A missão no que toca à prevenção e segurança rodoviária direciona-se para a fiscalização rodoviária. (...) O papel que nós temos hoje, ou a missão é fiscalização rodoviária de acordo com as matérias que nos forem determinadas e apoiar e reforçar as outras unidades de trânsito a nível do país.”</i></p>
<p>Capitão Amorim (E8)</p>	<p><i>“A fiscalização do cumprimento dos normativos rodoviários (...) Atua conjuntamente com as diversas entidades civis, reportando dados e preocupações no que concerne a prevenção da sinistralidade e aumento da segurança rodoviária, (...) Por último através da investigação Criminal”.</i></p>

Das respostas apresentadas pelos entrevistados consegue-se perceber logo à partida a importância que a GNR tem na prevenção e segurança rodoviária. O E1 começa por dizer que a Guarda tem um papel decisivo na PSR isto pela sua presença em grande parte do território nacional. Parte da atuação da Guarda é essencialmente ao nível do condutor, tal como diz o E1, onde procuram ter uma intervenção de visibilidade no patrulhamento, de modo a combater certos comportamentos do condutor. Como se percebe pela entrevista do E1, este patrulhamento representa um papel importantíssimo por parte da GNR, pois pretende que os condutores com a presença da força competente para sancionar, cumpram as normas do código da estrada.

Um ponto importante referido por o E1, E2, E3, E5, E7 e E8 é a parte da fiscalização que tem também ela um papel decisivo. A fiscalização permite pôr fim a determinadas infrações, e esta pode ser feita em vários campos, como diz o E5, através dos aparelhos especiais de velocidade, balanças para ver o excesso de peso, ver se as pessoas se fazem transportar de forma correta, entre outras matérias que se podem fiscalizar. Desta forma torna-se importante que haja interceção dos condutores, tal como diz o E1, nas matérias de fiscalização que se possa fazer a interceção do condutor, esta deve ser o maior possível, de modo a que os condutores não infrinjam as normas.

Para se conseguir atingir alguns resultados significativos é preciso assumir ao alto nível a PSR. O E1 diz isso mesmo e, desta forma é possível melhorar os resultados da sinistralidade. Da mesma forma, o E2, E4 e o E6 falam do papel importante que esta entidade tem no que toca à melhoria dos resultados da sinistralidade.

O E5 e o E8 trazem outro ponto, de relevante importância, que foi a criação dos Núcleos de Investigação Criminal de Acidentes de Viação, que tal como diz o E5 e o E8, tentou-se pôr fim ao sentimento de impunidade que havia nos acidentes com vítimas mortais, levando à justiça os responsáveis pelos mesmos.

Tabela n.º 1 – Grelha de Análise das Ideias Chave da Primeira Questão

Entrevistado Ideias Chave	E1	E2	E3	E4	E5	E6	E7	E8	%
Presença em grande parte do TN	X					X			25%
Patrulhamento	X								12,5%
Fiscalização	X	X	X		X		X	X	75%
Melhoria dos resultados da sinistralidade	X	X		X		X			50%
Investigação Criminal dos acidentes de viação					X			X	25%

Da análise feita anteriormente, foram retiradas algumas ideias chave para mostrar em que pontos incide mais o papel desta entidade. Desta forma elaboramos uma grelha de análise onde foram colocadas as ideias chaves das oito entrevistas.

Como se pode verificar, a fiscalização destaca-se com 75%, percebe-se assim que é neste ponto que a entidade mais incide e mais trabalha. Fruto de todo o trabalho que é desenvolvido, a melhoria dos resultados da sinistralidade rodoviária é algo para que todos trabalham e faz parte do papel da GNR trabalhar para melhorar estes mesmos resultados sendo este o segundo ponto mais falado pelos entrevistados com 50%.

A presença desta entidade em grande parte do território nacional apenas foi falada por 25% dos entrevistados, no entanto é importante salientar que este facto permite fazer um trabalho de forma contínua de modo a atingir todo o país.

A parte da investigação criminal também só foi falada por 25% dos entrevistados, contudo é muito importante e trouxe outra credibilidade à instituição e também veio dar outra imagem.

O menos falado foi o patrulhamento, apresentando uma percentagem de 12,5%, mas este é bastante importante, porque tal como foi referido anteriormente, este patrulhamento permite ao cidadão ver a nossa presença reduzindo assim o número de infrações, que caso não estivéssemos presentes poderiam acontecer.

Quadro n.º 2 – Análise de Conteúdo da Segunda Questão

<p>Questão 2</p> <p>Entrevistado</p>	<p>Sendo este um assunto tão pertinente para as Forças de Segurança, quais têm sido as medidas e os trabalhos mais significativos desenvolvidos, sobretudo quando falamos da organização a que pertence, em ordem a combater este drama da questão rodoviária?</p>
<p>Coronel Pedrosa (E1)</p>	<p><i>“Desde logo, aquilo que de mais importante fazemos para combater a sinistralidade rodoviária é o patrulhamento diário.(...) a fiscalização permanente que não deixamos de fazer. (...) A Guarda esteve sempre presente quando foram preparados documentos abrangentes com a pretensão de atingir objetivos de segurança rodoviária, (...) Enquanto força de segurança não produzimos nenhuma campanha autónoma,..., agora nós fazemos por exemplo, fiscalização seletiva, elegemos mensalmente ou periodicamente, fiscalizações, ações de fiscalização que são direcionadas para determinada temática do comportamento dos condutores”.</i></p>
<p>Major Veloso (E2)</p>	<p><i>“importa salientar a criação dos Núcleos de Investigação Criminal de Acidentes de Viação, (...) Ao nível dos patrulhamentos (...) verificaram-se também algumas alterações, (...) No intuito de intensificar toda esta atividade em prol da segurança rodoviária, importa também salientar as inúmeras operações de fiscalização”.</i></p>
<p>Major Rosa (E3)</p>	<p><i>“A Guarda combate a sinistralidade rodoviária tendo patrulhas na rua e utilizando os aparelhos especiais”.</i></p>
<p>Capitão Araújo (E4)</p>	<p><i>“A intenção principal é tentar sensibilizar os utentes da via, peões, condutores e passageiros, muitas das vezes recorrendo a campanhas agressivas, entenda-se ser um bocado mais rígido na fiscalização com o intuito de minimizar os resultados finais (...) Muitas das vezes não basta só sensibilizar. As pessoas, ..., só entendem aquilo que se pretende quando são reprimidas caso contrário não aceitam de bom grado aquilo que lhes é transmitido ou não acatam aquilo que lhes é solicitado. Só sob a repressão é que elas muitas das vezes vão de encontro aquilo que nós pretendemos, que é o respeito de uns pelos outros”.</i></p>
<p>Capitão Lima (E5)</p>	<p><i>“As medidas é orientar os meios humanos e materiais que temos ao nosso dispor para a fiscalização rodoviária, para os locais onde verificamos um aumento da sinistralidade rodoviária ou potenciadores de acidentes de viação”.</i></p>
<p>Capitão Rosa (E6)</p>	<p><i>“O Trabalho de milhares de militares afetos apenas ao patrulhamento rodoviário durante todos os dias do ano e 24 horas, (...) Em complemento a esse patrulhamento, ..., um outro de combate aos comportamentos de risco com veículos descaracterizados e com utilização de aparelhos especiais. A criação do Nicav foi outro fator essencial para a descoberta dos motivos dos acidentes com vítimas”.</i></p>
<p>Capitão Barrete (E7)</p>	<p><i>“Aquilo que normalmente é feito, é que as ações de fiscalização são orientadas para itinerários ou para locais onde existem maiores índices de sinistralidade, e nesse aspeto nós temos a informação de que em determinada estrada há um número de mortos e tentamos canalizar para lá as ações de fiscalização de forma a contribuir para a redução da sinistralidade”.</i></p>
<p>Capitão Amorim (E8)</p>	<p><i>“O trabalho mais significativos que cabe às forças de segurança, e em especial aos destacamentos de trânsito é a fiscalização de trânsito. É o trabalho diário de patrulhamento, nos itinerários que representam maior sinistralidade e/ou que represente importância relativa ao numero de</i></p>

<i>veículos. (...) o trabalho da investigação criminal que atua nos responsáveis dos sinistros, ..., Essa responsabilização criminal credibiliza aquilo que é o combate à sinistralidade”.</i>

A segunda questão vem mostrar o que mais se faz para combater o drama da sinistralidade, e o E1 começa logo por referir o patrulhamento diário. A mesma ideia é reforçada pelos entrevistados E2, E3, E6 e E8, que referem a importância do patrulhamento para a redução da sinistralidade, isto porque estas mesmas patrulhas são direcionadas para os locais onde o índice de sinistralidade é mais elevado.

A fiscalização é um trabalho bastante desenvolvido e importante. Ela é feita permanentemente como refere o E1. O E2 realça as operações de fiscalização de maior envergadura, tais como, a Operação Natal e Ano Novo, que acabam por ter um grande impacto ao nível dos órgãos de comunicação social, o que por sua vez consegue transmitir uma mensagem a nível nacional, pois a fiscalização é algo que se faz diariamente, no entanto não passa todos os dias nos OCS, mas quando se fala em operações desta envergadura aí a mensagem que é passada é a nível nacional. O E4 fala da fiscalização como campanha de sensibilização mais agressiva para os utentes da via, no sentido de obter melhores resultados. O E5 diz-nos que a medida passa por orientar os meios que se tem ao dispor para fazer a fiscalização em locais mais críticos, onde se verifica um aumento da sinistralidade. A mesma ideia é partilhada pelos entrevistados E7 e E8.

Sendo a Guarda uma força de segurança com competências nesta área, é chamada a pronunciar-se e está presente na elaboração de documentos importantes para a segurança rodoviária. Tal como diz o E1 quer no plano nacional de prevenção rodoviária quer agora na estratégia nacional de prevenção rodoviária a Guarda esteve presente.

O E3 e o E6 referem a utilização dos aparelhos especiais como outro trabalho que tem sido desenvolvido para combater a sinistralidade, e a verdade é que sendo a velocidade grande responsável pela maioria da sinistralidade rodoviária, a utilização destes aparelhos é importantíssima.

O E2 começa por responder à segunda questão salientando a importância da criação dos Núcleos de Investigação Criminal de Acidentes de Viação. Diz ainda que estes foram uma grande valia para a investigação dos acidentes rodoviários, o que até à data não era feita desta forma científica. O E6 aborda também estes núcleos e diz que foram um excelente apoio, pois o trabalho que estes desenvolvem ajuda no direcionamento das patrulhas para os locais mais críticos. Por sua vez o E8 refere ainda que estes núcleos

vieram credibilizar aquilo que é o combate à sinistralidade, pois consegue responsabilizar aqueles que cometam algum crime desta natureza, o que até à data da sua criação não acontecia desta forma pormenorizada.

Tabela n.º 2 – Grelha de Análise das Ideias Chave da Segunda Questão

Entrevistado Ideias Chave	E1	E2	E3	E4	E5	E6	E7	E8	%
Patrulhamento Diário	X	X	X			X		X	62,5%
Fiscalização	X	X		X	X		X	X	75%
Preparação de Documentos importantes	X								12,5%
Utilização de aparelhos especiais			X			X			25%
Criação dos NICA V		X				X		X	37,5%

Tal como na primeira questão, foram tiradas também desta as ideias chave das entrevistas realizadas. Dos resultados apresentados na tabela n.º 2, constata-se que a fiscalização é o trabalho mais significativo desenvolvido por esta entidade, onde 75% dos entrevistados fala na fiscalização, daí consegue-se perceber o relevo que esta tem no combate à sinistralidade.

O patrulhamento que é feito diariamente também merece destaque, uma vez que é este que põe fim a determinadas infrações e também faz com que algumas nem se iniciem. O patrulhamento diário foi referido por 62,5% dos entrevistados, no entanto mesmo não tendo sido referido por todos sabemos que este é inerente ao serviço que é feito diariamente.

No que diz respeito à preparação de documentos importantes, apenas o entrevistado E1 fez referência, fruto também da posição que ocupa e de um maior conhecimento da matéria, o que permite uma outra visão sobre o assunto.

A utilização dos aparelhos especiais foi referida por 25% dos entrevistados e, da análise feita conseguiu-se perceber a importância que estes têm para diminuir a sinistralidade e também as consequências dos acidentes de viação, isto porque, quando se

faz um controlo à velocidade, além de combater a infração do excesso de velocidade combate-se também a consequência de um acidente de viação.

A criação dos NICAIV foi falada por 37,5% dos entrevistados e sem dúvida que estes foram uma mais-valia quer para a instituição quer para o país. O trabalho que estes têm desempenhado já mostrou os seus frutos e vai continuar a mostrar.

Quadro n.º 3 – Análise de Conteúdo da Terceira Questão

<p>Questão 3</p> <p>Entrevistado</p>	<p>Qual é a relação que se estabelece entre a sua organização e as outras entidades que também têm responsabilidades nesta área da prevenção e da segurança rodoviária, nomeadamente, ao nível da divulgação de formação/ações de sensibilização, e de cooperação de partilha de informações e de subsidiariedade de meios?</p>
<p>Coronel Pedrosa (E1)</p>	<p><i>“Se falarmos de meios operacionais, de meios à disposição da atividade operacional, normalmente os meios são da força de segurança que os utiliza e portanto eles não são usados por mais de uma entidade. Agora as verbas para adquirir esses meios especiais vêm normalmente da liquidez que se consegue produzir ao nível da ANSR, mas a GNR está em permanente ligação nomeadamente com a ANSR, ela que é a autoridade pública que tem a ver necessariamente com esta matéria. (...) existe um conselho de trânsito, o conselho de segurança rodoviária em que estão presentes o INIR, o IMTT, a GNR, a PSP, liderada pela ANSR, (...) Ao nível da formação específica do trânsito também contamos sempre com a colaboração da ANSR, do IMTT, da Autoridade para as Condições do Trabalho (ACT), que também nesta matéria tem algum peso, (...) Nas ações de sensibilização também colaboramos, nomeadamente ao nível do dispositivo territorial existe um programa especial que dá pelo nome Escola Segura e este programa pretende produzir comportamentos corretos do ponto de vista da segurança rodoviária ao nível das crianças e dos jovens que estão na escola”.</i></p>
<p>Major Veloso (E2)</p>	<p><i>“A Guarda sempre teve relações estreitas com inúmeras entidades, (...) Em relação aos sistemas de informação, foi criado há alguns anos a implementação do SCOT, (...) Este sistema permitiu também uma ligação muito mais estreita entre a Guarda e algumas entidades, nomeadamente o IMTT e ANSR, com a consulta “on line” de bases de dados. (...) Ao nível das ações de sensibilização, a Guarda sempre as fez e continua a fazê-las”.</i></p>
<p>Major Rosa (E3)</p>	<p><i>“A nível da cooperação, a prevenção rodoviária solicita muitas vezes a GNR para mandar parar os condutores e quando nós mandávamos parar os condutores não era para os fiscalizar era mais para o pessoal da prevenção rodoviária falar. (...) a cooperação existe”.</i></p>
<p>Capitão Araújo (E4)</p>	<p><i>“Relativamente a nós e a outras entidades tentamos estabelecer sempre o melhor relacionamento possível, entre as quais ANSR, câmaras municipais, IMTT”.</i></p>
<p>Capitão Lima (E5)</p>	<p><i>“A responsabilidade é grande, se formos ver, a Guarda torna-se aqui um elo de charneira com as outras entidades em termos de fiscalização. Quando fazemos operações e são solicitadas por diversas vezes operações conjuntas com ACT, com o IMTT, com a ASAE, entre outras, (...) A partilha de informação e de meios também existe, quer através de relatórios, ou mesmo através das bases de dados que temos, por exemplo, das cartas de condução e</i></p>

	<i>das inspeções periódicas temos a base de dados do IMTT. (...) Ao nível das ações de sensibilização também se realizam, ..., Cooperamos também sempre que nos é solicitado, quer pelas escolas, quer pela prevenção rodoviária em ações de sensibilização”.</i>
Capitão Rosa (E6)	<i>“Neste momento é muito reduzida, sendo mais estreita com as Estradas de Portugal e com a Brisa, devido ao bom relacionamento local. Há também estreita ligação com as entidades que gerem o processamento das contraordenações, a ANSR. Temos também com o IMTT, com a autoridade das condições de trabalho, (...) Mas a cooperação existe, pode ser melhorada e todos os dias tentamos melhorar o relacionamento com as outras entidades”.</i>
Capitão Barrete (E7)	<i>“Em termos de ações de sensibilização nós colaboramos no sentido de quando nos pedem nas ações de fiscalização colaboração para estar na estrada e distribuímos alguns panfletos com algumas ações de sensibilização que são desencadeadas. (...) De resto, as relações que estabelece com outras entidades, temos as entidades administrativas, a ANSR, o IMTT, o ACT e sobretudo são estas”.</i>
Capitão Amorim (E8)	<i>“Tem-se desenvolvido também outros trabalhos importantes no que toca à sensibilização de público-alvo, nomeadamente contribuir em campanhas de sensibilização junto de estabelecimentos de diversão noturnos, dando a possibilidade dos condutores efetuarem o teste de álcool antes de iniciarem a condução, evitando a condução sob influência de álcool. (...) acompanhar as entidades gestoras das vias, no local e propor melhorias nas infraestruturas rodoviárias”.</i>

O entrevistado E1 começa por falar na subsidiariedade de meios, onde diz que os meios utilizados pertencem à entidade que faz uso deles, neste caso, os meios da utilizados pertencem à GNR. Agora a maneira como a Guarda os adquire é que já envolve outras entidades, neste caso a ANSR. O E1 fala ainda do conselho de segurança rodoviária, onde estão presentes várias entidades, o que se pode perceber a existência do trabalho conjunto em relação à PSR. O E2 inicia também a sua resposta dizendo que a Guarda teve sempre relações estreitas com várias entidades. A existência de cooperação é reforçada pelo E3, enquanto que, o E5 fala ao nível das operações conjuntas que algumas entidades solicitam à Guarda, o que mostra alguma cooperação. O E6 diz que neste momento a cooperação é mais reduzida, contudo, ela existe com algumas entidades. Estas entidades, para o E7, são sobretudo as administrativas (ANSR, IMTT e ACT). O E8 acrescenta um ponto importante no que toca à cooperação, ao dizer que acompanha as entidades no local e propõe melhorias que devam ser feitas nas infraestruturas rodoviárias.

As ações de sensibilização são importantes e um dos sítios onde são feitas é nas escolas, tal como se percebe pela entrevista do E1, E2 e E5, nesta fase estas são direcionadas para a base, no sentido de inculcar nos mais novos os comportamentos corretos e estes por sua vez levam essa mensagem aos adultos. Depois, é também referido pelo E3

as ações desenvolvidas com outras entidades, no sentido de lhes dar apoio para mandar parar os carros. Os entrevistados E5 e E7, dizem igualmente que colaboram nestas ações de sensibilização sempre que lhes é solicitado, e o E8 fala nas ações de sensibilização junto de estabelecimentos noturnos, no sentido de dar a possibilidade ao condutor de se submeter ao teste do álcool antes de iniciar a condução.

A partilha de informação é abordada pelo E2 e E5, onde ambos falam das bases de dados a que a Guarda tem acesso para ver as cartas de condução, inspeções, entre outras.

Tabela n.º 3 – Grelha de Análise das Ideias Chave da Terceira Questão

Entrevistado Ideias Chave	E1	E2	E3	E4	E5	E6	E7	E8	%
Cooperação com outras Entidades	X	X	X	X	X	X	X	X	100%
Ações de sensibilização conjuntas	X	X	X		X		X	X	75%
Partilha de informação		X			X				25%

Do resultado da análise das entrevistas, conforme se pode verificar na tabela n.º 3, 100% dos entrevistados falaram na cooperação com outras entidades, no entanto, é importante referir que esta cooperação pode ser feita de várias formas e em vários campos. Pelas entrevistas, percebe-se que a cooperação referida por alguns dos entrevistados baseia-se nas operações de fiscalização que são feitas em conjunto, mas a cooperação não é só isso, pois existem outros trabalhos que podem ser feitos.

Ao nível das ações de sensibilização conjuntas, 75% dos entrevistados disseram que se realizam e que dão apoio sempre que são solicitados. Este indicador mostra e reforça também a importância deste tipo de ações e os resultados que dela podem advir.

A partilha de informação referenciada por 25% dos entrevistados é mais um sinal da existência de cooperação, uma vez que todos trabalham para o mesmo fim e, neste caso, o acesso a estas bases de dados permite fazer um melhor trabalho por parte da força de segurança.

Quadro n.º 4 – Análise de Conteúdo da Quarta Questão

Questão 4 Entrevistado	Quando trabalha especificamente na prevenção e segurança rodoviária, quais são as maiores dificuldades e desafios que se lhe deparam?
Coronel Pedrosa (E1)	<i>“A sinistralidade nas localidades, a sinistralidade com veículo de duas rodas e os condutores jovens e depois os condutores com mais de 65 anos são três ou quatro exemplos de áreas específicas em que não é fácil arranjar soluções para criar imediatamente segurança rodoviária. (...) os meios são escassos”.</i>
Major Veloso (E2)	<i>“os grandes desafios são os de se conseguir manter uma estrutura de trânsito com um número de efetivo adequado, uma força devidamente equipada, com meios operacionais e equipamentos de última geração”.</i>
Major Rosa (E3)	<i>“A maior dificuldade é a falta de meios humanos, ..., há também falta de meios materiais mas não tanto como os humanos”.</i>
Capitão Araújo (E4)	<i>“Neste momento os principais problemas que nós temos, são os meios humanos e materiais. (...) faz com que a nossa ação fique um pouco limitada”.</i>
Capitão Lima (E5)	<i>“As maiores dificuldades é a questão dos meios humanos e materiais existentes que são insuficientes. Quantos mais meios especiais e quantos mais militares tivermos para fiscalizar, maior prevenção e maior fiscalização existe”.</i>
Capitão Rosa (E6)	<i>“Dos maiores obstáculos são que nem todos os condutores estão ainda abertos para esta temática da prevenção e segurança rodoviária e esse se calhar é o principal problema, (...) Outra grande dificuldade é a falta de meios humanos e materiais”.</i>
Capitão Barrete (E7)	<i>“falta de efetivo (...) Depois a falta de meios, relativamente a algumas matérias, nomeadamente os tacógrafos e alguma falta de formação também e ainda alguma falta de uniformidade de procedimentos/ orientações, (...) apesar de termos outros meios em número suficiente os meios estão todos envelhecidos, nomeadamente as viaturas (...) Depois é a articulação entre as várias entidades, e é a dificuldade de não se poder por vezes falar diretamente com a outra entidade no sentido de pedir um esclarecimento. (...) depois há outra dificuldade, ..., isto é, demasiadas entidades fiscalizadoras e entidades administrativas, o que gera descoordenação”.</i>
Capitão Amorim (E8)	<i>“São vários, desde a falta de recursos, em especial humanos. Outro grande problema é que a questão da sinistralidade é uma moda, por vezes política. (...) Não se combate a sinistralidade com declarações de intenções, nem com ideias avulsas sem realização”.</i>

O trabalho na prevenção e segurança rodoviária é feito diariamente, no entanto existem determinadas áreas onde os resultados não aparecem no momento. Tal como diz o E1, algumas das dificuldades da PSR é ao nível da sinistralidade nas localidades, sinistralidade com veículos de duas rodas, sinistralidade com os condutores jovens e condutores com mais de 65 anos.

Como não podia deixar de ser e tendo em conta a situação que se atravessa, uma dificuldade referida por todos os entrevistados, foi a escassez de meios humanos e materiais. Como é referido pelo E1, estes são importantes para que se consiga ter segurança rodoviária. Sem ter meios, quer humanos quer materiais, a nossa ação fica um pouco limitada tal como refere o E4. Na verdade, como diz o E5, sabemos que se tivéssemos mais meios e mais militares para fiscalizar, maior iria ser a prevenção e também se combatia melhor a sinistralidade rodoviária

Uma dificuldade mencionada pelo E6, foi o facto de ainda haver muitos condutores que não ligam muito a “isto” da prevenção e segurança rodoviária, ou seja, não se encontram ainda muito sensibilizados para esta temática, o que de certa forma vem estragar o trabalho daqueles que lutam diariamente para mudar esses comportamentos. Por mais que se lute contra este grave problema da sinistralidade é preciso colaboração de todos e, a dos condutores é fundamental, isto porque o fator humano é o mais importante e é também aquele onde se pode trabalhar mais.

Para o E7 existe um excesso de entidades fiscalizadoras e administrativas respeitantes a esta área, o que acaba por gerar descoordenação. Ora, na verdade o facto de não ser só uma entidade fiscalizadora faz com que haja por vezes diferentes interpretações ou diferentes modos de atuar, isto porque cada entidade tem os seus comandantes e têm a sua maneira de atuar. Na parte administrativa também há alguma descentralização, uma vez que são várias as entidades a receber expediente.

A última ideia chave relativa aos meios envelhecidos advém do E2 ter referido que, um dos desafios, seria conseguir ter uma estrutura de trânsito equipada com meios de última geração para que o trabalho desempenhado fosse o melhor e, o E7 fala de meios existentes mas que precisam de ser renovados, como é o caso de algumas viaturas e de alguns equipamentos, e se pudesse ser feita esta renovação, a margem de erro seria menor, ou seja, haveria melhores resultados.

Com a evolução dos tempos torna-se importante que a legislação também a acompanhe e, segundo o que o E7 referiu, a legislação encontra-se desatualizada dada a realidade. A par de alguns exemplos dados, concluiu dizendo que existe um conjunto de legislação e regulamentos difusa que não está atualizada dada a realidade.

Tabela n.º 4 – Grelha de Análise das Ideias Chave da Quarta Questão

Entrevistado Ideias Chave	E1	E2	E3	E4	E5	E6	E7	E8	%
	Sinistralidade nas localidades	X							
Sinistralidade veículos de duas rodas	X								12,5%
Sinistralidade condutores jovens e mais de 65 anos	X								12,5%
Falta de meios humanos e materiais	X	X	X	X	X	X	X	X	100%
Abertura dos condutores para a temática						X			12,5%
Excesso de Entidades fiscalizadoras e administrativas							X		12,5%
Meios Envelhecidos		X					X		25%
Legislação Desatualizada							X		12,5%

Olhando para a tabela n.º 4 não surpreende qual tenha sido a maior dificuldade referida por parte dos entrevistados. A falta de meios humanos e materiais foi referida por 100% dos entrevistados, pois é tudo aquilo que precisamos para fazer o nosso trabalho e não havendo em número suficiente sente-se logo. Muitos militares têm saído por completar o seu percurso na instituição, mas as dificuldades económico-financeiras que o país atravessa, não permite preencher o quadro orgânico da GNR nos números que seriam desejáveis. Depois na parte dos meios materiais, também seria desejável adquirir novos e melhores equipamentos, pois há locais onde fazem muita falta e tudo isto interfere no trabalho que é feito.

Em relação aos meios estarem envelhecidos, 25% dos entrevistados falaram neste ponto, pois não é só a falta de meios que é sentida, isto porque mesmo tendo certos meios, muitos deles encontram-se velhos e por vezes são mais os problemas que dão do que as soluções que oferecem.

Referente à sinistralidade nas localidades, à sinistralidade com veículos de duas rodas e à sinistralidade com jovens e com pessoas de idade superior a 65 anos, apenas 12,5% dos entrevistados focaram este ponto.

A abertura dos condutores para esta questão da prevenção e segurança rodoviária é muito importante, embora só 12,5% dos entrevistados tenham falado nela. Esta é uma dificuldade muito grande, porque para o nosso trabalho ser bem sucedido precisamos que os condutores colaborem e que estejam dispostos a isso. Combatendo os maus comportamentos dos condutores e tentando incutir-lhes uma mentalidade vocacionada para a PSR, os resultados seriam melhores. Tal como se viu anteriormente, a grande causa dos acidentes é o fator humano.

Na parte respeitante ao excesso de entidades fiscalizadoras e administrativas, apenas 12,5% dos entrevistados falaram nela, no entanto o facto de haver muitas provoca uma certa descoordenação e, quando se quer falar com alguém não se sabe bem a quem dirigir. Sendo a PSR um assunto de extrema importância é preciso ver qual a melhor maneira de a trabalhar e para isso tem de haver coordenação.

Tudo contribui para a PSR e, relativo à legislação e regulamentos que abrangem esta temática, 12,5% dos entrevistados diz que esta não está atualizada à realidade, e, se queremos que os condutores colaborem no trabalho que é feito em relação à temática, é importante que o que vem previsto na legislação faça sentido e se adeque aos tempos em que estamos. Ora pegando no exemplo dado pelo E7 não faz sentido nenhum que um individuo que transpõe uma linha contínua, separadora dos limites de trânsito pagar 49€ e ter depois uma sanção acessória grave ou muito grave, ou seja, é importante adequar a sanção à infração que se comete.

Quadro n.º 5 – Análise de Conteúdo da Quinta Questão

<p>Questão 5 Entrevistado</p>	<p>No seu entender, quais são as medidas preferenciais que poderiam ser implementadas - na sua entidade e outras - em ordem a combater, com mais eficiência e eficácia, este drama?</p>
<p>Coronel Pedrosa (E1)</p>	<p><i>“é preciso fazer prevenção, é preciso fazer fiscalização propriamente dita e é preciso fazer investigação criminal (...) O que é chave nisto tudo, é formar os condutores, (...) uma das medidas que têm necessariamente que ser ativada, aumentar a fiscalização no sentido de criar maior perceção nos condutores de que podem ser detetados se cometerem infrações. Depois ao nível do próprio sistema do processamento das contraordenações rodoviárias é preciso acabar definitivamente com a ideia de que de alguma forma há impunidade nos comportamentos (...) baixar os tempos entre a deteção da infração, a</i></p>

	<i>aplicação da sanção pecuniária imediata e a aplicação da sanção acessória (...) criação de uma rede de fiscalização de controlo de velocidade, uma rede fixa, instalação, nos locais mais críticos”.</i>
Major Veloso (E2)	<i>“A principal medida a implementar seria a de reativar a Brigada de Trânsito, dotando-a com um efetivo bem formado, devidamente enquadrado, e com meios de patrulhamento e de fiscalização rodoviária, modernos e eficazes. (...) A aposta na formação e requalificação de parte do atual efetivo da estrutura de trânsito também seria necessária e fundamental”.</i>
Major Rosa (E3)	<i>“Se aumentassem o efetivo seria muito mais fácil, ..., se todos os militares estivessem mais dentro das leis rodoviárias seria mais fácil eles combaterem através da repressão que é também uma das medidas de prevenção”.</i>
Capitão Araújo (E4)	<i>“mais campanhas de sensibilização, (...) uma das coisas que pode ser posta em prática (...) é o que está previsto no código da estrada, referente ao trabalho comunitário”.</i>
Capitão Lima (E5)	<i>“Há uma medida que está anunciada, que é a medida da criação da Brigada de Trânsito. Esta medida vai trazer vantagens, porque vai existir a nível nacional uma continuidade na circulação rodoviária do trânsito. (...) Outra medida para ter mais eficácia e eficiência é rede de radares nacional que está prevista e está a avançar, sob coordenação da ANSR”.</i>
Capitão Rosa (E6)	<i>“com mais meios poderemos chegar aos itinerários que neste momento não é possível chegar, (...) A carta por pontos pode ser um mecanismo que poderá diminuir a sinistralidade (...) as sanções acessórias serem mais céleres a serem aplicadas”.</i>
Capitão Barrete (E7)	<i>“devíamos atuar em três pontos, um deles é uma única entidade fiscalizadora com responsabilidade de comando único, com responsabilidade a nível do território nacional para esta questão do trânsito (...) Relativamente à entidade administrativa, também ela devia ser só uma, que tivesse competência sobre esta área rodoviária, em que abarcava também a prevenção, as ações de sensibilização. A segunda, tem a ver com a legislação, que é a atualização da mesma à realidade, (...) A terceira passava por, ..., haver uma agilização e informatização de muitos processos”.</i>
Capitão Amorim (E8)	<i>“O que deve existir é sim uma estratégia nacional que atravessasse ciclos eleitorais sem alterações e que seja seguido. (...) deverá existir uma legislação que contribua efetivamente para a redução da sinistralidade e seja estável no tempo. (...) Outro fator que pode contribuir para o combate à sinistralidade é o potenciar os estudos na área da sinistralidade. (...) surge como fator de preocupação é a falta de conhecimentos teóricos dos militares, pelo que a instrução dos cursos e atualizações é escassa e difusa”.</i>

Na análise a esta questão foram várias as medidas ditas pelos entrevistados. Sendo o objetivo salvar vidas, o E1 diz que é preciso fazer fiscalização e também investigação criminal, isto porque os estudos efetuados apontam mesmo para esse sentido, caso aumente-se a fiscalização e se a investigação criminal conseguir produzir informação que dê para definir as estratégias a adotar, então a segurança rodoviária vai ser maior.

Como já falámos anteriormente, os condutores têm um papel extremamente importante, prova disso é o E1 dizer que uma das medidas preferenciais passa por formar os condutores para que estes tenham um comportamento correto no ambiente rodoviário.

Já aconteceu ouvir nas notícias que um certo número de autos prescreveram, o que faz com que as pessoas em causa não tenham tido nenhuma sanção em relação à infração que cometeram, e isto de certa forma traz uma ideia de impunidade. Deste modo o E1 vem dizer que é preciso acabar com esta ideia de que existe impunidade.

Relacionado com este último ponto está aquilo que tanto o E1 e o E6 falam, que é a diminuição do tempo entre a deteção da infração e a aplicação da sanção acessória. Se esta for feita de forma mais célere então estamos a contribuir para que se diminuam os comportamentos incorretos dos condutores.

Uma outra medida que o E1 fala e também o E5 é a implementação de uma rede de radares fixa a nível nacional. Como refere o E1, esta medida consta agora da estratégia nacional de prevenção rodoviária, uma vez que não chegou a ser implementada no plano nacional de prevenção rodoviária e, com ela consegue-se detetar sempre os condutores que estão em excesso de velocidade. Uma vez que a velocidade é das principais causas dos acidentes, como diz o E5, esta medida seria muito benéfica, pois iria diminuir nessas zonas o número de acidentes de viação.

Para o E2, a principal medida passa pela reativação da Brigada de Trânsito, em que esta devia estar bem equipada com meios modernos e eficazes e com um efetivo bem formado e enquadrado. O E5 fala também na Brigada de Trânsito, onde diz que seria vantajoso porque iria existir a nível nacional uma continuidade na circulação rodoviária do trânsito.

Como sempre, para fazermos o nosso trabalho é preciso ter meios humanos e materiais e, nesta fase, a falta do meio humano é muito notória. O E3 e o E6 referem isso mesmo, caso houvesse um maior efetivo, seria mais fácil desempenhar o nosso trabalho e este também poderia ser feito de melhor forma.

Outro ponto importante vai ao nível da formação, o que neste momento existe pouco e, estando a legislação rodoviária a sofrer várias alterações é difícil para os militares acompanharem estas mudanças, tal como diz o E8. No entanto, é preciso que os militares se atualizem constantemente para que o seu trabalho seja feito de forma rigorosa e sem erros. Segundo o E3 existem vários militares que não conhecem a legislação e muitas vezes acontecem infrações à sua frente mas os militares nem sabem que estão perante uma infração. Deste modo o E2 vem dizer que uma das medidas devia passar pela aposta na formação e requalificação de parte do efetivo da estrutura do trânsito e que, à semelhança

do que acontece na estrutura de investigação criminal, deviam ser afastados desta estrutura aqueles que percam ou que não consigam voltar a ter as competências técnicas necessárias para atuar nesta área.

O E4 diz que uma das medidas poderia passar por haver mais campanhas de sensibilização, dizendo ainda que em relação a estas se calhar não dependem muito da GNR.

Segundo o E7, as medidas preferenciais a adotar deveriam bater três pontos. O primeiro seria haver apenas uma única entidade fiscalizadora e administrativa, em que a entidade fiscalizadora ficava com responsabilidade de comando único e a nível de todo o território nacional, em relação à entidade administrativa também ela devia ter competência a nível de todo o TN e ainda que abarcasse a parte da prevenção e das ações de sensibilização. O segundo ponto seria a atualização da legislação à realidade, esta devia ser mais objetiva de forma a reduzir o grau de subjetividade e não poderia ter fugas para o infrator. A terceira seria, do resultado destas que apresentei anteriormente, iria haver certamente uma agilização e informatização de muitos processos.

Tabela n.º 5 – Grelha de Análise das Ideias Chave da Quinta Questão

Entrevistado Ideias Chave	E1	E2	E3	E4	E5	E6	E7	E8	%
Fazer Investigação Criminal	X								12,5%
Aumentar a fiscalização	X								12,5%
Formar os condutores	X								12,5%
Acabar com a ideia de que há impunidade	X								12,5%
Reativação da Brigada de Trânsito		X			X				25%
Baixar o tempo entre a deteção da infração e a aplicação da sanção acessória	X					X			25%
Rede de fiscalização de controlo de velocidade	X				X				25%
Mais meios		X	X			X			37,5%

Melhor conhecimento da legislação por parte dos militares		X	X					X	37,5%
Mais campanhas de sensibilização				X					12,5%
Uma única entidade fiscalizadora e administrativa							X		12,5%
Atualização da Legislação							X	X	25%
Maior agilização e informatização dos processos							X		12,5%

Como se pode verificar pela tabela n.º 5, muitas foram as medidas ditas pelos entrevistados, o que logo à partida mostra que há muito trabalho que pode ser feito para reduzir este drama.

Uma das medidas preferenciais faladas por 37,5% dos entrevistados passa por haver mais meios e, como referimos à pouco, mais meios significa mais e melhores resultados, permite-nos ir mais longe, permite-nos chegar aonde hoje chegamos apenas quando somos chamados, porque a falta de meios é tanta, que não se consegue garantir um patrulhamento 24 horas em determinadas zonas.

Outra medida falada por 37,5% dos entrevistados tem a ver com um melhor conhecimento da legislação rodoviária por parte dos militares e, é fundamental que os militares não tenham dúvidas daquilo que estão a fazer e que saibam o que estão a fazer. Importante neste ponto, é que os militares não caiam na rotina de fazer sempre o mesmo tipo de infrações, isto para que depois, não percam o conhecimento noutras matérias e é esta rotina que faz com que por vezes, os militares descorem outros diplomas.

Relativamente à reativação da Brigada de Trânsito, esta é falada por 25% dos entrevistados e é apresentada como uma mais-valia para o funcionamento da estrutura de trânsito, pois iria permitir uma continuidade na rede rodoviária.

A diminuição do tempo da deteção da infração à aplicação da sanção acessória também é abordada por 25% dos entrevistados e sem dúvida que seria uma medida bastante benéfica, pois ajudaria também à diminuição da ideia que existe impunidade, esta é falada por 12,5% dos entrevistados.

Reforçando o facto de que a velocidade é a principal causa dos acidentes de viação, a medida da implementação de radares de controlo de velocidade fixos a nível nacional

abordada por 25% dos entrevistados traria resultados bastantes positivos. Esta medida iria combater dois pontos, um era o excesso de velocidade, pois o condutor sabendo do radar diminui a velocidade, o segundo vai de encontro à consequência que um acidente teria, visto que colidir a 50 km/h não é a mesma coisa que a 100 km/h.

A atualização da legislação foi também abordada por 25% dos entrevistados. Na verdade acontecia e por vezes ainda acontece, o facto de a legislação não ser objetiva em alguns pontos, fazendo com que a pessoa que esteja a proceder à fiscalização a interprete da forma que acha que é correta, ou seja, perante um mesmo caso, duas pessoas podem ter interpretações diferentes. Daí ser importante atualizar a legislação tirando-lhe esta subjetividade.

Uma medida abordada por 12,5% dos entrevistados foi a de fazer investigação criminal, e aqui são importantes os NICAV. O trabalho desempenhado por estes núcleos é importantíssimo, e dele podem-se tirar resultados extraordinários. Com a investigação que é feita por estes núcleos e com os resultados que se obtém dela, os comandantes conseguem direcionar o patrulhamento para as áreas onde há maior sinistralidade.

O aumento da fiscalização referido por 12,5% dos entrevistados pode correlacionar-se com o aumento dos meios, porque sabemos que o aumento da fiscalização iria ajudar a obter melhores resultados, contudo para aumentar esta fiscalização também seriam precisos mais meios.

A importância de formar os condutores já foi falada, no entanto, nesta quinta questão foi abordada por 12,5% dos entrevistados. De forma a reforçar o que já foi dito, é importante trabalhar bem o condutor e formá-lo bem, para que este rume na direção certa de modo a contribuir para a redução da sinistralidade.

No que toca às campanhas de sensibilização, esta medida foi dita por 12,5% dos entrevistados e tem a sua importância, no entanto seria importante estudar a maneira como estas devem ser feitas, para que se obtenham resultados delas.

Abordado também por 12,5% dos entrevistados foi a questão de haver uma só entidade fiscalizadora e administrativa, esta medida levaria a uma grande reestruturação naquele que é o sistema atual. Mesmo assim não deve ser posta de parte, devendo ser estudada no sentido de ver se será o melhor para esta questão da PSR.

Por fim, derivado da ideia chave anterior e da atualização da legislação surge a agilização e informatização dos processos que foi falada por 12,5% dos entrevistados.

3. Verificação das Hipóteses

Nesta fase o investigador “discute os resultados da verificação das hipóteses, quer elas sejam confirmadas ou infirmadas” (Fortin, 2009, p. 332).

Assim sendo, para verificar as hipóteses temos:

Hipótese 1: Dentro da prevenção e segurança rodoviária as entidades que participam e têm responsabilidades adstritas, são a GNR, a PSP, a PM, a ANSR, a PRP, o IMTT e a ACA-M.

A hipótese 1 encontra-se confirmada, porque através do que foi dito por alguns dos entrevistados, constata-se que não são só estas as entidades com responsabilidades na área da prevenção e segurança rodoviária. Ainda com esta investigação podemos confirmar que o INIR é uma das entidades com responsabilidade na PSR, conforme vem no art.º 1.º, n.º 1 do Decreto-Lei n.º 148/2007 de 27 de abril.

Conforme diz o Coronel Pedrosa, “*existe um conselho de trânsito, o conselho de segurança rodoviária em que estão presentes o INIR, o IMTT, a GNR, a PSP, enfim, liderada pela ANSR*”⁴⁹, e ainda “*Ao nível da formação específica do trânsito também contamos sempre com a colaboração da ANSR, do IMTT, da Autoridade para as Condições do Trabalho, que também nesta matéria tem algum peso*”⁵⁰, o Capitão Rosa refere a ligação “*mais estreita com as Estradas de Portugal e com a Brisa*”⁵¹. Daqui retira-se que também há outras entidades com responsabilidades na matéria, tal como a ACT e o INIR, estas também são faladas por outros entrevistados.

Hipótese 2: O trabalho feito pela GNR para combater este drama é diário, mas as dificuldades sentidas ao nível do pessoal e material, limitam um pouco a ação desta entidade.

Esta hipótese foi confirmada através da tabela n.º 4 onde 100% dos entrevistados referiram que a maior dificuldade é a falta de meios humanos e materiais. O Coronel

⁴⁹ Ver Apêndice E.

⁵⁰ Idem.

⁵¹ Ver Apêndice J.

Pedrosa refere que *“os meios são escassos”*⁵², o Major Rosa diz, *“A maior dificuldade é a falta de meios humanos, ..., há também falta de meios materiais”*⁵³, com esta dificuldade, o Capitão Araújo vem dizer que esta *“faz com que a nossa ação fique um pouco limitada”*⁵⁴.

Podemos completar a confirmação desta hipótese com o que o Capitão Lima disse, *“As maiores dificuldades é a questão dos meios humanos e materiais existentes que são insuficientes”*⁵⁵, ainda o Capitão Rosa, *“Outra grande dificuldade é a falta de meios humanos e materiais”*⁵⁶, depois o Capitão Barrete refere também a *“falta de efetivo (...) Depois a falta de meios”*⁵⁷ e por fim o Capitão Amorim diz também que uma grande dificuldade é a falta de meios.

Hipótese 3: A GNR tem um papel bastante relevante, pois é uma das entidades com competências na área da prevenção e segurança rodoviária.

Esta hipótese também se encontra confirmada pelas respostas dadas pelos entrevistados. O Coronel Pedrosa diz que *“o papel da Guarda é um papel decisivo na prevenção e segurança rodoviária, e é decisivo porque a Guarda está presente em 96% do território nacional, e fiscaliza, patrulha em termos rodoviários quase cem mil quilómetros de estradas”*⁵⁸, ideia que é reforçada pelo Major Veloso onde diz que *“A Guarda tem, e sempre teve um papel muito importante no âmbito da prevenção, fiscalização e segurança rodoviária”*⁵⁹.

Em relação à PSR o Major Rosa diz que a Guarda tem *“Um papel extremamente ativo na prevenção rodoviária, e é uma das entidades principais na divulgação de tão importante tema”*⁶⁰, ideia esta reforçada pelo Capitão Lima onde refere que a Guarda *“tem*

⁵² Ver Apêndice E.

⁵³ Ver Apêndice G.

⁵⁴ Ver Apêndice H.

⁵⁵ Ver Apêndice I.

⁵⁶ Ver Apêndice J.

⁵⁷ Ver Apêndice K.

⁵⁸ Ver Apêndice E.

⁵⁹ Ver Apêndice F.

⁶⁰ Ver Apêndice G.

um papel fundamental na prevenção rodoviária, nomeadamente na parte da fiscalização rodoviária”⁶¹.

Este papel baseia-se muito na parte da fiscalização conforme se pode observar na tabela n.º 2.

Hipótese 4: A GNR através dos Núcleos de Programas especiais, nomeadamente a Escola Segura, exerce uma ação fundamental no que respeita à PSR.

A hipótese 4 encontra-se confirmada através do que diz o Coronel Pedrosa, quando refere que *“ao nível do dispositivo territorial existe um programa especial que dá pelo nome Escola Segura e este programa pretende produzir comportamentos corretos do ponto de vista da segurança rodoviária”*⁶². Contudo, como se percebe pela tabela n.º 2 é através da fiscalização e do patrulhamento diário que a GNR exerce o seu esforço para obter melhores resultados ao nível da sinistralidade.

Para diminuir a sinistralidade o E7 diz que *“Aquilo que normalmente é feito, é que as ações de fiscalização são orientadas para itinerários ou para locais onde existem maiores índices de sinistralidade”*⁶³, para reforçar ainda esta ideia diz o Coronel Pedrosa que, *“Desde logo, aquilo que de mais importante fazemos para combater a sinistralidade rodoviária é o patrulhamento diário.(...) a fiscalização permanente que não deixamos de fazer”*⁶⁴.

Hipótese 5: A GNR quando lhe é solicitado coopera com as outras entidades, como acontece em algumas ações de sensibilização.

Relativamente à hipótese 5, esta encontra-se confirmada pela análise feita à questão n.º 3. Através da tabela n.º 3, consegue-se observar que 100% dos entrevistados referiram que havia cooperação com as outras entidades.

Algumas das afirmações feitas pelos entrevistados que levaram à confirmação desta hipótese foram, *“Ao nível das ações de sensibilização também se realizam,..., cooperamos*

⁶¹ Ver Apêndice I.

⁶² Ver Apêndice E.

⁶³ Ver Apêndice K.

⁶⁴ Ver Apêndice E.

também sempre que nos é solicitado”⁶⁵, dita pelo E5, o E7 também refere que *“Em termos de ações de sensibilização nós colaboramos no sentido de quando nos pedem nas ações de fiscalização colaboração para estar na estrada”*⁶⁶.

Esta cooperação não existe só para ações de sensibilização, tal como podemos observar através do que foi dito pelo E2, *“Este sistema permitiu também uma ligação muito mais estreita entre a Guarda e algumas entidades, nomeadamente o IMTT e ANSR, com a consulta “on line” de bases de dados”*⁶⁷, e ainda reforçado pelo E5, *“A partilha de informação e de meios também existe, quer através de relatórios, ou mesmo através das bases de dados”*⁶⁸.

No entanto, tal como refere o E6, a cooperação existe mas pode ser sempre melhorada.

4. Resposta à Questão Central

Neste momento e depois de recolhida e analisada toda a informação respeitante à temática é possível dar resposta à questão central, **Qual é o papel da Guarda Nacional Republicana no quadro da Prevenção e Segurança rodoviária?**

Ora a GNR tem um papel extremamente importante e decisivo no quadro da prevenção e segurança rodoviária, isto porque sendo uma força de segurança com competência na matéria, consegue contribuir para ela de várias formas.

Logo à partida o facto de estar diariamente em contacto direto com aqueles que circulam pelas estradas, permite que todos os dias transmitam quais os comportamentos que querem que os condutores adotem. Também por estarem constantemente na rua, no âmbito da sua missão, permite pôr fim às infrações que sejam cometidas e que estejam a colocar em perigo terceiros.

Depois, além do trabalho que lhes é incumbido pela sua organização, também realizam operações com outras entidades sempre que lhes é solicitado. Todas estas operações contribuem bastante para a PSR.

⁶⁵ Ver Apêndice I.

⁶⁶ Ver Apêndice K.

⁶⁷ Ver Apêndice F.

⁶⁸ Ver Apêndice I.

Como se pôde ver no decorrer do trabalho, a fiscalização é parte deste papel, podendo mesmo dizer-se que é uma parte bastante importante e significativa, pois quanto maior for a fiscalização, melhores serão os resultados.

Faz parte também do papel da Guarda estar presente na elaboração de documentos relacionados com esta questão da PSR, como é exemplo disso, o plano nacional de prevenção rodoviária e a estratégia nacional de segurança rodoviária.

Conclusões e Recomendações

A chegada a esta fase do trabalho marca o fim de um ciclo de pesquisa, mas ao mesmo tempo, por tudo o que foi dito levanta novas dúvidas, o que pode ser o início de uma nova investigação.

A sinistralidade nas estradas continua a provocar danos irreparáveis, e ainda se está longe do grande objetivo.

Pelo trabalho vemos que várias são as entidades ligadas a esta questão, que constitui um drama, e têm sido desenvolvidos alguns trabalhos para o combater. Com a amplitude que existe no seio rodoviário, as várias entidades não trabalham todas o mesmo, no entanto o esforço que é exercido é direcionado para o mesmo fim. Para que se perceba, a ANSR é vocacionada mais para a parte da segurança rodoviária, campanhas de sensibilização, é a entidade administrativa para as infrações ao código da estrada, entre outras coisas. O IMTT trabalha numa parte importante que é a formação dos condutores, o INIR no que respeita às infraestruturas rodoviárias, ao estado das estradas, e outras entidades e associações que também vão dando o seu contributo para a PSR.

Ao nível dos acidentes de viação as responsabilidades são diversas e nem sempre coincidentes. Sendo assim, na maioria dos casos a culpa do fator humano, onde as principais causas são a velocidade excessiva, distrações, cansaço, condução sob influência do álcool ou drogas, cedência de passagem, entre outras.

A GNR contribui em muito para a prevenção e segurança rodoviária. Desde logo pelo patrulhamento diário que faz, onde a simples presença dos militares já resolve muitas situações. Depois pela fiscalização que vai fazendo consegue cessar determinadas infrações que acabam por contribuir para a PSR. De todo o serviço que a GNR vai fazendo, a fiscalização é aquele onde se incide mais, tal como podemos ver no trabalho.

O trabalho desenvolvido pela GNR poderia ser muito melhor e poderia ter também melhores resultados caso não houvesse uma falta de meios humanos e materiais. Esta falta de meios acaba por limitar a ação desta entidade, que mesmo assim consegue fazer um trabalho muito bom. No entanto é importante concluir que se dotassem esta força de mais meios humanos e materiais, os resultados obviamente seriam melhores.

Ponto-chave neste trabalho foi perceber se havia cooperação entre as entidades relacionadas com a temática, o que se pôde concluir que sim. Através das entrevistas realizadas quer a Oficiais da GNR quer a pessoas pertencentes às entidades civis, todas elas disseram que havia cooperação, e era importante para esta investigação perceber se essa cooperação só existia através do que está escrito na teoria, ou se na prática ela existia mesmo. A resposta foi unânime mas esta também podia ser melhorada.

O facto de haver muitas entidades e associações ligadas à prevenção e segurança rodoviária mostra a pertinência e a importância de tal área, contudo o esforço exercido para obter resultados positivos está muito descentralizado e este podia ser economizado e exercido por uma só entidade. Se assim fosse poupavam-se alguns esforços que são feitos e que nem sempre chegam a ser ouvidos. Caso acontecesse possivelmente o trabalho seria feito de melhor forma e com mais qualidade.

Limitações da Investigação

Na elaboração do presente trabalho as restrições impostas pela NEP N.º 520/DE, condicionaram um pouco a realização do mesmo, isto a nível do número de páginas para apêndices e anexos. Esta limitação poderia ser melhor aferida, pois muitas vezes estes são pertinentes para o trabalho e também para quem o lê possa perceber melhor o que foi dito.

O tempo foi outra grande limitação, visto que dez semanas são pouco para a realização de um trabalho desta envergadura e importância. O facto de serem na fase final do tirocínio não é o melhor, pois é um período onde muitas pessoas marcam férias o que depois dificulta a nossa tarefa. Isto refletiu-se, aquando da realização das entrevistas, em que dependíamos da disponibilidade de terceiros.

Embora existam bastantes coisas escritas relacionadas com a prevenção e segurança rodoviária, uma outra limitação foi a pouca bibliografia relativa ao assunto no que toca à cooperação, daí ter sido importante falar com outras entidades, no sentido de recolher o que acontece na prática. Nesta fase do trabalho surgiu o problema de uma das entidades dizer que não tinha a ver com o assunto, o que na realidade tem.

Desafios para futuras investigações

Sendo esta área da prevenção e segurança rodoviária bastante ampla, muito se pode fazer para a melhorar. Desde logo seria interessante fazer um estudo sobre a implementação de um Código da Estrada onde viesse previsto os limites de velocidade para tempo seco e para tempo de chuva, não deixando que sejam os condutores a decidir se devem ou não reduzir a velocidade.

De modo a perceber-se os resultados que podiam ser atingidos, caso a GNR estivesse melhor equipada a nível de meios humanos e materiais, em relação à PSR, era pertinente fazer um estudo que versasse apenas esta limitação existente na GNR e as repercussões que esta trás.

Um outro trabalho interessante seria investigar ao nível dos condutores, os seus comportamentos e saber como eles veem e atuam perante a questão rodoviária, ou seja, levar a investigação mais para a parte da educação rodoviária.

Bibliografia

- Albarello, L., Digneffe, F., Hiernaux, J., Maroy, C., Ruquoy, D., e Saint-Georges, P. (2005). *Práticas e Métodos de Investigação em Ciências Sociais*, Lisboa: Gradiva
- Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária (2009). *Guia para a elaboração de Planos Municipais de Segurança Rodoviária*, [Texto policopiado], Lisboa: Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária
- Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária (2011). *Relatório Anual da Sinistralidade Rodoviária 2011*, Lisboa: Observatório de Segurança Rodoviária
- Bell, J. (2010). *Como Realizar Um Projecto de Investigação*, 5ª Edição, Lisboa: Gradiva
- Bilhim, J. A. (2005). *Teoria Organizacional: Estrutura e Pessoas*, 4ª Edição, Lisboa: Instituto Superior de Ciências Sociais e Políticas
- Farinha, Luís (2008). *O Código da Estrada de 1928*, [Texto policopiado], Lisboa: Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária
- Fortin, M. (2000). *O Processo de Investigação: da concepção à realização*, 2ª Edição, Loures: Lusociência
- Fortin, M. (2000). *O Processo de Investigação: da concepção à realização*, 5ª Edição, Loures: Lusociência
- Freixo, M. J. (2011). *Metodologia Científica*, 3ª Edição, Lisboa: Instituto Piaget
- Macedo, A. L. (1991). *Segurança Rodoviária: A Perspectiva e a Actuação de um Organismo de Investigação*, Lisboa: Laboratório Nacional de Engenharia Civil
- Ministério da Administração Interna (2003). *Plano Nacional de Prevenção Rodoviária*, Lisboa
- Mintzberg, H. (2004). *Estrutura e Dinâmica das Organizações*, 3ª Edição, Lisboa: Dom Quixote
- Prevenção Rodoviária Portuguesa (1997). *Contribuições à definição de um modelo de Prevenção Rodoviária*, Lisboa: Revista da Prevenção Rodoviária Portuguesa

Prevenção Rodoviária Portuguesa (2002). *Noções Elementares de Segurança Rodoviária*, [Texto policopiado], Lisboa: Departamento de Pedagogia / Prevenção Rodoviária Portuguesa

Prevenção Rodoviária Portuguesa (2003). *Guia do Condutor*, Lisboa: Ambrapor

Prevenção Rodoviária Portuguesa [s.d.]. *PRP – Quem Somos*, [Texto policopiado], Lisboa: Prevenção Rodoviária Portuguesa

Quivy, R. e Campenhoudt, L. V. (2008). *Manual de Investigação em Ciências Sociais*, Lisboa: Gradiva

Rosado, David Pascoal (2011). *Apontamentos para a elaboração de Trabalhos de Investigação Sociais (Individuais e de Grupo)*, [Texto policopiado], Lisboa: Academia Militar

Silva, B. (1983). *Os Acidentes de Viação e os seus Problemas*, [Texto policopiado], Lisboa: Academia das Ciências de Lisboa

Silva, R. D. (2002). *Uma ideia sobre a Segurança Rodoviária em Portugal*, Lisboa: Cartolito-Artes Gráficas

Sousa, M. J., e Baptista, C. S. (2011). *Como Fazer Investigação, Dissertações, Teses e Relatórios*, Lisboa: Pactor

Vilelas, J. (2009). *Investigação: O Processo de Construção do Conhecimento*, Lisboa: Edições Sílabo

Legislação e Regulamentos

Assembleia da República (2004). Lei N.º 19/2004 de 20 de maio in *Diário da República*, 1ª Série, N.º 118, 3152 – 3155. Lisboa: Assembleia da República

Assembleia da República (2007). Lei N.º 53/2007 de 31 de agosto in *Diário da República*, 1ª Série, N.º 168, 6065 – 6074. Lisboa: Assembleia da República

Assembleia da República (2007). Lei N.º 63/2007 de 6 de novembro in *Diário da República*, 1ª Série, N.º 213, 8043 – 8051. Lisboa: Assembleia da República

Associação de Cidadãos Auto-Mobilizados [s.d.]. *Estatutos da Associação de Cidadãos Auto-Mobilizados*. Lisboa: Associação de Cidadãos Auto-Mobilizados

Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária (2007). *Despacho N.º 10101/2007, Estrutura Orgânica da Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária – Criação de unidades flexíveis*. Lisboa: Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária

Ministério da Administração Interna (2007). Decreto-Lei N.º 147/2007 de 27 de abril in *Diário da República*, 1ª Série, N.º 82, 2726 – 2731. Lisboa: Ministério da Administração Interna

Ministério da Administração Interna (2007). Decreto-Lei N.º 148/2007 de 27 de abril in *Diário da República*, 1ª Série, N.º 82, 2731 – 2735. Lisboa: Ministério da Administração Interna

Ministério da Administração Interna (2007). Decreto-Lei N.º 77/2007 de 29 de março in *Diário da República*, 1ª Série, N.º 63, 1841 – 1844. Lisboa: Ministério da Administração Interna

Prevenção Rodoviária Portuguesa (2006). *Estatutos Prevenção Rodoviária Portuguesa*. Lisboa: Prevenção Rodoviária Portuguesa

Sites

Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária (2008). *Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária 2008-2015*. Obtido em 25 de fevereiro de 2011, de Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária: <http://www.ansr.pt/Default.aspx?tabid=220>

Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária [s.d.]. *Estrutura da Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária*. Obtido em 5 de junho de 2012, às 15h52min, de Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária: <http://www.ansr.pt/default.aspx?tabid=114>

Branco, C. (2009). *A nova Orgânica da Guarda Nacional Republicana*. Obtido em 5 de junho de 2012, às 10h36min, de Operacional: <http://www.operacional.pt/a-nova-organica-da-gnr>

Pereira, G. (2009). *Crianças transportadas sem condições*. Obtido em 22 de junho de 2012, às 14h37min, de Jornal de Notícias: http://www.jn.pt/paginainicial/pais/concelho.aspx?Distrito=LisboaeConcelho=MafraeOption=Interiorecont ent_id=1183905

Ramos, M. J. (2010). *Como anda a segurança*. Obtido em 28 de maio de 2012, às 09h55min, de Associação de Cidadãos Auto-Mobilizados: http://www.aca-m.org/w/index.php5?title=Como_anda_a_Seguran%C3%A7a_Rodovi%C3%A1ria%3F

Apêndices

Apêndice A
Tabela de Sinistralidade Rodoviária em 2009

Tabela n.º 6 - Sinistralidade Rodoviária em 2009

Distrito	Consequências		
	Mortos	Feridos Graves	Feridos Leves
Aveiro	62	132	2861
Beja	26	95	687
Braga	46	145	2771
Bragança	10	41	396
C. Branco	17	87	653
Coimbra	33	79	1668
Évora	24	69	515
Faro	36	206	1775
Guarda	16	55	522
Leiria	54	171	2046
Lisboa	41	142	2654
Portalegre	8	46	279
Porto	58	178	3723
Santarém	70	184	2121
Setúbal	66	155	2096
V. Castelo	25	49	934
V. Real	14	42	642
Viseu	27	78	1647
Total	633	1954	27990

Fonte: Adaptado, Comando Operacional da GNR

Apêndice B
Tabela de Sinistralidade Rodoviária em 2010

Tabela n.º 7 - Sinistralidade Rodoviária em 2010

Distrito	Consequências		
	Mortos	Feridos Graves	Feridos Leves
Aveiro	78	163	2980
Beja	31	91	564
Braga	70	136	2886
Bragança	14	45	414
C. Branco	26	99	523
Coimbra	44	73	1615
Évora	21	75	550
Faro	53	135	1761
Guarda	22	56	541
Leiria	53	149	2075
Lisboa	58	128	2465
Portalegre	22	46	277
Porto	91	160	4265
Santarém	51	179	1965
Setúbal	59	129	2091
V. Castelo	33	37	845
V. Real	19	61	661
Viseu	31	97	1523
Total	776	1859	28001

Fonte: Adaptado, Comando Operacional da GNR

Apêndice C

Tabela de Sinistralidade Rodoviária em 2011

Tabela n.º 8 - Sinistralidade Rodoviária em 2011

Distrito	Consequências		
	Mortos	Feridos Graves	Feridos Leves
Aveiro	61	116	2665
Beja	41	79	507
Braga	55	121	2621
Bragança	15	65	363
C. Branco	23	95	516
Coimbra	45	86	1432
Évora	28	66	464
Faro	50	124	1534
Guarda	13	43	528
Leiria	69	99	1723
Lisboa	43	130	2157
Portalegre	17	36	296
Porto	78	146	3926
Santarém	54	141	1548
Setúbal	48	126	1934
V. Castelo	25	37	760
V. Real	23	41	569
Viseu	41	97	1423
Total	729	1648	24966

Fonte: Adaptado, Comando Operacional da GNR

Apêndice D
Guião de Entrevista



ACADEMIA MILITAR

**Prevenção e Segurança Rodoviária: das responsabilidades
partilhadas ao desafio de travar um drama nacional**

Autor

Aspirante de Infantaria da GNR Tiago António Xavier Fernandes

Orientador: Professor Doutor Major David Miguel Pascoal Rosado

Relatório Científico Final do Trabalho de Investigação Aplicada

Lisboa, junho de 2012

CARTA DE APRESENTAÇÃO

A presente entrevista insere-se no âmbito do Trabalho de Investigação Aplicada subordinado ao tema “Prevenção e Segurança Rodoviária: das responsabilidades partilhadas ao desafio de travar um drama nacional”.

O objetivo desta entrevista é recolher o máximo de informação possível nos assuntos ligados à prevenção e segurança rodoviária, bem como saber o trabalho que é feito com outras entidades externas à GNR. Do resultado das entrevistas, será feita uma análise do conteúdo de modo a tirar algumas conclusões.

Para a realização desta entrevista, privilegiou-se os Oficiais ligados ao trânsito.

Desta forma, solicito a V. Ex.^a que me conceda esta entrevista pois servirá de suporte para alcançar os objetivos desta investigação.

Na salvaguarda dos interesses de V. Ex.^a, antes de fazer a apresentação pública, se assim o pretender, colocarei à sua disposição a análise de conteúdo feita às suas respostas.

Grato pela Colaboração,

Tiago Fernandes
Aspirante de Infantaria

Guião da Entrevista

1. Qual é o papel da entidade a que pertence, no que toca à prevenção e segurança rodoviária?
2. Sendo este um assunto tão pertinente para as Forças de Segurança, quais têm sido as medidas e os trabalhos mais significativos desenvolvidos, sobretudo quando falamos da organização a que pertence, em ordem a combater este drama da questão rodoviária?
3. Qual é a relação que se estabelece entre a sua organização e as outras entidades que também têm responsabilidades nesta área da prevenção e da segurança rodoviária, nomeadamente, ao nível da divulgação de formação/ações de sensibilização, e de cooperação de partilha de informações e de subsidiariedade de meios?
4. Quando trabalha especificamente na prevenção e segurança rodoviária, quais são as maiores dificuldades e desafios que se lhe deparam?
5. No seu entender, quais são as medidas preferenciais que poderiam ser implementadas - na sua entidade e outras - em ordem a combater, com mais eficiência e eficácia, este drama?

Apêndice E
Entrevista Coronel Pedrosa

Nome: João Manuel da Mota Pedrosa

Função: Comandante da Unidade Nacional de Trânsito

1. Qual é o papel da entidade a que pertence, no que toca à prevenção e segurança rodoviária?

“Na minha perspetiva naturalmente, o papel da Guarda é um papel decisivo na prevenção e segurança rodoviária, e é decisivo porque a Guarda está presente em 96% do território nacional, e fiscaliza, patrulha em termos rodoviários quase cem mil quilómetros de estradas que são basicamente os quilómetros de estradas que estão previstos no plano rodoviário nacional. Portanto, sem a Guarda como força de intervenção principal nesta matéria, não haveria pelo menos uma das componentes importantes da segurança rodoviária que é a proximidade em termos de fiscalização visível e a fiscalização propriamente dita.

A segurança rodoviária naturalmente que exige que várias entidades intervenham com alguma coordenação e a vários níveis, quanto mais alto é o nível de topo da segurança rodoviária, maior será a probabilidade de eficácia dos vários planos que vão sendo aprovados. Por exemplo, o plano nacional de prevenção rodoviário que foi aprovado em 2003, tinha como objetivos principais a redução de 50% da sinistralidade, mais concretamente a redução do número de mortos em consequência de acidentes rodoviários no país com referência aos mortos de 1998 até 2008, teve como entidade que apareceu publicamente patrocinando o projeto, o Governo e naturalmente que esse foi um plano que teve condições para se prosseguirem os objetivos que foram basicamente atingidos.

Em 2008 tinham sido atingidos os objetivos que tinham sido propostos e tínhamos reduzido o número de mortos nas estradas em Portugal cerca de 50%. Portanto, aqui o

que eu pretendi relevar foi o nível elevado a que se assumiu o plano nacional de prevenção rodoviária. Eu dou o exemplo, na França, mais ou menos em simultâneo com o plano nacional de prevenção rodoviária, houve um plano parecido a este que teve outras medidas que não foram necessariamente as mesmas medidas que foram aplicadas aqui, mas o exemplo que eu pretendo dar é que foi assumido um nível ainda maior, o presidente da república francesa assumiu publicamente que ele era o primeiro elo do plano de prevenção e também aí, conseguiram os objetivos que se propunham. Portanto, penso que está mais ou menos o exemplo que se assumirmos em termos públicos, em termos de autoridades públicas a prevenção rodoviária ao alto nível há condições objetivas para que depois no terreno os objetivos se consigam.

Agora para se conseguir a prevenção rodoviária é preciso uma série de coisas, desde logo é preciso que haja campanhas de sensibilização e é preciso que depois ao nível do sistema rodoviário as várias entidades que atuam no complexo sistema que é o sistema rodoviário, atuem com o mínimo de coordenação. Ao nível nacional, as campanhas normalmente são uma competência da Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária e são feitas em coordenação com as forças de segurança, nomeadamente com a Guarda Nacional Republicana ao nível do Comando Operacional, para que haja coerência entre as campanhas e atividade operacional que se vai exercendo na estrada. Também é preciso que outras entidades, como sejam aquelas que têm a ver com as vias, atualmente a Estradas de Portugal, que façam aquilo que é necessário ao nível das vias, ao nível das Infra-Estruturas para acalmia de tráfego, e depois intervêm outras entidades, algumas de natureza associativa civil e só coordenando e com a intervenção das várias forças, é que é possível levar a cabo a prossecução dos objetivos.

Evidentemente que há outros fatores que intervêm no complexo sistema rodoviário, como seja o veículo, a construção e a conceção de veículos também contribui ao nível das seguranças passivas e ativas que são introduzidas nos veículos, contribuem para a segurança rodoviária e depois o próprio ambiente em que se desenvolve a circulação rodoviária de maneira geral. Nós atuamos essencialmente ao nível do condutor, nós preocupamo-nos com os comportamentos do condutor e tentamos então ter intervenção, uma intervenção que é de visibilidade no patrulhamento com veículos caracterizados. Pretende-se com isto que os condutores perante a presença de forças de segurança com competência para sancionarem comportamentos contrários às regras estradais, que se mantenham cumprindo as normas do código da estrada. Depois a fiscalização, a intervenção objetiva, a interceção dos condutores de forma aleatória ou não aleatória, ou seja, intersetando aqueles que cometeram infrações, essa também tem um papel decisivo,

porque é só com fiscalização, com interceção de condutores infratores que se consegue criar perceção nos condutores de que, se infringirem podem ser intersetados e quanto maior for esta probabilidade maior será a probabilidade dos condutores agirem dentro das normas, porque se eu tenho perante mim a liberdade de escolher cumprir ou não cumprir a norma e se não houver uma probabilidade maior de ser intersetado no meu percurso não cumprindo, não há nenhuma razão objetiva para que os condutores não se comportem de forma adequada no ambiente rodoviário.”

2. Sendo este um assunto tão pertinente para as Forças de Segurança, quais têm sido as medidas e os trabalhos mais significativos desenvolvidos, sobretudo quando falamos da organização a que pertence, em ordem a combater este drama da questão rodoviária?

“Desde logo, aquilo que de mais importante fazemos para combater a sinistralidade rodoviária é o patrulhamento diário. Quer dizer, é o patrulhamento diário, as patrulhas que colocamos diariamente na rede rodoviária nacional e a fiscalização permanente que não deixamos de fazer. Depois, no que toca à prevenção e segurança rodoviária são produzidos ao nível da Guarda uma série de documentos enquadradores da nossa atividade, documentos que pretendem facilitar digamos assim a ação operacional no sentido de não deixarem nenhuma dúvida sobre a forma como devem ser encaradas as várias situações com que o militar se pode deparar na via pública.

A Guarda esteve sempre presente quando foram preparados documentos abrangentes com a pretensão de atingir objetivos de segurança rodoviária de forma global e além do plano nacional de prevenção rodoviária está agora em vigor a estratégia nacional de prevenção rodoviária.

Enquanto força de segurança não produzimos nenhuma campanha autónoma, campanha vista no sentido de divulgação através dos meios de comunicação social, no sentido de levar os condutores a determinados comportamentos. Esse tipo de campanhas, são promovidas pela ANSR, agora nós fazemos por exemplo, fiscalização seletiva, elegemos mensalmente ou periodicamente, fiscalizações, ações de fiscalização que são direcionadas para determinada temática do comportamento dos condutores. Normalmente está sempre presente em termos seletivos a fiscalização da velocidade, a condução sob efeito do álcool e substâncias psicotrópicas e a fiscalização do uso ou não uso dos cintos de segurança e dos sistemas de retenção, porque são quando olhadas de forma global, as

três grandes razões porque há insegurança rodoviária. Depois, quando existiam os governadores civis, haviam umas comissões de segurança rodoviária a nível distrital, em faziam parte dessas comissões os Oficiais comandantes de destacamentos de trânsito e os comandantes dos Comandos Territoriais na altura dos grupos territoriais, e ao nível dos distritos também se faziam ações específicas vocacionadas para aqueles distritos que às vezes não eram consentâneos, não iam na mesma linha da global, geral nacional, porque se identificavam ao nível dos distritos em alguns troços de via outro tipo de comportamentos mais relevantes para efeitos da tal insegurança rodoviária. Depois produzimos de facto algum pensamento que está traduzido numa série de documentos produzidos pelo Comando Operacional da Guarda, que vão desde o conceito estratégico de segurança rodoviária para a Guarda até normas que especificam procedimentos e fazem a análise das várias vertentes que têm a ver com a segurança rodoviária.”

3. Qual é a relação que se estabelece entre a sua organização e as outras entidades que também têm responsabilidades nesta área da prevenção e da segurança rodoviária, nomeadamente, ao nível da divulgação de formação/ações de sensibilização, e de cooperação de partilha de informações e de subsidiariedade de meios?

“Começando pela última parte subsidiariedade de meios, se falarmos de meios operacionais, de meios à disposição da atividade operacional, normalmente os meios são da força de segurança que os utiliza e portanto eles não são usados por mais de uma entidade. Agora as verbas para adquirir esses meios especiais vêm normalmente da liquidez que se consegue produzir ao nível da ANSR, mas a GNR está em permanente ligação nomeadamente com a ANSR, ela que é a autoridade pública que tem a ver necessariamente com esta matéria. Portanto, temos com a ANSR reuniões periódicas, existe um conselho de trânsito, o conselho de segurança rodoviária em que estão presentes o INIR, o IMTT, a GNR, a PSP, enfim, liderada pela ANSR, conselho de trânsito esse que tem reuniões periódicas, normalmente mensais, em que são discutidos todos os assuntos que qualquer das entidades entende que deve colocar à avaliação daquele conselho. Depois, é a partir daí que às vezes surgem ou ações específicas no terreno ou propostas da alteração de lei para adequar ou agilizar ou dar mais eficácia à fiscalização ou outras coisas. Para além disso, existe na ANSR um oficial de ligação da GNR que pretende também dar a tal agilidade à relação da ANSR com as várias unidades da GNR.

Ao nível da formação específica do trânsito também contamos sempre com a colaboração da ANSR, do IMTT, da Autoridade para as Condições do Trabalho (ACT), que também nesta matéria tem algum peso, nomeadamente ao nível dos tempos de condução e repouso que são ou não cumpridos pelos condutores de veículos pesados de mercadorias e pesados de passageiros.

Nas ações de sensibilização também colaboramos, nomeadamente ao nível do dispositivo territorial existe um programa especial que dá pelo nome Escola Segura e este programa pretende produzir comportamentos corretos do ponto de vista da segurança rodoviária ao nível das crianças e dos jovens que estão na escola e por essa via para além de conseguir comportamentos corretos não desviantes logo de início a partir da presença no espaço rodoviário inicial dos miúdos que é, uma presença enquanto peões, mas a partir daí conseguir criar-lhes comportamentos corretos do ponto de vista da sua manutenção no sistema rodoviário e terem alguma influência também na alteração de comportamentos dos adultos.”

4. Quando trabalha especificamente na prevenção e segurança rodoviária, quais são as maiores dificuldades e desafios que se lhe deparam?

“Nós trabalhamos sempre em prevenção e segurança rodoviária, temos dificuldades que têm especificamente a ver com objetivos que os estudos nos apontam, que temos de atingir em determinados setores específicos que produzem segurança rodoviária e que de alguma maneira são mais difíceis de atingir com medidas concretas. A sinistralidade nas localidades, a sinistralidade com veículo de duas rodas e os condutores jovens e depois os condutores com mais de 65 anos são três ou quatro exemplos de áreas específicas em que não é fácil arranjar soluções para criar imediatamente segurança rodoviária.

A outro nível temos algumas dificuldades entre os meios que em circunstâncias ótimas achamos que deveriam ser os meios, sejam eles económico-financeiro especificamente logísticos para utilizar no combate à sinistralidade rodoviária para conseguir segurança rodoviária, e os meios são escassos.”

5. No seu entender, quais são as medidas preferenciais que poderiam ser implementadas - na sua entidade e outras - em ordem a combater, com mais eficiência e eficácia, este drama?

“O que nós queremos é salvar vidas nas estradas, é fazer com que elas não terminem por ali. Nesse ponto de vista, é preciso fazer prevenção, é preciso fazer fiscalização propriamente dita e é preciso fazer investigação criminal porque os estudos todos provam que se conseguirmos aumentar a fiscalização, se a investigação criminal, que nós fazemos ao nível dos acidentes, produzir informação para nós refazermos as estratégias de combate a isto, se conseguirmos uma maior prevenção então a segurança rodoviária será maior.

O que é chave nisto tudo, é formar os condutores, é levar os condutores a terem proactivamente os comportamentos corretos no ambiente rodoviário, e se conseguirmos isso temos o problema da sinistralidade ou da prevenção rodoviária não resolvido mas no patamar correto para atingir os objetivos. Sabemos que os condutores não têm a formação adequada e isto resulta das práticas que os condutores têm e essas práticas dizem-nos que a formação que tiveram não integrou os seus comportamentos e portanto há aqui um desfazamento qualquer entre a formação e os comportamentos que eles têm. Por causa disso, não basta dizermos, já estão formados então está tudo feito, temos que, olhando para o comportamento dos condutores produzir através da fiscalização a tal percepção de que podem ser e que vão com forte probabilidade de ser detetados se cometerem infrações. Essa é uma das medidas que têm necessariamente que ser ativada, aumentar a fiscalização no sentido de criar maior percepção nos condutores de que podem ser detetados se cometerem infrações. Depois ao nível do próprio sistema do processamento das contraordenações rodoviárias é preciso acabar definitivamente com a ideia de que de alguma forma há impunidade nos comportamentos e se conseguirmos baixar os tempos entre a deteção da infração, a aplicação da sanção pecuniária imediata e a aplicação da sanção acessória quando a infração é grave ou muito grave, se conseguirmos diminuir os tempos entre o início e o fim, garantirmos que as sanções são cumpridas naturalmente que damos um bom contributo para que haja menos comportamentos desviantes ou incorretos contra as normas relativamente ao código da estrada.

Há uma outra medida que já vem sendo adiantada pela GNR há muito tempo, era uma das medidas a introduzir no sistema rodoviário com o plano nacional de prevenção rodoviária, não chegou a ser implementada, e que consta agora também da estratégia nacional de prevenção rodoviária, que é a criação de uma rede de fiscalização de controlo

de velocidade, uma rede fixa, instalação, nos locais mais críticos ou porque são locais de muitos acidentes ou porque são trechos considerados pontos negros, de cabines adequadas à colocação de um radar para funcionamento e portanto ter em toda a rede de estradas do plano rodoviário nacional, instaladas essas cabines para aí serem colocados os radares e dessa maneira garantir que os condutores podem sempre ser detetados nos excessos de velocidade que cometerem.”

Apêndice F
Entrevista Major Veloso

Nome: Rui Alberto Ribeiro Veloso

Função: Chefe do Núcleo de Legislação e Direito e Diretor do Tirocínio para Oficiais

1. Qual é o papel da entidade a que pertence, no que toca à prevenção e segurança rodoviária?

“A Guarda tem, e sempre teve um papel muito importante no âmbito da prevenção, fiscalização e segurança rodoviária.

Com a criação da Brigada de Trânsito, em meados do ano de 1970, a GNR passou a ter uma Unidade Especial de Trânsito, incrementando assim a sua atividade e a sua importância no que há prevenção e fiscalização rodoviária diz respeito.

O elevado índice operacional desenvolvido pela Brigada de Trânsito aos longos dos vários anos da sua história, em muito contribuiu para o êxito da redução da sinistralidade ocorrida em Portugal nos últimos anos, sinistralidade que era considerada como um dos problemas mais graves de segurança interna do país.

Contudo, e no meu entender, fruto da reestruturação da GNR, ocorrida em 2007, que ditou a extinção da Brigada de Trânsito, esta importância sofreu um grande revés. Com o fim da BT perdeu-se também toda uma mística e todo um “saber” acumulado ao longo de muitos anos, e perdeu-se grande parte da coordenação centralizada da componente rodoviária.

Quando existia a Brigada de Trânsito o país era monitorizado em permanência, bastava uma pessoa fazer um telefonema para o comando desta Unidade e era logo informada do que se passava em qualquer estrada do país. Hoje esta coordenação existe, mas é diferente, na minha opinião, não tão eficaz como era antigamente.

Com a reestruturação da GNR, onde se verificou a extinção da BT, embora tenha surgido uma nova unidade de trânsito, a Unidade Nacional de Trânsito, esta é uma unidade que está muito aquém do que se era de esperar, limitam-se a duas subunidades de escalão destacamentos, e dispondo de um efetivo muito reduzido. É uma unidade que nem de perto nem de longe se assemelha à Brigada de Trânsito.

Os destacamentos de trânsito que transitaram para os comandos territoriais continuam a exercer a sua função de trânsito mas, quanto a mim, com um espírito e motivação muito diferentes, que se vem refletindo na sua atividade operacional. A este propósito, basta olhar para a comunicação social e ver as notícias que têm surgido neste domínio.

O papel que a Guarda vinha exercendo na área do trânsito, foi também um pouco “beliscado” com a alteração das áreas territoriais entre a GNR e PSP, ocorrida em 2007 e 2008. Com estas mudanças, a Guarda perdeu alguns eixos rodoviários muito importantes, nomeadamente nas áreas metropolitanas de Lisboa e Porto, como seja a Ponte 25 de Abril, CREL ou IC19, vindo assim diminuída a sua importância nestas áreas. Com estas alterações perdeu-se também o controlo total de itinerários de uma forma contínua entre o norte e o sul de Portugal.”

2. Sendo este um assunto tão pertinente para as Forças de Segurança, quais têm sido as medidas e os trabalhos mais significativos desenvolvidos, sobretudo quando falamos da organização a que pertence, em ordem a combater este drama da questão rodoviária?

“Neste domínio, importa salientar a criação dos Núcleos de Investigação Criminal de Acidentes de Viação, julgo que em 2005, o que representou uma grande mais-valia no âmbito da investigação dos acidentes rodoviários, fazendo-a com uma vertente científica, que até então não existia.

Ao nível dos patrulhamentos e ao longo deste últimos anos, verificaram-se também algumas alterações, sendo estes agora muito mais virados para a vertente preventiva, em detrimento da repressiva. É um patrulhamento mais contínuo, um patrulhamento em movimento que permite aumentar a vertente preventiva.

No intuito de intensificar toda esta atividade em prol da segurança rodoviária, importa também salientar as inúmeras operações de fiscalização de grande envergadura

que a GNR faz a nível nacional, como é exemplo a Operação Natal e Ano Novo, operações com grande impacto ao nível dos OCS.”

3. Qual é a relação que se estabelece entre a sua organização e as outras entidades que também têm responsabilidades nesta área da prevenção e da segurança rodoviária, nomeadamente, ao nível da divulgação de formação/ações de sensibilização, e de cooperação de partilha de informações e de subsidiariedade de meios?

“A Guarda sempre teve relações estreitas com inúmeras entidades, nomeadamente com a ANSR, antiga DGV, com as Estradas de Portugal, com as diferentes concessionárias, nomeadamente com a Brisa, entre outras.

No entanto, considero que estas relações no tempo da Brigada de Trânsito eram mais vincadas e muito mais próximas e colaborantes.

Voltando um pouco atrás, a relação que existia entre a DGV e a Brigada de Trânsito era mesmo muito estreita, praticamente não havia nenhum diploma legislativo que fosse elaborado pela DGV sem que a Brigada de Trânsito colaborasse na sua elaboração.

Junto desta entidade existiam oficiais de ligação em permanência, o que facilitava, em muito, a relação entre as partes. Hoje, junto da ANSR, apenas se encontra um oficial da Guarda em regime de não exclusividade, o que não permite uma ligação e colaboração tão próxima como a que existia no tempo da DGV.

Com as concessionárias, nomeadamente com a Brisa, conseguiu-se, em tempos, colocar um militar de ligação em permanência (durante 24 horas) no Centro de Comando Operacional da Brisa o que permite uma ligação operacional permanente entre esta concessionária e a GNR. Também junto das Estradas de Portugal na Ponte 25 de abril, a Guarda mantém um outro militar em permanência, o que facilita também a ligação entre as partes.

Em relação aos sistemas de informação, foi criado há alguns anos a implementação do SCOT, no âmbito de um programa inicial chamado “Polícia em Movimento”. Este sistema permitiu também uma ligação muito mais estreita entre a Guarda e algumas entidades, nomeadamente o IMTT e ANSR, com a consulta “on line” de bases de dados e com a introdução dos autos eletrónicos, o que facilita muito o trabalho operacional.

Ao nível das ações de sensibilização, a Guarda sempre as fez e continua a fazê-las, nomeadamente junto das escolas, contudo estas já tiveram maior cobertura e impacto junto da comunicação social. Importa reavaliar esta situação e voltar a publicitar o que de bom fazemos.”

4. Quando trabalha especificamente na prevenção e segurança rodoviária, quais são as maiores dificuldades e desafios que se lhe deparam?

“Face à conjuntura atual que atravessa o país, os grandes desafios são os de se conseguir manter uma estrutura de trânsito com um número de efetivo adequado, uma força devidamente equipada, com meios operacionais e equipamentos de última geração, que permitam à Guarda fazer cada vez mais e melhor.”

5. No seu entender, quais são as medidas preferenciais que poderiam ser implementadas - na sua entidade e outras - em ordem a combater, com mais eficiência e eficácia, este drama?

“A principal medida a implementar seria a de reativar a Brigada de Trânsito, dotando-a com um efetivo bem formado, devidamente enquadrado, e com meios de patrulhamento e de fiscalização rodoviária, modernos e eficazes.

A aposta na formação e requalificação de parte do atual efetivo da estrutura de trânsito também seria necessária e fundamental, devendo serem afastados todos aqueles que perderam ou não conseguem voltar a adquirir as competências técnicas necessárias para atuar nesta área, à semelhança do que acontece na estrutura da investigação criminal.

Todas estas medidas deveriam ser acompanhadas por uma nova retribuição de áreas de patrulhamento, cabendo novamente à BT, a responsabilidade pelo patrulhamento de todas as vias estruturantes do país, independentemente de se encontrarem em áreas da PSP.”

Apêndice G

Entrevista Major Rosa

Nome: José Manuel Conceição Rosário Rosa

Função: Coordenador do Grupo Disciplinar de Legislação Rodoviária

1. Qual é o papel da entidade a que pertence, no que toca à prevenção e segurança rodoviária?

“Um papel extremamente ativo na prevenção rodoviária, e é uma das entidades principais na divulgação de tão importante tema. Seja na distribuição de panfletos informativos em que nós auxiliamos quem vai dar esses panfletos, a mandar parar os carros informando os condutores. Temos o site da guarda, que eu acho que é a nossa melhor arma, que tem uma página sobre segurança rodoviária.

Quanto à segurança rodoviária, a GNR atua através da persuasão. A simples presença dos patrulheiros na estrada, inibe os condutores de terem comportamentos desviantes com medo das coimas. Infelizmente os condutores não pensam no risco que correm, pensam é no dinheiro que vão gastar se forem apanhados, é só nisso mesmo. Além da prevenção também atuamos pela repressão, que é uma das formas de prevenção, ou seja, nós autuamos, e eu já tenho experiência adquirida que quando autuamos uma pessoa, por uns tempos essa pessoa deixa de cometer esse delito.

A segurança é um sentimento que as pessoas sentem. Se perguntar a uma pessoa se se sente segura a fazer a autoestrada Lisboa-Porto a A1, ela diz, sim sinto, mas numa escala de zero a vinte, ela não sabe dizer pois é imensurável, a segurança. A segurança é um estado de espírito, é uma forma de pensar, e a nossa forma de incrementar esse sentimento é a imposição de patrulhas no local, patrulhas de visibilidade, o que é muito importante. Se nós tivéssemos um carro de cinco em cinco quilómetros era o ideal mas não temos devido às nossas dificuldades.”

2. Sendo este um assunto tão pertinente para as Forças de Segurança, quais têm sido as medidas e os trabalhos mais significativos desenvolvidos, sobretudo quando falamos da organização a que pertence, em ordem a combater este drama da questão rodoviária?

“A Guarda combate a sinistralidade rodoviária tendo patrulhas na rua e utilizando os aparelhos especiais controlando o controlo de velocidade, o álcool e o excesso de peso. O excesso de peso é importante porque, embora as pessoas pensem que estão a trabalhar e são autuadas porque levam duzentos ou trezentos quilos a mais, as consequências não são as mesmas, porque muitos veículos quando levam peso a mais significa, tornarem a nossa estrada quase intransitável para os veículos ligeiros e esse facto aumenta a sinistralidade. Uma estrada que não é transitável provoca muitos acidentes e alguns deles graves porque causa um maior número de despistes, isto porque as pessoas estão a conduzir à vontade e quando passam por cima de um buraco perdem o controlo do carro.”

3. Qual é a relação que se estabelece entre a sua organização e as outras entidades que também têm responsabilidades nesta área da prevenção e da segurança rodoviária, nomeadamente, ao nível da divulgação de formação/ações de sensibilização, e de cooperação de partilha de informações e de subsidiariedade de meios?

“Partilha de informação, não tenho conhecimento que seja feita alguma coisa, de resto quando qualquer entidade nos solícita auxílio, nomeadamente para mandar parar carros, porque se nós formos ver os elementos da prevenção rodoviária estão à civil e ninguém pára se for um civil a ordenar, se for um guarda a mandar parar e estiver lá perto, para o civil é muito mais credível.

A nível da cooperação, a prevenção rodoviária solícita muitas vezes a GNR para mandar parar os condutores e quando nós mandávamos parar os condutores não era para os fiscalizar era mais para o pessoal da prevenção rodoviária falar. Chegavam a estar connosco sete, oito elementos da prevenção rodoviária para uma patrulha. Mas a cooperação existe.”

4. Quando trabalha especificamente na prevenção e segurança rodoviária, quais são as maiores dificuldades e desafios que se lhe deparam?

“Eu agora não trabalho diretamente com esses dados mas comandi um destacamento em que a preocupação do escalador era, através de um programa que arranjei em que aparecia a via que naquele período, daquele dia da semana, tinha maior número de acidentes, e se havia uma patrulha a mais, essa era escalada para essa via onde havia maior sinistralidade.

A maior dificuldade é a falta de meios humanos, não há dúvida nenhuma, há também falta de meios materiais mas não tanto como os humanos, porque nós conseguimos arranjar sempre um carro, mesmo que a patrulha não saísse às 13horas saía às 13horas e 5 minutos com o carro que chegava às 13horas. Agora, não havia era homens para fazer essas patrulhas.”

5. No seu entender, quais são as medidas preferenciais que poderiam ser implementadas - na sua entidade e outras - em ordem a combater, com mais eficiência e eficácia, este drama?

“Se aumentassem o efetivo seria muito mais fácil, e por outro lado penso que se todos os militares estivessem mais dentro das leis rodoviárias seria mais fácil eles combaterem através da repressão que é também uma das medidas de prevenção.

Há militares que não sabem que o individuo está a cometer uma infração de trânsito, e nós aqui estamos a tentar através de um portal que vai ficar disponível para todos os militares da Guarda, em que temos a legislação e instruções em powerpoint e os militares que sejam autodidatas podem ir buscar tudo ao portal, isto porque a instrução nos destacamentos está a falhar muito, e não é que seja culpa dos comandantes de destacamento simplesmente não têm tempo, eu já fui e sei como é que é. Eles precisam de ter uma ajuda e nós podemos fornecer bastante essa ajuda aqui na Escola e é isso que o comando da Escola me deixa fazer.”

Apêndice H
Entrevista Capitão Araújo

Nome: Miguel António Gomes Araújo

Função: Comandante do Centro de Formação e Condução Auto

1. Qual é o papel da entidade a que pertence, no que toca à prevenção e segurança rodoviária?

“O papel da GNR é minimizar os resultados verificados aos longos dos tempos, tentando de várias formas reduzir a sinistralidade com o fim único de preservar a vida humana.”

2. Sendo este um assunto tão pertinente para as Forças de Segurança, quais têm sido as medidas e os trabalhos mais significativos desenvolvidos, sobretudo quando falamos da organização a que pertence, em ordem a combater este drama da questão rodoviária?

“A intenção principal é tentar sensibilizar os utentes da via, peões, condutores e passageiros, muitas das vezes recorrendo a campanhas agressivas, entenda-se ser um bocado mais rígido na fiscalização com o intuito de minimizar os resultados finais menos positivos dos quais eu gostaria de realçar a morte. Se a fiscalização é aplicada com o intuito de atingir o nosso objetivo, que é minimizar e até mesmo conseguir anular a sinistralidade que se tem verificado ao longo dos tempos. Entenda-se que na parte do anular estamos perante um objetivo bastante ambicioso.

Muitas das vezes não basta só sensibilizar. As pessoas, devido a cultura existente no nosso país, só entendem aquilo que se pretende quando são reprimidas caso contrário não aceitam de bom grado aquilo que lhes é transmitido ou não acatam aquilo que lhes é

solicitado. Só sob a repressão é que elas muitas das vezes vão de encontro aquilo que nós pretendemos, que é o respeito de uns pelos outros.”

3. Qual é a relação que se estabelece entre a sua organização e as outras entidades que também têm responsabilidades nesta área da prevenção e da segurança rodoviária, nomeadamente, ao nível da divulgação de formação/ações de sensibilização, e de cooperação de partilha de informações e de subsidiariedade de meios?

“Relativamente a nós e a outras entidades tentamos estabelecer sempre o melhor relacionamento possível, entre as quais ANSR, câmaras municipais, IMTT, os media e até mesmo nós através dos panfletos que muitas das vezes são criados para transmitir aquilo que realmente é importante. Eu não sei se ainda hoje se realizam as reuniões mensais de segurança rodoviária, mas é nela que está plasmada a nossa intenção e de todos os outros que contribuem para um melhor resultado a nível da sinistralidade. Com isto pretendemos combater a sinistralidade a todos os níveis e nessa mesma reunião estão representados os vários órgãos dessa zona, com o sentido único de minimizar ou até mesmo acabar com a sinistralidade.”

4. Quando trabalha especificamente na prevenção e segurança rodoviária, quais são as maiores dificuldades e desafios que se lhe deparam?

“Neste momento os principais problemas que nós temos, são os meios humanos e materiais. Quer queiramos quer não, faz com que a nossa ação fique um pouco limitada, no entanto tentamos fazer sempre o melhor, que é o apanágio da nossa instituição.

A boa vontade que nós temos, muitas das vezes não é suficiente porque mesmo com ela, por mais que se queira a nossa rede nacional é vasta e como tal não temos os meios necessários para cobrir a mesma.”

5. No seu entender, quais são as medidas preferenciais que poderiam ser implementadas - na sua entidade e outras - em ordem a combater, com mais eficiência e eficácia, este drama?

“No que toca à GNR talvez mais campanhas de sensibilização, mas se formos a ver se calhar não depende de nós. Muitas das vezes nós fazemos o nosso serviço mas os órgãos de soberania por sua vez ficam aquém daquilo que nós, instituição, deseja que aconteça. Muitas vezes apresentamo-nos com uma situação crime onde as sentenças aplicadas tendem a ter um peso diferente daquele que lhe é atribuído por legislação. Com isto, uma das coisas que pode ser posta em prática e que pouco ou nada tem sido utilizado é o que está previsto no código da estrada, referente ao trabalho comunitário onde este poderia ser praticado junto das instituições hospitalares, onde muitas das vezes nos deparamos com os resultados dos erros humanos praticados na via pública, que é utilizado por todos, onde é possível observar peões, passageiros e condutores que sofreram danos físicos irreversíveis, por não respeitaram as regras impostas e que se traduzem em resultados que não tem interesse para a família, para a sociedade, para o Estado, para o mundo. Se houvesse um trabalho comunitário nesse sentido talvez existisse uma melhoria ou talvez fosse mais fácil alcançar os nossos objetivos porque a perceção do ser humano seria de todo diferente.”

Apêndice I
Entrevista Capitão Lima

Nome: Robson Daniel Ribeiro Lima

Função: Comandante do Destacamento de Trânsito de Setúbal

1. Qual é o papel da entidade a que pertence, no que toca à prevenção e segurança rodoviária?

“A Guarda na vertente do trânsito tem um papel fundamental na prevenção rodoviária, nomeadamente na parte da fiscalização rodoviária, e não só, também na parte de investigação criminal dos acidentes de viação através dos núcleos de investigação criminal de acidentes de viação em que, desde que foram criados tentou-se colmatar o sentimento de impunidade que havia nos condutores que tinham acidentes com vítimas mortais e tem-se conseguido. Na parte da fiscalização, temos a fiscalização rodoviária no seu dia-a-dia, em que controlamos através dos aparelhos especiais a velocidade, o excesso de peso, se as pessoas são bem transportadas na viatura, se as viaturas estão em condições de circulação, se têm inspeção feita, se têm seguro, entre outras matérias de fiscalização e também temos um papel fundamental na verificação das vias rodoviárias, se há alguma falha, se há alguma sinalização que caiu, podendo evitar-se acidentes rodoviários se reportamos as mesmas às concessionárias respetivas (Estradas de Portugal, BRISA, INIR etc.).”

2. Sendo este um assunto tão pertinente para as Forças de Segurança, quais têm sido as medidas e os trabalhos mais significativos desenvolvidos, sobretudo quando falamos da organização a que pertence, em ordem a combater este drama da questão rodoviária?

“As medidas é orientar os meios humanos e materiais que temos ao nosso dispor para a fiscalização rodoviária, para os locais onde verificamos um aumento da sinistralidade rodoviária ou potenciadores de acidentes de viação. Uma das vertentes principais dos acidentes de viação é o excesso de velocidade ou velocidade excessiva, e ao aplicarmos corretamente os radares que temos ao nosso dispor no controlo da velocidade, podemos combater a sinistralidade rodoviária. Isto é uma pequena parte do nosso trabalho entre outras, como a fiscalização do álcool à noite para as pessoas não conduzirem embriagadas, em que a GNR tem uma estimativa dos locais aonde fazemos as operações, aonde verificamos mais condutores a conduzir com taxa de álcool no sangue e direcionamos as operações para essas vias.”

3. Qual é a relação que se estabelece entre a sua organização e as outras entidades que também têm responsabilidades nesta área da prevenção e da segurança rodoviária, nomeadamente, ao nível da divulgação de formação/ações de sensibilização, e de cooperação de partilha de informações e de subsidiariedade de meios?

“A responsabilidade é grande, se formos ver, a Guarda torna-se aqui um elo de charneira com as outras entidades em termos de fiscalização. Quando fazemos operações e são solicitadas por diversas vezes operações conjuntas com ACT, com o IMTT, com a ASAE, entre outras, em que nos pedem o apoio para fazer a fiscalização na estrada. Também nos é pedido muitas vezes para fazer algumas investigações por essas entidades, como inquirição de testemunhas nos processos, e pareceres quer para os tribunais quer para essas entidades administrativas.

A partilha de informação e de meios também existe, quer através de relatórios, ou mesmo através das bases de dados que temos, por exemplo, das cartas de condução e das inspeções periódicas temos a base de dados do IMTT. Existe uma partilha de informação nesse aspeto que nos permite verificar se as viaturas constam para apreender e ter uma ação de fiscalização mais eficaz e repressiva nos condutores.

Ao nível das ações de sensibilização também se realizam, tínhamos um protocolo com a ANIECA em que íamos dar ações de sensibilização nas escolas de condução aos futuros condutores que tiravam a carta no distrito de Setúbal. Cooperamos também sempre que nos é solicitado, quer pelas escolas, quer pela prevenção rodoviária em ações de sensibilização. “

4. Quando trabalha especificamente na prevenção e segurança rodoviária, quais são as maiores dificuldades e desafios que se lhe deparam?

“As maiores dificuldades é a questão dos meios humanos e materiais existentes que são insuficientes. Quanto mais meios especiais e quanto mais militares tivermos para fiscalizar, maior prevenção e maior fiscalização existe, podendo desta forma combater a sinistralidade rodoviária direcionando os mesmos para os locais mais críticos e onde se verificam mais acidentes de viação. Não esquecer os pontos negros que são um dos principais problemas a combater na sinistralidade rodoviária.

O nosso desafio é quase impossível, haver zero acidentes rodoviários e zero vítimas, o que é quase impossível, e quer se queira quer não vamos sempre bater ao mesmo sítio, que é a diminuição de vítimas mortais, fato este que se tem verificado no distrito de Setúbal, existindo um decréscimo nas vítimas resultantes dos acidentes de viação, bem como a nível nacional também poderemos constatar que existe um decréscimo relativamente aos anos anteriores.”

5. No seu entender, quais são as medidas preferenciais que poderiam ser implementadas - na sua entidade e outras - em ordem a combater, com mais eficiência e eficácia, este drama?

“Há uma medida que está anunciada, que é a medida da criação da Brigada de Trânsito. Esta medida vai trazer vantagens, porque vai existir a nível nacional uma continuidade na circulação rodoviária do trânsito. Anuncia-se que se uma única entidade ficar com os itinerários complementares e principais é positivo nesse aspeto. Outra medida para ter mais eficácia e eficiência é rede de radares nacional que está prevista e está a avançar, sob coordenação da ANSR, em que na minha opinião pessoal irá diminuir a velocidade dos veículos e assim diminuirá à volta de 20% a 30% os acidentes de viação, visto que o excesso de velocidade é uma das principais causas dos mesmos.”

Apêndice J
Entrevista Capitão Rosa

Nome: Pedro Miguel dos Santos Rosa

Função: Comandante do Destacamento de Trânsito de Coimbra

1. Qual é o papel da entidade a que pertence, no que toca à prevenção e segurança rodoviária?

“Na minha opinião cabe à GNR o papel principal no combate da redução da sinistralidade rodoviária, visto ter a seu cargo perto de 90% da rede viária fundamental, torna-se a imagem do país nesta temática principalmente nas épocas festivas em que a comunicação social acompanha diariamente esse patrulhamento, além destas épocas a Guarda dá à cara diariamente a esta problemática, através do contato direto com o cidadão.”

2. Sendo este um assunto tão pertinente para as Forças de Segurança, quais têm sido as medidas e os trabalhos mais significativos desenvolvidos, sobretudo quando falamos da organização a que pertence, em ordem a combater este drama da questão rodoviária?

“O Trabalho de milhares de militares afetos apenas ao patrulhamento rodoviário durante todos os dias do ano e 24 horas, no patrulhamento aos principais eixos rodoviário do país e nos locais onde os índices de sinistralidade rodoviário são mais elevados (pontos negros).

Em complemento a esse patrulhamento dinâmico, proactivo, de visibilidade e de apoio ao cidadão é realizado um outro de combate aos comportamentos de risco com veículos descaracterizados e com utilização de aparelhos especiais.

A criação do Nicav foi outro fator essencial para a descoberta dos motivos dos acidentes com vítimas, sendo um excelente apoio ao direcionamento do patrulhamento rodoviário para os locais mais críticos, dias e horas.”

3. Qual é a relação que se estabelece entre a sua organização e as outras entidades que também têm responsabilidades nesta área da prevenção e da segurança rodoviária, nomeadamente, ao nível da divulgação de formação/ações de sensibilização, e de cooperação de partilha de informações e de subsidiariedade de meios?

“Neste momento é muito reduzida, sendo mais estreita com as Estradas de Portugal e com a Brisa, devido ao bom relacionamento local. Há também estreita ligação com as entidades que gerem o processamento das contraordenações, a ANSR. Temos também com o IMTT, com a autoridade das condições de trabalho e depois temos com outras entidades que sempre que seja necessário a gente tentamos resolver os problemas que nos vão surgindo no dia-a-dia. Mas a cooperação existe, pode ser melhorada e todos os dias tentamos melhorar o relacionamento com as outras entidades.”

4. Quando trabalha especificamente na prevenção e segurança rodoviária, quais são as maiores dificuldades e desafios que se lhe deparam?

“Dos maiores obstáculos são que nem todos os condutores estão ainda abertos para esta temática da prevenção e segurança rodoviária e esse se calhar é o principal problema, os condutores não estarem vocacionados para este tipo de temática. Eu penso que também os meios de comunicação social em Portugal, com as campanhas feitas ainda não chocam as pessoas e isso era fundamental, criar o choque nas pessoas através de imagens mais dramáticas e reais que pudessem também mexer com os sentimentos das pessoas e por aí eu acho que podíamos fazer uma excelente campanha a nível nacional tal como se faz em já alguns países, em que nota-se mais realidade nessas campanhas, não é tanto o brincar de algumas que nós temos ainda no país.

Outra grande dificuldade é a falta de meios humanos e materiais.”

5. No seu entender, quais são as medidas preferenciais que poderiam ser implementadas - na sua entidade e outras - em ordem a combater, com mais eficiência e eficácia, este drama?

“A resposta já foi dada no número anterior, com mais meios poderemos chegar aos itinerários que neste momento não é possível chegar, nos últimos quatro anos as subunidades de trânsito têm perdido muito efetivo sem que sejam substituídos. A muitos Comandos Territoriais que não apostam nestas subunidades devido à indefinição da criação de uma unidade que tutele o Trânsito a nível nacional, com o direcionamento de todo o efetivo para outras áreas.

Outro aspeto importante, é a aplicação das sanções acessórias serem mais céleres mas depende de outros organismos, a carta por pontos como ocorre noutros países.

A carta por pontos pode ser um mecanismo que poderá diminuir a sinistralidade e eu acho que isso são aspetos que podemos melhorar e que podemos minimizar este drama. Depois há outras situações, as sanções acessórias serem mais céleres a serem aplicadas, o pagamento das contraordenações, não é surgirem na comunicação social informações de que 40% não efetua esse pagamento, eu acho que esse tipo de aspetos só vem diminuir a confiança, não só nas entidades que estão nesta temática como também criar este tal mecanismo de impunidade e esse mecanismo de impunidade tem que ser apagado de vez da sociedade portuguesa para conseguirmos diminuir a sinistralidade rodoviária e acabar em parte com este drama.”

Apêndice K
Entrevista Capitão Barrete

Nome: Pedro Miguel Alves Barrete

Função: Comandante do Destacamento de Ação Conjunta de Lisboa

1. Qual é o papel da entidade a que pertence, no que toca à prevenção e segurança rodoviária?

“Relativamente ao destacamento, a missão no que toca à prevenção e segurança rodoviária direciona-se para a fiscalização rodoviária mais relacionada não tanto para a prevenção no sentido de policiamento de visibilidade, não tem itinerários nem giros atribuídos, só pode ter quando é solicitado através de outras subunidades de trânsito ou através de Comandos Territoriais que pedem à Unidade Nacional de Trânsito e de acordo com a localização desse pedido de reforço nós poderemos então executar o patrulhamento rodoviário de determinado itinerário conforme solicitação. Basicamente o papel que nós temos hoje, ou a missão é fiscalização rodoviária de acordo com as matérias que nos forem determinadas e apoiar e reforçar as outras unidades de trânsito a nível do país.”

2. Sendo este um assunto tão pertinente para as Forças de Segurança, quais têm sido as medidas e os trabalhos mais significativos desenvolvidos, sobretudo quando falamos da organização a que pertence, em ordem a combater este drama da questão rodoviária?

“O destacamento neste particular tem uma expressão muito pequena, pois tem pouco efetivo, e o pouco efetivo que tem não dá para espelhar uma grande expressividade, ou seja, não dá para dizermos que, com a nossa ação nós conseguimos reduzir a sinistralidade. Aquilo que normalmente é feito, é que as ações de fiscalização são

orientadas para itinerários ou para locais onde existem maiores índices de sinistralidade, e nesse aspeto nós temos a informação de que em determinada estrada há um número de mortos e tentamos canalizar para lá as ações de fiscalização de forma a contribuir para a redução da sinistralidade.”

3. Qual é a relação que se estabelece entre a sua organização e as outras entidades que também têm responsabilidades nesta área da prevenção e da segurança rodoviária, nomeadamente, ao nível da divulgação de formação/ações de sensibilização, e de cooperação de partilha de informações e de subsidiariedade de meios?

“Em termos de ações de sensibilização nós colaboramos no sentido de quando nos pedem nas ações de fiscalização colaboração para estar na estrada e distribuímos alguns panfletos com algumas ações de sensibilização que são desencadeadas. Contudo, isto verifica-se pontualmente e excecionalmente. De resto, as relações que estabelece com outras entidades, temos as entidades administrativas, a ANSR, o IMTT, o ACT e sobretudo são estas, depois existe também o pedido de apoio mas não direcionado para esta questão rodoviária, como é o caso dos pedidos da unidade de ação fiscal, em que nós fiscalizamos a parte do trânsito e eles a parte fiscal.”

4. Quando trabalha especificamente na prevenção e segurança rodoviária, quais são as maiores dificuldades e desafios que se lhe deparam?

“Vou referir as dificuldades que o destacamento tem e que depois têm reflexo na fiscalização rodoviária e a fiscalização rodoviária contribui decisivamente para a prevenção e segurança rodoviária. Relativamente ao destacamento e acho que também é comum em outros destacamentos, tem a ver com a falta de efetivo, para se ter uma ideia, este destacamento foi criado com 60 militares disponíveis e atualmente apesar de ter 40, apenas 27 é que conseguem estar disponíveis porque os outros ou estão em curso, ou estão transferidos excecionalmente para outra unidade, ou seja, diariamente só consigo contar operacionalmente com 27 militares. Em termos de empenhamento efetivo deles operacionalmente, consigo empenhar cerca de 10 militares diariamente, o que é muito pouco para se garantir alguma fiscalização rodoviária. Este é um dos grandes problemas

com que me deparo. Depois a falta de meios, relativamente a algumas matérias, nomeadamente os tacógrafos e alguma falta de formação também e ainda alguma falta de uniformidade de procedimentos/ orientações, porque as entidades administrativas aqui deviam ter um papel importante e dizer que a lei saiu, então a interpretação é esta e vocês devem atuar assim, ou até o próprio comando da Guarda fica sempre à espera de uma orientação da entidade administrativa que nem sempre aparece.

Por outro lado, apesar de termos outros meios em número suficiente os meios estão todos envelhecidos, nomeadamente as viaturas que estão com muitos quilómetros, e há outros meios que deviam ser substituídos, como é o caso do sistema Provida para controlo de velocidades, já tem alguma idade e ainda é o sistema VHS e já há sistemas digitais com melhor capacidade, com melhor visualização que permite reduzir o erro relativamente à deteção das infrações.

A par disso, a legislação está desatualizada dada a realidade e não desatualizada estando revogada, por exemplo o caso do regulamento do código da estrada, não faz sentido nenhum um indivíduo que transpõe uma linha contínua, separadora dos limites de trânsito, pagar 49€ e depois tem uma sanção acessória grave ou muito grave e isto não faz sentido nenhum, e quando um indivíduo deita a beata fora pelo vidro do carro são 60€. Existe um conjunto de regulamentos e legislação difusa que está dispersa e que não está atualizada à realidade.

Depois é a articulação entre as várias entidades, e é a dificuldade de não se poder por vezes falar diretamente com a outra entidade no sentido de pedir um esclarecimento. Parece-me a mim que existe alguma falta de articulação entre entidade fiscalizadora e entidade administrativa, e depois há outra dificuldade não minha, que é o facto de haver várias forças intervenientes nesta questão da prevenção e segurança rodoviária, isto é, demasiadas entidades fiscalizadoras e entidades administrativas, o que gera descoordenação.”

5. No seu entender, quais são as medidas preferenciais que poderiam ser implementadas - na sua entidade e outras - em ordem a combater, com mais eficiência e eficácia, este drama?

“O que eu acho é que nós falarmos em combater é tudo muito certo, agora nós nunca podemos dizer que ou nunca deveríamos dizer que vamos resolver o problema da sinistralidade rodoviária, porque não vamos resolver. Podemos é tentar minorar esse

problema, e digamos que assim, acho que o minorar o problema é que será a forma de o combater, portanto resolver eu penso que vai sempre continuar a existir mortos, se calhar pretendemos é reduzir o número de vítimas e feridos graves. Agora resolver em concreto, por mais medidas que se adotem nunca vamos resolver.

Na minha opinião o que acontece é que existem demasiadas entidades a lidar com esta questão do trânsito, nomeadamente entidades fiscalizadoras e entidades administrativas, o que gera desarticulação e descoordenação.

As medidas preferenciais devíamos atuar em três pontos, um deles é uma única entidade fiscalizadora com responsabilidade de comando único, com responsabilidade a nível do território nacional para esta questão do trânsito e quando eu digo, não só na Guarda, que abarcasse também áreas da Polícia de Segurança Pública. Relativamente à entidade administrativa, também ela devia ser só uma, que tivesse competência sobre esta área rodoviária, em que abarcava também a prevenção, as ações de sensibilização. A segunda, tem a ver com a legislação, que é a atualização da mesma à realidade, tornar a legislação mais objetiva e reduzindo-lhe o grau de subjetividade, ou seja, a legislação não pode ter fugas para o infrator. A terceira passava por, com uma entidade fiscalizadora e uma entidade administrativa e com a legislação atualizada e reduzindo-lhe o grau de subjetividade certamente que ia haver uma agilização e informatização de muitos processos.”

Apêndice L
Entrevista Capitão Amorim

Nome: João Fernando Reis Amorim

Função: Comandante do Destacamento de Trânsito de Leiria

1. Qual é o papel da entidade a que pertence, no que toca à prevenção e segurança rodoviária?

“Fruto do enquadramento legal, a unidade através desta subunidade especializada de trânsito, tem como atribuições específicas a fiscalização do cumprimento dos normativos rodoviários e de toda a legislação de circulação terrestre. Os Destacamentos de trânsito atuam num âmbito regional na persecução da redução da sinistralidade nas vias do distrito, em coordenação, e em regime de complementaridade, com os Posto Territoriais.

Também é certo que esta subunidade atua conjuntamente com as diversas entidades civis, reportando dados e preocupações no que concerne a prevenção da sinistralidade e aumento da segurança rodoviária, muito em concreto com as entidades gestoras das vias. Os destacamentos efetuam também ações de sensibilização e campanhas, de forma isolada ou em colaboração com entidades públicas e/ou privadas.

Por ultimo através da investigação Criminal, levando à justiça os responsáveis dolosos ou negligentes que contribuem para a sinistralidade grave ocorrida.

Assim, e em resumo atua-se preventivamente em 3 vertentes: Através da repressão dos ilícitos, da Investigação de crimes e em colaboração com entidades.”

2. Sendo este um assunto tão pertinente para as Forças de Segurança, quais têm sido as medidas e os trabalhos mais significativos desenvolvidos, sobretudo quando falamos da organização a que pertence, em ordem a combater este drama da questão rodoviária?

“O trabalho mais significativos que cabe às forças de segurança, e em especial aos destacamentos de trânsito é a fiscalização de trânsito. É o trabalho diário de patrulhamento, nos itinerários que representam maior sinistralidade e/ou que represente importância relativa ao número de veículos. Existe agora a aplicação do princípio da orientação da atividade operacional para os locais e fatores que foram previamente levantados através dos dados disponíveis (Intelligence Led Police). Nesse âmbito, embora exista uma relação provada relativa à presença ou ausência de patrulhamento na diminuição ou aumento da sinistralidade respetivamente, ela é mais eficaz se for acompanhada de sancionamento dos comportamentos de risco tipificados na lei. Esse é o nosso principal foco. Mais em concreto, em especial neste destacamento temos orientado o esforço de patrulhamento orientado para as vias que apresentavam problemas de sinistralidade e através da fiscalização intensiva, conseguiu-se em médio longo prazo diminuir a sinistralidade. Interessa ainda frisar que uma coisa é combater as causas, outra e não menos importante é combater os fatores que contribuem para o incremento das consequências, como por exemplo a velocidade. Podemos combater o excesso de velocidade não só por representar um comportamento de risco, mas também que esse mesmo fator contribui para um aumento das consequências, pois uma coisa é um acidente a 50 quilómetros à hora outra é um acidente a 200. O acidente é o mesmo e as causas podem não ser a velocidade, mas as consequências são seguramente outras.

Por fim o trabalho da investigação criminal que atua nos responsáveis dos sinistros, sejam eles intervenientes em qualquer dos vetores de um acidente (homem, via, veículo). Os responsáveis que por inconsideração ou negligência de elementares regras de segurança, até uma data não eram julgados, pelo que com a constituição dos núcleos de investigação dos Destacamentos de Trânsito (NICAV) esses começaram a responder em sede de tribunal. E não são só os condutores. São também os responsáveis pelas vias, pelos veículos etc. Essa responsabilização criminal credibiliza aquilo que é o combate à sinistralidade.”

3. Qual é a relação que se estabelece entre a sua organização e as outras entidades que também têm responsabilidades nesta área da prevenção e da segurança rodoviária, nomeadamente, ao nível da divulgação de formação/ações de sensibilização, e de cooperação de partilha de informações e de subsidiariedade de meios?

“Tem-se desenvolvido também outros trabalhos importantes no que toca à sensibilização de público-alvo, nomeadamente contribuir em campanhas de sensibilização junto de estabelecimentos de diversão noturnos, dando a possibilidade dos condutores efetuarem o teste de álcool antes de iniciarem a condução, evitando a condução sob influência de álcool.

Outro trabalho realizado recentemente foi a de acompanhar as entidades gestoras das vias, no local e propor melhorias nas infraestruturas rodoviárias.”

4. Quando trabalha especificamente na prevenção e segurança rodoviária, quais são as maiores dificuldades e desafios que se lhe deparam?

“São vários, desde a falta de recursos, em especial humanos. Outro grande problema é que a questão da sinistralidade é uma moda, por vezes política. Para a GNR e para os Destacamentos de Trânsito em particular é um esforço diário. Não se combate a sinistralidade com declarações de intenções, nem com ideias avulsas sem realização.”

5. No seu entender, quais são as medidas preferenciais que poderiam ser implementadas - na sua entidade e outras - em ordem a combater, com mais eficiência e eficácia, este drama?

“Existem medidas de vária ordem que deveriam ser implementadas.

Começa pela própria Estratégia. Tínhamos em 2001 a 2010 um Plano Nacional de Prevenção Rodoviária que foi abandonado e substituído pela estratégia de 2007 a 2016. Esta foi agora colocada em segundo plano, quase que abandonada. O que deve existir é sim uma estratégia nacional que atravessasse ciclos eleitorais sem alterações e que seja seguido.

Assim como a Estratégia adotada, deverá existir uma legislação que contribua efetivamente para a redução da sinistralidade e seja estável no tempo. Ora veja-se as alterações sucessivas do Código da Estrada ainda agora foi publicado mais uma alteração ao Código da Estrada sem que estejam ainda assimilados todos os procedimentos dos anteriores. Desde 2000 a generalidade da legislação rodoviária alterou-se na totalidade. Com estas alterações não se consegue dotar todos os militares com a instrução regular para que seja assimilada. Se para os profissionais da área já é difícil, então para a generalidade dos condutores ainda mais complexo será.

Outro fator que pode contribuir para o combate à sinistralidade é o potenciar os estudos na área da sinistralidade. Aproximar as fábricas do saber, que são as universidades, da realidade, e não fazer trabalhos avulsos para serem colocados na prateleira. E nesse campo surge a hipótese deste seu trabalho poder contribuir para a doutrina. Temos muitos pseudo-teóricos que por motivos vários surgem na opinião pública e opinam generalidades e banalidades que se contrariam continuamente. A Sinistralidade é um fenómeno que requer um cuidado na análise, que deve ser estudado com cientificidade. Como responsável regional, deveria poder contar com estudos académicos, não vinculativos, que levassem a orientar o esforço operacional. Mas o que acontece é que se atua de forma empírica em cada local.

Outro fator que para os destacamentos surge como fator de preocupação é a falta de conhecimentos teóricos dos militares, pelo que a instrução dos cursos e atualizações é escassa e difusa.”

Apêndice M

Estrutura da Unidade Nacional de Trânsito

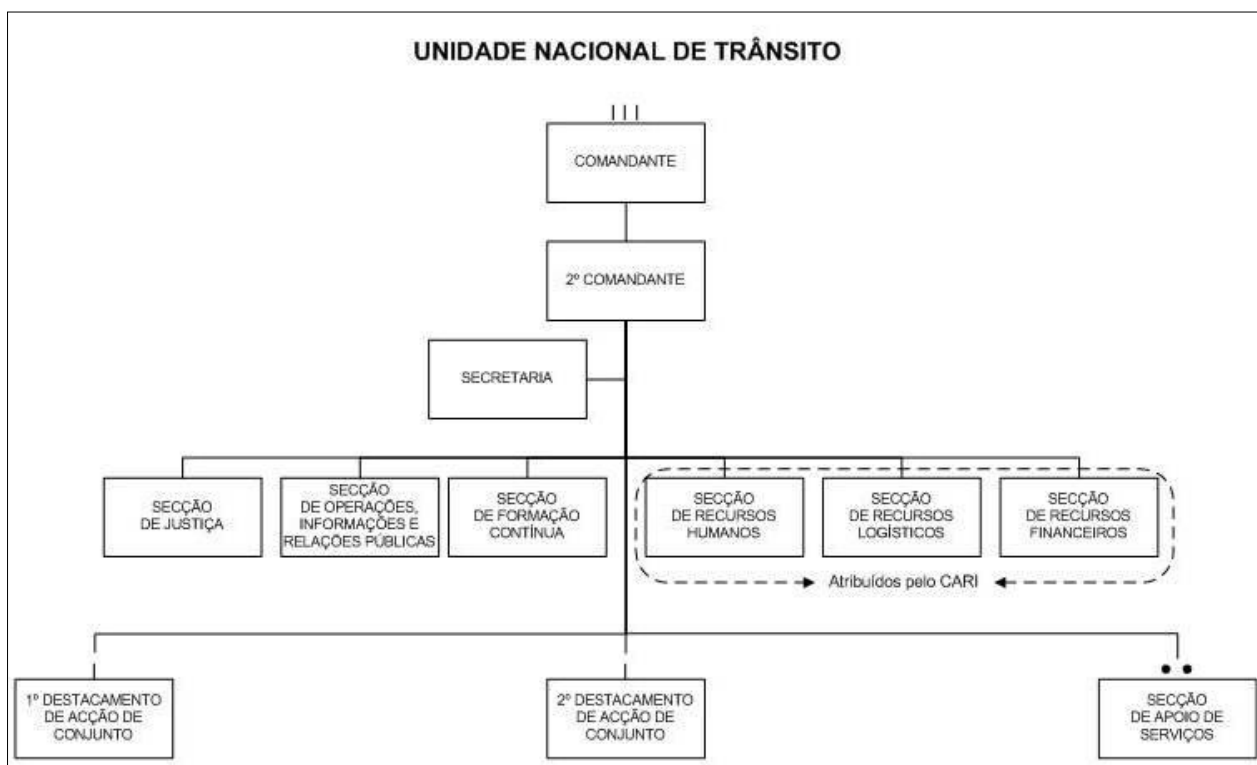


Figura n.º 4 – Estrutura da Unidade Nacional de Trânsito

Fonte: Consulta Internet⁶⁹

⁶⁹ Disponível em: <http://www.operacional.pt/a-nova-organica-da-gnr/>, consultado a 05/06/2012 às 10h54min.

Apêndice N

Estrutura Comando Territorial

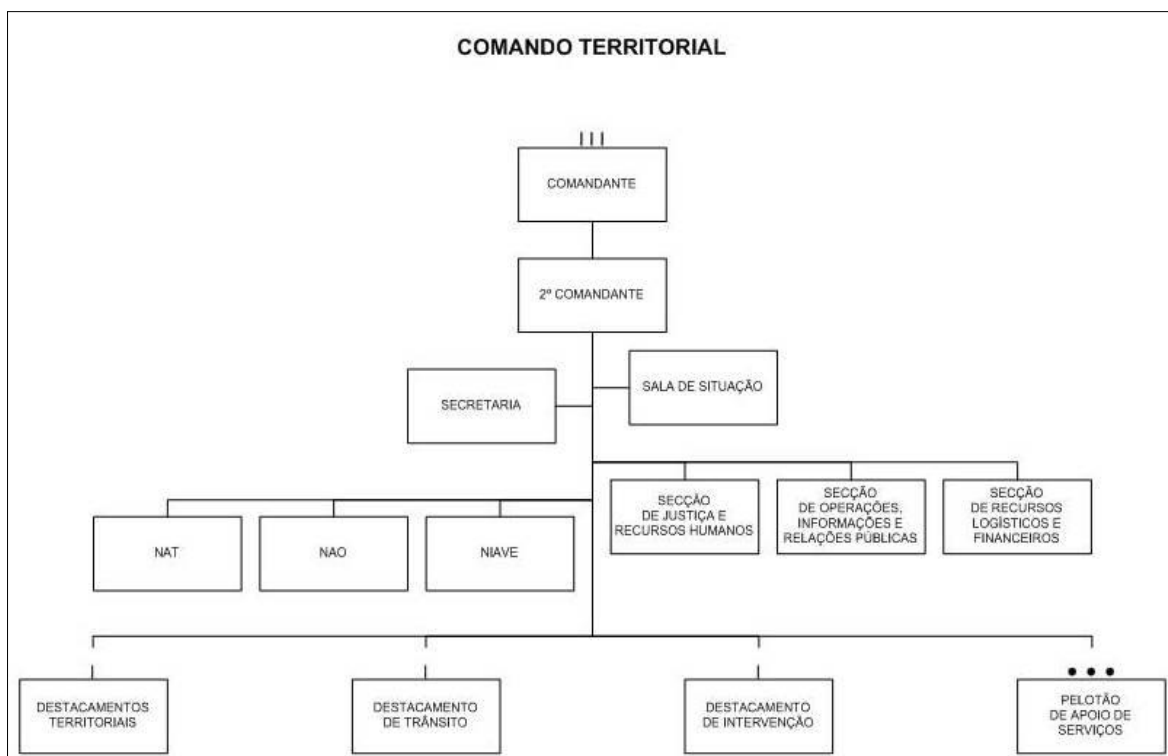


Figura n.º 5 – Estrutura do Comando Territorial

Fonte: Consulta Internet⁷⁰

⁷⁰ Disponível em: <http://www.operacional.pt/a-nova-organica-da-gnr/>, consultado a 05/06/2012 às 10h57min.

Apêndice O

Parte da Estrutura Geral da PSP

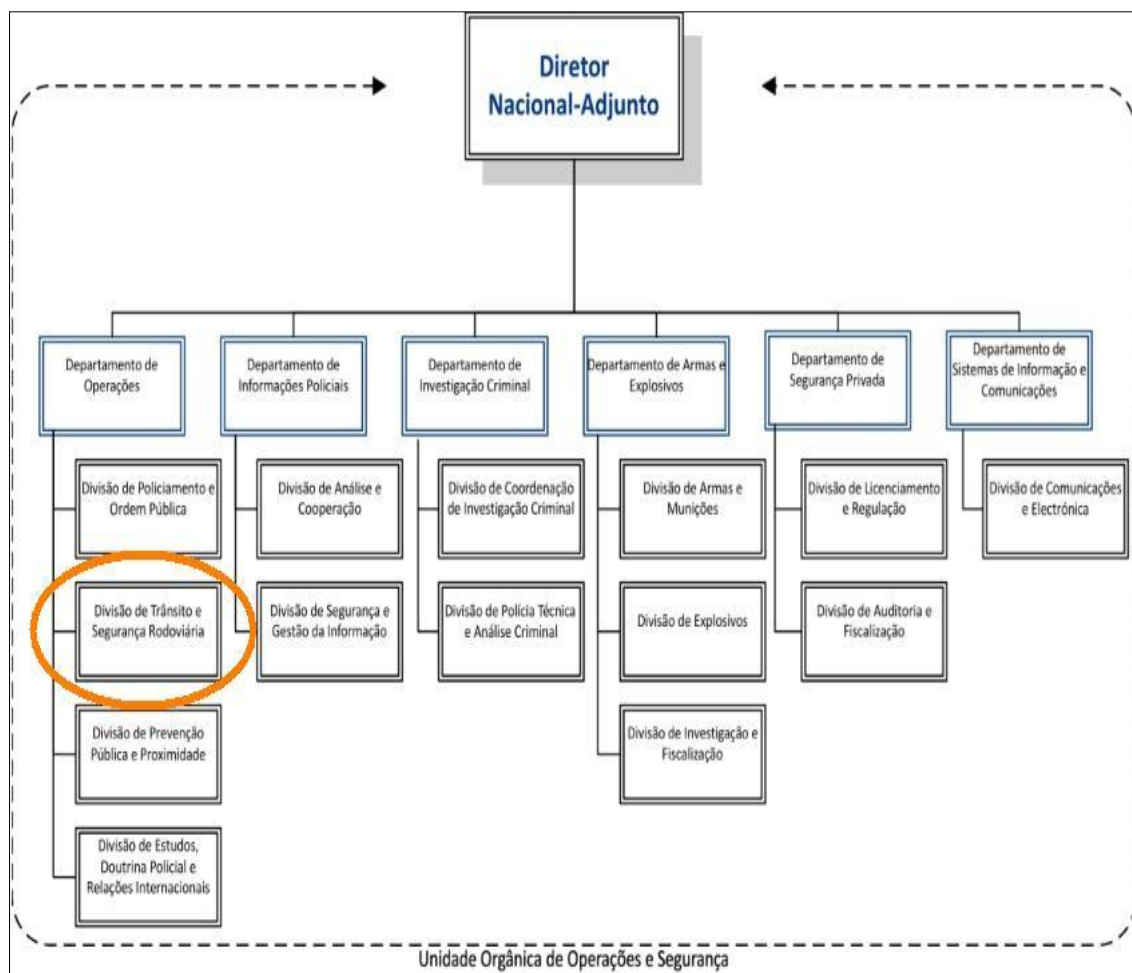


Figura n.º 6 – Parte da Estrutura Geral da PSP

Fonte: Adaptado, Consulta Internet⁷¹

⁷¹ Disponível em: <http://www.psp.pt/Pages/apsp/quemsomos.aspx?menu=1esubmenu=1>, consultado a 05/06/2012 às 11h46min.