



ACADEMIA MILITAR

INVESTIGAÇÃO DE ACIDENTES DE VIAÇÃO: MELHORIA DA CAPACIDADE ESPECIALIZADA DA GNR

Autor: Aspirante de Infantaria da GNR João Paulo Pereira Gomes

Orientador: Major de Infantaria da GNR Nuno Filipe da Silva Lopes

Coorientador: Major de Artilharia Sandrina Costa Cunha

Mestrado Integrado em Ciências Militares, na especialidade de Segurança

Relatório Científico Final do Trabalho de Investigação Aplicada

Lisboa, junho de 2022



ACADEMIA MILITAR

INVESTIGAÇÃO DE ACIDENTES DE VIAÇÃO: MELHORIA DA CAPACIDADE ESPECIALIZADA DA GNR

Autor: Aspirante de Infantaria da GNR João Paulo Pereira Gomes

Orientador: Major de Infantaria da GNR Nuno Filipe da Silva Lopes

Coorientador: Major de Artilharia Sandrina Costa Cunha

Mestrado Integrado em Ciências Militares, na especialidade de Segurança

Relatório Científico Final do Trabalho de Investigação Aplicada

Lisboa, junho de 2022

EPÍGRAFE

“Cheio de Deus, não temo o que virá,
Pois, venha o que vier, nunca será
Maior do que a minha alma”
Fernando Pessoa, Mensagem, 1934

DEDICATÓRIAS

A vós, que dia após dia me fazeis crescer mais do que ontem, mas muito menos do que
amanhã.

AGRADECIMENTOS

Ao meu orientador, o Sr. Major de Infantaria da GNR Nuno Filipe da Silva Lopes, pelo apoio e contributo que desde cedo demonstrou, pela contínua disponibilidade, mesmo em momentos de grande empenhamento operacional, e pelo sentido de responsabilidade que sempre estimulou.

À minha coorientadora, a Sra. Major de Artilharia, Sandrina Costa Cunha, pela preocupação demonstrada ao longo dos meses em que se realizou o trabalho e pela capacidade de crítica construtiva que, sem sombra de dúvida, elevou a qualidade do produto final aqui demonstrado.

Ao Diretor dos Cursos da GNR na Academia Militar, o Sr. Tenente-Coronel de Infantaria da GNR, Paulo Sérgio de Oliveira Gomes, pela dedicação e preocupação constantes no decurso desta jornada.

Ao Sr. Coronel de Infantaria da GNR, António José Pereira Leal, Comandante da UNT, ao Sr. Capitão Mário André Duarte Abreu, Comandante do DT de Braga, ao Sr. Capitão Luís Carlos Figueiredo Paulino, Comandante do DT do Porto, ao Sr. Sargento-Ajudante João Carlos Alves Rosa, da Direção de Investigação Criminal, ao Sr. Sargento-Ajudante Cristiano Andrade Pereira, Chefe do NICA V de Braga, ao Sr. Primeiro-Sargento António Paulo Vieira Pinto, Chefe do NICA V do Porto

Ao Sr. 2.º Comandante Operacional Distrital das Operações de Socorro de Braga, Rui Filipe Mesquita Carvalho da Costa, ao Sr. Coordenador Operacional Municipal de Amarante, Hélder Ferreira, ao Sr. Comandante dos Bombeiros Voluntários de Braga, Pedro Ribeiro, ao Sr. Comandante dos Bombeiros Voluntários do Amarante, Rui Ribeiro e ao Sr. Presidente da APCAP, António Nunes de Sousa, pela rápida disponibilidade na realização das entrevistas que alicerçaram o conteúdo deste trabalho.

À minha família, que semana após semana cultivavam em mim o orgulho de enveredar a farda da Guarda Nacional Republicana.

Aos meus camaradas de curso, pelos dias e noites passados em convívio e pela amizade que levo de todos vocês, sem nunca esquecer o Compartmento Alfa pelo apoio de todas as horas, mesmo as mais tardias.

RESUMO

O presente trabalho de investigação aplicada subordina-se ao tema “A investigação de acidentes de viação: a melhoria da capacidade especializada da GNR” tendo como objetivo geral a identificação de melhorias a adotar na estrutura dedicada à investigação de acidentes de viação, nos mais variados âmbitos.

Assim, prosseguiu-se um caminho ramificado nos vários pilares sustentadores do trabalho, como é exemplo a investigação de acidentes de viação *stricto sensus*, a influência na sinistralidade rodoviária, a formação dos militares pertencentes à estrutura, a relação com entidades externas à Guarda Nacional Republicana mas com ligação na sua atividade operacional e, por fim, os recursos, humanos e materiais, dedicados à estrutura.

Ao nível da metodologia aplicada, abordou-se a temática tendo em conta uma estratégia qualitativa, seguindo, na medida do possível, o método indutivo. A recolha de dados fez-se tendo em conta as técnicas de análise documental e realização de inquéritos por entrevista, as quais foram dirigidas à realidade da Guarda Nacional Republicana, à visão das entidades externas e ainda sobre o conhecimento da *Guardia Civil*.

Em suma, e havendo intenção de melhoria da capacidade de investigação de acidentes de viação, é necessário alargar a abrangência dos Núcleo de Investigação de Crimes em Acidentes de Viação com a definição clara das várias competências ao nível do ambiente rodoviário e apostando na análise de informação nesse âmbito, os recursos devem de ser atualizados e distribuídos por forma a apoiarem a atuação básica dos núcleos, a formação necessita de ser revista, não descorando a manutenção dos conhecimentos ao longo dos anos, e deve de ser feito o esforço para transmissão de conhecimentos e procedimentos a entidades externas, assim como conclusões fruto da análise dos dados de acidentes de viação.

Palavras-chave:

Acidentes de viação; Investigação; Ambiente Rodoviário; Guarda Nacional Republicana

ABSTRACT

This applied research work is under the theme "Traffic Accident Investigation: Improving the GNR's specialised capacity", having as a general objective the identification of improvements to be adopted in the structure dedicated to traffic accident investigation, in the most varied scopes.

Thus, a ramified path was pursued in the various pillars supporting the work, such as the investigation of traffic accidents in the strict sense, the influence on road accidents, the training of the military belonging to the structure, the relationship with entities outside the Guarda Nacional Republicana but with a connection in its operational activity and, finally, the resources, human and material, dedicated to the structure.

Regarding the applied methodology, the theme was approached taking into account a qualitative strategy, following, as far as possible, the inductive method. Data collection took into account the techniques of document analysis and interview surveys, which were aimed at the reality of the Guarda Nacional Republicana, the vision of external entities and also the knowledge of the Guardia Civil.

Thus, it was possible to conclude that, with the intention of improving the capacity to investigate traffic accidents, it is necessary to broaden the scope of the Núcleo de Investigação de Acidentes de Viação by clearly defining the various competences in terms of road environment and by investing in the analysis of information within that scope. The resources must be updated and distributed in order to support the basic action of the nuclei, training needs to be reviewed, without neglecting the maintenance of knowledge over the years, and an effort must be made to transmit knowledge and procedures to external entities, as well as conclusions resulting from the analysis of traffic accident data.

Keywords:

Traffic accidents; Investigation; Road Environment; Guarda Nacional Republicana

ÍNDICE GERAL

EPÍGRAFE	i
DEDICATÓRIAS.....	ii
AGRADECIMENTOS	iii
RESUMO.....	iv
ABSTRACT	v
ÍNDICE GERAL	vi
ÍNDICE DE FIGURAS	viii
ÍNDICE DE QUADROS E/OU TABELAS.....	ix
LISTA DE APÊNDICES E/OU ANEXOS	xi
LISTA DE ABREVIATURAS, ACRÓNIMOS E SIGLAS	xii
INTRODUÇÃO.....	1
CAPÍTULO 1. ABORDAGEM CONCEPTUAL	4
1.1. A investigação de crimes em acidentes de viação.....	4
1.2. As cifras negras da sinistralidade rodoviária	8
1.3. Formação dos militares na especialidade	10
1.4. Relação com entidades externas	14
1.5. Recursos humanos e materiais.....	18
PARTE II – ENQUADRAMENTO METODOLÓGICO	23
CAPÍTULO 2. METODOLOGIA, MÉTODOS E MATERIAIS	23
2.1. Modelo de análise e objetivos de investigação.....	23
2.2. Estratégia de investigação e método de abordagem	24
2.3. Desenho de pesquisa	25
2.4. Técnicas de recolha de dados	26

2.5. Amostragem.....	28
2.6. Análise de dados.....	29
PARTE III – TRABALHO DE CAMPO	30
CAPÍTULO 3. APRESENTAÇÃO, ANÁLISE E DISCUSSÃO DOS RESULTADOS ...	30
3.1. Análise dos inquéritos por entrevista do Grupo A – militares da GNR.....	30
3.2. Análise dos inquéritos por entrevista do Grupo B – entidades externas.....	40
3.3. Análise dos inquéritos por entrevista do Grupo C – Guardia Civil	43
CONCLUSÕES E RECOMENDAÇÕES	46
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	54
APÊNDICES	I
ANEXOS.....	XXXIII

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura n.º 1 – Análise da questão n.º 4.....	33
Figura n.º 2 - Análise da questão n.º 4.....	41
Figura n.º 3 - Análise da questão n.º 7.....	42
Figura n.º 4 - Esquema do desenho do estudo.....	II
Figura n.º 5 - Acidentes de viação com vítimas por mil veículos rodoviários motorizados em circulação.....	XXXIV
Figura n.º 6 - Acidentes de viação com vítimas, feridos e mortos.....	XXXV
Figura n.º 7 - Mortos por 100 acidentes de viação com vítimas.....	XXXVI
Figura n.º 8 – Sinistralidade por distrito, 2020 vs 2019.....	XXXVII
Figura n.º 9 -Estatísticas Comando Territorial Braga.....	XXXVIII
Figura n.º 10 - Evolução da sinistralidade mortal 2011/2021 em Espanha.....	XXXIX
Figura n.º 11 – Evolução do número de vítimas mortais e feridos hospitalizados em Espanha.....	XL
Figura n.º 12 - Relação da sinistralidade e mobilidade entre 2019/2021 em Espanha.....	XLI
Figura n.º 13 - Plano de Estudos Curso de Investigação de Acidentes de Viação Guardia Civil.....	XLII
Figura n.º 14 - Quadro Orgânico de Referência do NICAV.....	XLIII
Figura n.º 15 – Resultados RASI 2021.....	XLIV

ÍNDICE DE QUADROS E/OU TABELAS

Quadro n.º 1 – Análise de conteúdo da questão n.º 1
Quadro n.º 2 – Análise de conteúdo da questão n.º 6
Quadro n.º 3 – Análise de conteúdo da questão n.º 12
Quadro n.º 4 – quadro de entrevistados
Quadro n.º 5 – quadro de análise de conteúdo das respostas à questão 1
Quadro n.º 6 – quadro de análise de conteúdo das respostas à questão 2
Quadro n.º 7 – quadro de análise de conteúdo das respostas à questão 3
Quadro n.º 8 – quadro de análise de conteúdo das respostas à questão 4
Quadro n.º 9 – quadro de análise de conteúdo das respostas à questão 5
Quadro n.º 10 – quadro de análise de conteúdo das respostas à questão 6
Quadro n.º 11 – quadro de análise de conteúdo das respostas à questão 7
Quadro n.º 12 – quadro de análise de conteúdo das respostas à questão 8
Quadro n.º 13 – quadro de análise de conteúdo das respostas à questão 9
Quadro n.º 14 – quadro de análise de conteúdo das respostas à questão 10
Quadro n.º 15 – quadro de análise de conteúdo das respostas à questão 11
Quadro n.º 16 – quadro de análise de conteúdo das respostas à questão 12
Quadro n.º 17 – quadro de análise de conteúdo das respostas à questão 13
Quadro n.º 18 – quadro de análise de conteúdo das respostas à questão 14
Quadro n.º 19 – quadro de análise de conteúdo das respostas à questão 15
Quadro n.º 20 – quadro de análise de conteúdo das respostas à questão 1
Quadro n.º 21 – quadro de análise de conteúdo das respostas à questão 2
Quadro n.º 22 – quadro de análise de conteúdo das respostas à questão 3
Quadro n.º 23 – quadro de análise de conteúdo das respostas à questão 4
Quadro n.º 24 – quadro de análise de conteúdo das respostas à questão 5
Quadro n.º 25 – quadro de análise de conteúdo das respostas à questão 6
Quadro n.º 26 – quadro de análise de conteúdo das respostas à questão 7
Quadro n.º 27 – quadro de análise de conteúdo das respostas à questão 8
Quadro n.º 28 – quadro de análise de conteúdo das respostas à questão 9

Quadro n.º 29 – quadro de análise de conteúdo das respostas à questão 1
Quadro n.º 30 – quadro de análise de conteúdo das respostas à questão 2
Quadro n.º 31 – quadro de análise de conteúdo das respostas à questão 3
Quadro n.º 32 – quadro de análise de conteúdo das respostas à questão 4
Quadro n.º 33 – quadro de análise de conteúdo das respostas à questão 5
Quadro n.º 34 – quadro de análise de conteúdo das respostas à questão 6
Quadro n.º 35 – quadro de análise de conteúdo das respostas à questão 7
Quadro n.º 36 – quadro de análise de conteúdo das respostas à questão 8
Quadro n.º 37 – quadro de análise de conteúdo das respostas à questão 9
Quadro n.º 38 – quadro de análise de conteúdo das respostas à questão 9

LISTA DE APÊNDICES E/OU ANEXOS

APÊNDICES

- Apêndice A** – Desenho de estudo
- Apêndice B** – Carta de Apresentação
- Apêndice C** – Guião de entrevista Grupo A
- Apêndice D** – Guião de entrevista Grupo B
- Apêndice E** – Quadro de entrevistados
- Apêndice F** – Análise qualitativa de resultados do Grupo A
- Apêndice G** – Análise qualitativa de resultados do Grupo B
- Apêndice H** – Análise qualitativa de resultados do Grupo C
- Apêndice I** – Análise SWOT relativa à investigação de crimes em ambiente rodoviário pela GNR

ANEXOS

- Anexo A** - Acidentes de viação com vítimas por mil veículos rodoviários motorizados em circulação
- Anexo B** - Acidentes de viação com vítimas, feridos e mortos
- Anexo C** - Mortos por 100 acidentes de viação com vítimas
- Anexo D** – Sinistralidade por distrito, 2020 vs 2019
- Anexo E** – Estatísticas Comando Territorial de Braga
- Anexo F** – Evolução da Sinistralidade Mortal 2011/2021 em Espanha
- Anexo G** – Evolução do n.º de vítimas mortais e feridos hospitalizados em Espanha
- Anexo H** – Relação da Sinistralidade e mobilidade entre 2019/2021 em Espanha
- Anexo I** – Plano de Estudos Curso de Investigação de Acidentes de Viação Guardia Civil
- Anexo J** – Quadro Orgânico de Referência do NICAV
- Anexo K** – Resultados RASI 2021

LISTA DE ABREVIATURAS, ACRÓNIMOS E SIGLAS

AM	Academia Militar
ANEPC	Autoridade Nacional de Emergência e Proteção Civil
ANSR	Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária
APCAP	Associação Portuguesa das Sociedades Concessionárias de Autoestradas ou Pontes com Portagens
AR	Assembleia da República
APA	<i>American Psychological Association</i>
CDOS	Comando Distrital de Operações de Socorro
CICAV	Curso de Investigador de Crimes em Acidentes de Viação
COS	Comandante das Operações de Socorro
CTer	Comando Territorial
DT	Destacamento de Trânsito
DTSR	Divisão de Trânsito e Segurança Rodoviária
GNR	Guarda Nacional Republicana
INEM	Instituto Nacional de Emergência Médica
INML	Instituto Nacional de Medicina Legal
IUM	Instituto Universitário Militar
MAI	Ministério da Administração Interna
NICAV	Núcleo de Investigação de Crimes em Acidentes de Viação
OE	Objetivo Específico
OG	Objetivo Geral
OPC	Órgão de Polícia Criminal
PSP	Polícia de Segurança Pública
QC	Questão Central
SIEM	Sistema Integrado de Emergência Médica
ZA	Zona de Ação

INTRODUÇÃO

O acidente de viação é uma ocorrência que, de acordo com a Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária (ANSR) (2019), ocorre na via pública, ou tem nela origem, envolvendo pelo menos um veículo em movimento, da qual tenham tido conhecimento as forças de segurança territorialmente competentes, sejam elas a Guarda Nacional Republicana (GNR) ou a Polícia de Segurança Pública (PSP), e que deles resultem danos materiais ou vítimas.

Tal como descrito anteriormente, de um acidente de viação podem ocorrer vítimas sendo que para Leal, Varela e Sousa (2008) estas podem ser categorizadas como sendo vítimas graves, se após um acidente necessitarem de permanecer em serviços de urgência ou internamento hospitalar, vítimas mortais, se o óbito for declarado no local, a caminho do hospital ou nos trinta dias seguintes à ocorrência do acidente, e ainda vítimas leves se não for “considerada ferida grave e que não venha a falecer nos 30 dias após o acidente” (ANSR, 2014, p.42).

No que concerne ao ambiente de um acidente de viação, Dominguez (2009) tem vincado que este é um ambiente tridimensional, não segundo um conceito ligado à geometria do meio, mas sim devido à presença de três dimensões de enorme relevo no estudo destes acontecimentos, sendo eles o Homem, a via e o veículo.

Para além disso, Pasadas (2015) e Sousa (2017) afirmam que o investigador assume um papel fundamental dado que a recolha de dados que este faz vai ter uma enorme relevância no estudo do acidente e nas conclusões tiradas, não só pelas forças de segurança como também por outras entidades envolvidas no processo. Desta forma, tem-se presente que a assistência das forças de segurança num acidente de viação ultrapassa os dados meramente estatísticos e “*não se esgota na investigação de acidentes rodoviários stricto sensus*” (Vieira, 2014, p.2), devendo estes contribuir para uma melhoria do sistema de segurança rodoviário.

Neste sentido, e dada a necessidade de responder eficazmente às situações que se enquadram no conceito anteriormente exposto, é necessário que a Guarda Nacional Republicana dê grande enfoque ao tratamento e investigação destas. Prova deste interesse é

a criação, no ano de 2004, de um núcleo dedicado à investigação de acidentes de viação da Brigada de Trânsito (Depacho n.º 51/03 – OG).

Aos dias de hoje, os Núcleos de Investigação Criminal de Acidentes de Viação (NICAV) estão adstritos aos Destacamentos de Trânsito (DT) e compete-lhes, conforme pronunciado no Despacho n.º 18/14 – OG, desempenhar as funções no que diz respeito à investigação e análise de crimes resultantes de acidentes de viação dos quais tenham resultado vítimas graves ou vítimas mortais.

O sistema de investigação aplicado pelos militares destes núcleos corresponde àquilo que foi doutrinado aquando da sua formação em 2004 e que “foi baseado no modelo espanhol” (Vieira, 2014, p.16).

Neste seguimento, tomámos como particular interesse investigar a capacidade especializada da Guarda de investigação de acidentes de viação, tendo em conta os preceitos adotados em território nacional. Para além disso, também o saber, aceite internacionalmente, da congénere espanhola Guardia Civil (GC) (Morante, 2020) foi tido em consideração, de onde será possível averiguar a existência de novos conceitos enriquecedores a adotar na instituição.

Assim sendo, pelo contexto em que se insere o Mestrado em Ciências Militares, na especialidade de Segurança, tal como a tomada de consciência a nível nacional em que a problemática dos acidentes de viação é vista cada vez mais com o olhar atento da população que procura respostas, importa que nos debrucemos sobre o assunto aqui tratado, como acontece no previsto na Lei n.º 55/2020, de 27 de agosto, onde se reconhece a existência da prevenção e investigação dos crimes em contexto rodoviário como prioritárias, em cumprimento da Lei n.º 17/2006, de 23 de maio, que aprova a Lei Quadro de Política Criminal. Esta concretização mostra-se contrária ao que vem sendo habitual, dado que até à anterior Lei Quadro de Política Criminal esta temática não fora colocada como prioritária, facto que direciona a Guarda para um desenvolvimento e melhoramento da sua estrutura de investigação criminal da sinistralidade rodoviária (Leal, 2009).

Na continuidade do exposto até ao momento, foi definida como Questão Central (QC) deste trabalho de investigação: “Em que medida pode a capacidade de investigação de acidentes de viação da GNR ser melhorada?”

Esta questão vai ao encontro daquilo que está definido no objetivo geral (OG): “Identificar conceitos e medidas capazes de intervir positivamente no trabalho da capacidade de investigação dos acidentes de viação na GNR”. Este objetivo geral teve como base a formulação dos objetivos específicos (OE) a seguir apresentados:

OE1: Demonstrar qual o envolvimento da GNR na investigação de acidentes de viação na sua zona de ação.

OE2: Estimar em que medida pode o trabalho desenvolvido pelos NICA V influenciar os números da sinistralidade rodoviária.

OE3: Explicar em que medida a formação dos militares responsáveis pela investigação de acidentes de viação é adequada e ajustada à sua finalidade.

OE4: Demonstrar a existência de uma cooperação e conhecimento da forma de atuação num cenário de acidente de viação por parte das entidades externas.

OE5: Investigar a adequabilidade dos recursos disponíveis para a investigação de acidentes de viação pela GNR.

Em relação à estruturação da investigação, esta foi ramificada em três capítulos, interligados entre si e com um desenrolar lógico ao longo do trabalho. No primeiro capítulo, onde é feita a abordagem conceptual, começamos por apresentar a investigação de crimes em acidentes de viação no seu sentido mais restrito, as estatísticas no âmbito nacional e internacional e a influência da investigação nesses números, a formação dos militares integrantes da estrutura, a relação de cooperação entre a Guarda e as entidades externas envolvidas num cenário de acidente de viação e por último os recursos humanos e materiais alocados a esta capacidade.

No segundo capítulo fazemos o enquadramento metodológico, onde apresentamos o modelo de análise e os objetivos da investigação, a estratégia e o método de abordagem, o desenho de pesquisa, as técnicas de recolha de dados, a amostragem tida em consideração, e a forma como foram analisados os dados.

No que diz respeito ao último capítulo, foi feita a apresentação, análise e discussão dos resultados, de onde consta o conteúdo das entrevistas realizadas aos três grupos de entrevistados escolhidos, com utilidade para as conclusões e recomendações, parte final que representa o culminar de todo o trabalho desenvolvido até ao momento.

Este trabalho de investigação aplicada (TIA) teve a sua composição baseada na NEP 522/1^a – Normas para Redação de Trabalhos de Investigação, de 20 de janeiro de 2016, e em consonância com as normas *American Psychological Association* (APA), 7^a Edição, no que diz respeito às referências bibliográficas.

CAPÍTULO 1. ABORDAGEM CONCEPTUAL

1.1. A investigação de crimes em acidentes de viação

A investigação de crimes tem vindo ao longo dos tempos a sofrer alterações quanto à sua definição e quanto à abrangência de conceitos ligados a esta atividade no mundo policial.

De acordo com o pensamento dos autores Hess, Orthman e Cho (2015) a investigação criminal é o conjunto de ações com vista à descoberta, recolha, preparação, verificação e anunciação das provas, com o intuito primeiro de revelar as circunstâncias e os autores do crime em questão.

Da mesma forma, Swanson, Territo e Taylor (2012) afirmam que a investigação criminal e todo o processo dela resultante pretende alcançar, num Estado de Direito, a verdade, essencial para a justiça.

Para Leal, Varela e Sousa (2012) há a necessidade de diferenciar os conceitos de “informar” e “investigar” que, inúmeras vezes, são associados entre si, de uma forma menos correta. Estes autores (2012) começam por referir que, no caso dos acidentes de viação, informar sobre um acidente é o procedimento através do qual é possível ter o conhecimento acerca das circunstâncias em que o acidente se deu, através de dados como o local, o período temporal e a identificação das vítimas e dos veículos. Todavia, esta informação não inclui qualquer tipo de juízo ou conclusão, sendo apenas dados objetivos extraídos da realidade da ocorrência.

Por outro lado, a ação de investigar um acidente já integra um conjunto de atuações através das quais se pode formar uma opinião sobre como se deu, porque se deu e a identificação inequívoca da causa do acidente (Leal, Varela & Sousa, 2012). Assim sendo, é possível afirmar que a investigação é mais ampla do que a informação, dado que, para além da recolha é feito um trabalho de análise dos dados.

Importa ainda referir que a investigação de acidentes de viação pode ser observada e estudada de diferentes prismas.

A investigação de um acidente de viação pode ser feita à luz dos princípios e interesses policiais, como acontece nas forças de segurança, de acordo com o entendimento dos profissionais da medicina legal, que pretendem identificar a causa da morte da vítima do acidente e as lesões causada, e ainda segundo a avaliação do engenheiro mecânico, que terá como principal objetivo a visualização do comportamento do veículo durante o acidente, por forma a poder aumentar a sua segurança.

No ano de 2009 a *European Network of Forensic Science Institutes* foi reconhecida pela União Europeia como sendo um órgão de extrema importância nas matérias de investigação criminal. Esta rede contém grupos de trabalho no âmbito da investigação dos acidentes de viação que tem vindo a desenvolver pensamentos e determinados objetivos dentro desta temática (College of Policing, 2020).

A Lei de Organização da Investigação Criminal (LOIC) é responsável por regular a atuação no que diz respeito a esta matéria e assume que a investigação criminal, como conjunto de diligências, pretende alcançar as respostas às questões sobre a existência ou não de crime, os seus agentes e respetiva responsabilidade nos atos praticados, assim como descobrir e recolher provas (Assembleia da República [AR], 2008).

Esta atividade só é possível devido à interligação e à condução em paralelo do conceito de investigação com o preceituado na conhecida Teoria de Locard (1928) onde está assente a ideia de que ocorre em todos os crimes a troca de vestígios entre o autor do crime e o local ou a vítima e é dessa forma que se concretiza a possibilidade de encontrar respostas às questões anteriormente referidas.

No âmbito da investigação de crimes em acidentes de viação existe também a complexidade inerente à investigação de qualquer tipo de crime (Braz, 2020), acrescido da dinâmica constante que existe no local do crime e onde é difícil assumir uma rigorosa gestão do local antes da chegada ao cenário de um elemento capaz e conhecedor das premissas tidas como obrigatórias (Braz, 2016)

A Guarda Nacional Republicana tem, à luz do exposto na LOIC (AR, 2008), a competência em matéria de investigação criminal dos crimes cuja investigação não esteja reservada a outros órgãos de polícia criminal (OPC). Também o despacho n.º 18/14 – OG, em complemento da lei anteriormente referida, explicita a competência da GNR na investigação de crimes resultantes de acidentes de viação, desde que não cometidos na forma dolosa.

Este despacho prevê, ainda que não aplicável de momento, um órgão com competências em investigação criminal de acidentes de viação, subordinado à estrutura da Secção de Investigação Criminal da Brigada de Trânsito.

O órgão referido anteriormente teria a designação de NICAV eventual, sendo destinado a levar a cabo as atividades de investigação criminal de diversos âmbitos em fenómenos criminais de âmbito rodoviário. As principais premissas a ter em consideração para a atuação deste núcleo seriam a sua complexidade, gravidade ou dispersão territorial, assim como o facto de ser necessária uma gestão centrada da investigação ou o número de meios empenhados (Despacho 18/14 - OG).

Ainda neste sentido, os NICAV eventuais teriam como função o reforço dos núcleos de investigação de crimes em acidentes de viação, sendo que ficariam na dependência dos Destacamentos de Trânsito.

Nesta senda, tem vindo a ser, desde há muitos anos, um ponto fulcral nos Planos de Atividades da Guarda e o mais recente plano não é exceção, estando nele vertida essa intenção através da melhoria da capacidade operacional assente no princípio de *“aperfeiçoar a recolha, análise e tratamento de informação no contexto dos cenários de crime em ambiente rodoviário”* (GNR, 2021, p.24). Para além disso, este mesmo Plano de Atividades tem como objetivo operacional para o ano 2022 o potenciar da capacidade de investigação de acidentes de viação, permitindo uma melhoria na fiabilidade das causas apuradas nos acidentes rodoviários (GNR, 2021).

A Guarda tem a competência de investigação desta tipologia de crimes na sua zona de ação (ZA). Deste modo, torna-se evidente o facto pelo qual esta problemática se traduz num assunto chave a tratar, uma vez que a GNR é a força *“responsável pelo patrulhamento de mais de 90% da Rede Rodoviária Nacional”* (GNR, 2021, p.17). Estes números transpõem-se para *“99,1% das autoestradas, 96,4% das estradas nacionais e 92,3% das estradas municipais”* (GNR, 2020, p.28).

No que diz respeito ao país vizinho, Espanha, também aqui tem sido feito um esforço enorme no âmbito da investigação em matérias rodoviárias.

A *Dirección General de Tráfico* (DGT) assume a atividade de investigação em ambiente rodoviário como uma área de ação prioritária por ter intervenção naquilo que se considera ser a segurança rodoviária e todas as consequências dela resultantes (Ministerio del Interior, 2014).

Para além disso, também a DGT afirma que a investigação de um acidente de viação levará a uma melhoria das respostas dadas pelas forças de segurança assim como a prevenção de sinistros rodoviários (Ministerio del Interior, 2014)

De acordo com Domínguez (2017), a investigação de acidentes de viação em território espanhol surgiu também como forma de chegar a conclusões acerca de causas dos sinistros, sendo que esta investigação realizada pelas forças de segurança previne a ocorrência de visões distorcidas acerca dos verdadeiros culpados, capazes de influenciar a justiça que se pretende alcançar.

Já Morante (2020), afirma que para além do facto de a investigação trazer informações necessárias e de grande relevo para a segurança rodoviária, o trabalho dos investigadores é de extrema importância uma vez que a informação por eles alcançada irá ser o produto usado pelos juízes para perceber de que forma poderá julgar os indivíduos envolvidos na ocorrência.

A entidade judicial terá ao seu dispor apenas as conclusões obtidas pelos investigadores e, desta forma, é solicitado às forças de segurança que garantam um nível de qualidade das suas informações uma vez que é impossível para um juiz recorrer a outros tipos de dados para justificar as decisões (Morante, 2020).

Em território espanhol a competência para a investigação de acidentes de viação está atribuída às diferentes forças de segurança, nas quais se inclui a Guardia Civil, congénere espanhola da GNR. Esta competência está exposta na *Ley Orgánica 2/1986, de 13 de marzo, de Fuerzas y Cuerpos de Seguridad* de onde se retira a habilitação da Guardia Civil para a investigação de acidentes de viação na sua área de competência que corresponde à localização fora dos centros urbanos da responsabilidade do *Cuerpo Nacional de Policía*¹.

Para além disso, a mesma lei atribui a competência concreta às forças de segurança de conseguir as provas do delito a ser investigado por forma a ser entregue ao juiz, assim como descobrir os presumíveis culpados².

Também em Espanha, a capacidade de investigação de acidentes de viação é amplamente apoiada por entidades relacionadas com a temática por forma a obter melhores resultados.

Um desses casos é o referido por Morante (2020) afirmando que os institutos externos são amplamente utilizados para conduzir esta capacidade a uma evolução em diversos aspetos, assim como apoiar o seu conhecimento.

¹ Artículo once

² Artículo once 1.g)

1.2. As cifras da sinistralidade rodoviária

As trágicas cifras, no que diz respeito à sinistralidade rodoviária de que Portugal é palco, foram a principal razão para a criação da capacidade especializada da Guarda de investigação de acidentes de viação.

Ao nível das Nações Unidas, como é o caso de Matshidiso Moeti (2021), a representante do organismo afirma que, a cada ano que passa, mais de 1,35 milhões de pessoas são vítimas mortais de acidentes rodoviários ao nível global, sendo que esta tendência é veementemente chocante quando se observam os dados relativos à mortalidade em idades jovens.

Na realidade portuguesa, e fruto dos condicionalismos à circulação rodoviária que a pandemia veio impor, os anos de 2020 e 2021 podem não transmitir a real tendência do problema, dado que o volume de tráfego nas estradas foi substancialmente diminuto, em relação ao que vinha sendo registado (Associação Portuguesa das Sociedades Concessionárias de Autoestradas ou Pontes com Portagens [APCAP], 2021).

Apesar disso, é possível ter como referência que o número de mortes tenderá a aumentar tanto quanto a inércia em relação à alocação de esforços para tornar as estradas mais seguras (ANSR, 2022).

Nesta senda, optámos por analisar os dados estatísticos mais recentes, tendo perfeita noção de que poderão estar enviesados, socorrendo-nos de dados do ano de 2019 como fonte de confirmação da informação, devido à atipicidade presenciada, tal como referido no RASI 2022.

Desta forma, e de maneira a conseguirmos comprovar a real tendência, é possível observarmos que desde o ano de 2010 o número de acidentes de viação, dos quais resultaram vítimas, por cada mil carros em circulação se manteve no mesmo registo, cerca de 5,3‰ (Anexo A), tendo ocorrido um decréscimo no passado ano de 2020 para 3,8‰ (PORDATA, 2021). Este resultado é a tradução da tendência de aumento do número de acidentes de viação e de feridos a que vimos assistindo nos últimos anos, apenas quebrada pelo ano de 2020 (Anexo B) (PORDATA, 2021a).

Já no que respeita às estatísticas da mortalidade por cada cem acidentes de viação dos quais resultam vítimas, vemos que estes números pouco alteraram nos últimos quatro anos mantendo-se em 1,4% (Anexo C) (PORDATA, 2021b).

No encalce deste trabalho, importa ainda frisar que as estatísticas que revelam ainda mais importância neste âmbito são as respeitantes à sinistralidade grave, da qual resultam feridos graves ou mortos.

Assim sendo, o Relatório Anual de Sinistralidade Rodoviária indica-nos que os distritos de Lisboa e Porto são os mais afetados com esta problemática (Anexo D) (ANSR, 2021). Todavia, estes distritos apresentaram uma diminuição significativa, cerca de 25%, em relação ao ano anterior.

Em relação ao espectro internacional, não é possível fazer uma comparação *ipsis litteris* dado que a contabilidade dos números da sinistralidade rodoviária variam de acordo com o conceito de acidente de viação adotado pelos diferentes países, como é o caso do país vizinho que apenas considera acidente de viação “*o que ocorre numa via pública, envolvendo pelo menos um veículo motorizado e do qual resulta pelo menos uma pessoa com ferimentos ou morte*” (IRTAD, 1998 *apud* Cunha, G., *et al.*, 2007, p. 17).

Já no que diz respeito ao panorama da nossa instituição, o Comando da Guarda, através da evolução ao nível dos dados registados (Anexo E) identificou o Comando Territorial (CTer) de Braga como zona de elevada ocorrência de acidentes de viação com vinte e uma mortes ocorridas no último ano, resultado semelhante ao registado em período homólogo no ano de 2019, pré-covid, assim como o próprio RASI 2021.

No respeitante ao país vizinho, Espanha conta com um número quase estagnado de vítimas mortais entre os anos de 2013 e 2019, verificando-se uma diminuição das estatísticas, à semelhança de Portugal, no ano de 2020, fruto daquilo que foram as restrições de circulação ao nível da pandemia (Anexo F), sendo de relevo verificar as alterações respeitantes ao número de vítimas mortais e feridos hospitalizados nos últimos anos, onde se verificou uma diminuição das cifras apresentadas (Anexo G).

Para além disso, é necessário ter em atenção o facto de que as restrições observadas em Espanha não foram semelhantes às sentidas em Portugal, havendo variações ao nível temporal entre ambas. Neste sentido, surge a necessidade de verificar a comparação feita entre o ano de 2019, ano pré-pandemia, e 2021, ano pós-pandemia onde ainda se verificavam algumas restrições (Anexo H). Assim, consegue-se comprovar a descida em termos de mobilidade de viaturas, resultado das restrições de circulação, e, por conseguinte, deu-se também uma diminuição ao nível da sinistralidade, à exceção dos meses de maio e junho, em que se verificou a tendência contrária.

1.3. Formação dos militares na especialidade

No que respeita à formação na Guarda Nacional Republicana, é aqui tratada a problemática em causa, iniciando numa visão generalizada do conceito e acabando por convergir numa demonstração do caso particular dos militares de ambas as forças. Assim sendo, é analisado o conceito de formação, tal como aquilo que pretende atingir como objetivos, sem esquecer a referência à sua importância como forma de dotar a Guarda de recursos humanos capazes e de elevada capacidade técnica. Para além disso, tiveram-se em atenção os pré-requisitos estabelecidos para a integração na estrutura responsável pela investigação de acidentes de viação.

Uma força de segurança tem como principal objetivo a atuação em prol do cidadão e do seu bem-estar. Desta forma, sempre que um militar atua, de acordo com Brereton (1961), este está a exercer uma ação em nome de toda a instituição e a colocar a imagem da mesma em questão se tender a agir de forma menos correta e contrária ao esperado pela população em geral. Neste sentido, importa à GNR que os seus militares prezem pelo rigor e disciplina em todas as suas atuações dado que estas serão escrutinadas pelo cidadão e trarão repercussões negativas em situações conseguidas de forma errada e não de acordo com o doutrinado ao nível das forças de segurança.

À luz de Carbery e Garavan (2005), a formação não é mais do que um conjunto de atividades com vista à obtenção de conhecimentos, capacidades e competências, a nível profissional ou pessoal, úteis para o exercício de uma tarefa. Segundo Branco (2010), a formação é indispensável e caracterizada como sendo de elevada importância no seio de qualquer instituição, principalmente nos organismos em que o Homem é o principal ator, como é o caso da GNR. Salienta-se assim a importância de prezar pela formação de qualquer recurso humano numa instituição, e em especial na Guarda, dada a influência que isso irá trazer para o normal desenvolvimento da atividade do militar e da imagem de profissionalismo da GNR.

Para além do âmbito da aquisição de conhecimentos, Velada (2007) refere ainda que a formação pode assumir a vertente de melhoria dos conhecimentos já adquiridos e funcionar como elemento fundamental para o incremento da capacidade organizacional perante o seu público alvo.

A GNR assume que formação é *“aquisição de conhecimentos e o desenvolvimento de competências, exigidas para o desempenho de um posto, uma actividade ou uma função*

específica da Guarda.”³ (Ministério da Administração Interna [MAI], 2010), ou seja, inclui nesta definição a perspetiva da aquisição de conhecimento e do reforço dessas competências, de acordo com as funções desempenhadas.

É certo que a imagem da nossa instituição é o reflexo da atuação de cada um dos militares que a constituem. Por conseguinte, o facto de um militar agir aquém daquilo que é esperado pela comunidade fará com que a imagem da Guarda fique fragilizada no respeitante a esse assunto. Como tal, a forma mais eficiente de cumprir o objetivo de ter uma atuação à luz do que é expectável consegue-se através da formação aos militares, de acordo com as suas funções no momento.

Para além do facto de a formação ser indispensável para a atuação de acordo com o esperado pela população, afirma-se que, segundo Guerra, Guerra e Rodrigues (2010), a aposta na formação dos recursos humanos incrementa, sem sombra de dúvida, a potencialidade da organização para atingir os objetivos e as metas definidas. Assim sendo, e dado que a GNR tem definidos objetivos operacionais no âmbito da investigação de acidentes de viação, expostos no Plano de Atividades anual, é certo que daqui decorre a necessidade de possuir recursos humanos alocados a esta vertente que tenham a competência indispensável para o cumprimento da missão.

Não só em relação a estas dimensões é necessário manter o foco. No que diz respeito à fiabilidade das informações que a GNR produz há também o dever de estas primarem pelo rigor que assim é exigido pelas entidades. Dado que existe um vasto leque de organizações dependentes das informações da Guarda para dar continuidade às suas tarefas, como é o caso do Ministério Público, Noe e colaboradores (2006) assumem que a credibilidade se conquista quando os recursos humanos dominam na perfeição o saber prático imposto à sua função.

Chiavenato (2009) considera ainda que a formação é uma atividade que se diz ser permanente dada a frequência com que se dão mutações no universo doutrinário. Portanto, também o Plano Anual de Formação da Guarda deve de ter em atenção este fator e proporcionar aos militares a possibilidade de cultivarem o saber. Deste modo, estão mais capacitados para responderem às necessidades impostas, deveras evidentes na vertente da investigação de acidentes de viação, dado o comprometimento que existe em produzir dados fiáveis e pelo conhecimento pleno das alterações doutrinárias na metodologia de trabalho dos militares adstritos à recolha de elementos úteis à investigação.

³ Artigo 231.º - Conceito

A par da formação, a avaliação das competências, como pré-requisito para a seleção dos militares com vista à frequência dos cursos habilitadores à integração da estrutura de investigação de acidentes de viação, é um fator imensamente importante.

De acordo com Spencer e Spencer (1993), as competências são características ligadas à pessoa e dependentes da concretização de tarefas de forma eficiente, de acordo com os critérios impostos. Para além disso, também Zwell (2000) define o conceito de competências como sendo particularidades ou atributos permanentes que demarcam quem possui um desempenho superior numa determinada função.

Assim sendo, o recurso à análise das competências em específico de um militar que pretenda frequentar um curso de investigação de crimes em acidentes de viação (CICAV) traria a possibilidade de saber *a priori* o grau de conhecimentos desse elemento e a possibilidade de vir a desempenhar as suas funções eficientemente. Por outro lado, desta forma seria possível verificar a adequabilidade do militar à futura função, uma vez que esta se reveste de uma extrema dificuldade e complexidade.

O curso habilitador para a integração da estrutura de investigação de crimes em acidentes de viação tem como principais destinatários os militares que integram os NICAV dos Destacamentos de Trânsito, assim como aqueles que façam parte da Direção de Investigação Criminal, na vertente de acidentes de viação da Divisão de Criminalística⁴ (GNR, 2012).

No que respeita a restrições impostas aos candidatos em relação à sua formação posterior e que funciona como pré-requisitos, a GNR estabelece como essencial para a frequência do curso a habilitação com o curso de Trânsito e com o curso de Investigação Criminal⁵ (GNR, 2012)

O Curso de Investigação de Crimes em Acidentes de Viação tem uma duração superior a 150 tempos letivos, dependendo da classe de cada um dos candidatos⁶, sendo estruturado em vários módulos: Módulo A - Investigação Teórica de Acidentes de Viação (ITAV); Módulo B – Inquérito em Acidente de Viação (IAV); Módulo C – Relatório Técnico de Acidente de Viação (RTAV); Módulo D – Práticas de Investigação de Acidentes de Viação e Fotografia (PIAV); Módulo E – Croquis e Topografia (CT); Módulo F – Tacógrafos Analógicos e Digitais (Tac); Módulo G – Reconstituição de Acidentes de Viação (RAV) (GNR, 2012)

⁴ Artigo 3.º - Destinatários

⁵ Artigo 3.º - Destinatários

⁶ Artigo 7.º - Duração e Regime

Na Guardia Civil, os militares que pretendam ingressar na vertente de investigação de acidentes de viação têm de fazer parte da *Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil* (ATGC).

No caso de escolherem a carreira de *Atestados* estes serão submetidos a uma diversificada formação, de onde se destacam duas principais componentes: a primeira ligada ao direito e a toda a legislação integrante do sistema rodoviário, e uma segunda onde são abordados temas como a investigação propriamente dita e a influência de fatores externos em acidentes (GC, 2017)

Este curso conta com duas fases, sendo que uma é presencial na *Escuela de Tráfico* e outra pequena parte realizada à distância. Em ambos os casos, a base da matéria lecionada é manual de *Investigación de accidentes de tráfico*, datado do ano de 1991, tendo vindo a ser feito um enorme esforço por parte da *Academia de Tráfico de la Guardia Civil* a fim de ser atualizado à luz das evoluções que a investigação de acidentes de viação tem sofrido nos últimos anos.

Para além desta formação inicial é também tido em consideração que os militares necessitam constantemente de se manter atualizado e, dessa forma, são realizados cursos de “reciclagem”, incluídos na formação contínua, nos quais são abordadas as novas formas de estudar um acidente de viação e onde são demonstradas as novas capacidades para esse fim. Estas matérias doutrinadas, com o fim de suprir as falhas que o manual possa apresentar e para atualizar a evolução dos conhecimentos, devem de ser distribuídas aos militares que frequentam o curso inicial.

O sistema de formação da Guardia Civil é considerado como estando a um nível bastante elevado quando comparado com a realidade europeia (Delgado, 2021). Todavia, é intenção da instituição que esse nível de proficiência seja cada vez maior no seio destas equipas que se dedicam ao estudo de acidentes de maior complexidade, alicerçando o saber dos seus militares com a oferta de formações e partilha de conhecimentos feitas junto a entidades externas capazes.

Neste seguimento, os militares da Guardia Civil com intenções de ingresso na estrutura de investigação de acidentes de viação têm a possibilidade de frequentar um curso universitário, garantido pelo *Centro Universitario de la Guardia Civil*.

O curso suprarreferido tem a duração de três meses, apoiado no mesmo número de módulos (Anexo I).

O módulo I inclui a abordagem à investigação de acidentes de viação, a introdução aos recursos técnicos usados na mesma, assim como a reconstrução do acidente e respetiva documentação.

No módulo seguinte estas mesmas temáticas são abordadas numa vertente prática, sendo colocados em funcionamento todos os conhecimentos adquiridos até ao momento.

Por fim, e já no módulo III, os militares são colocados em avaliação com um trabalho onde avaliam e investigam um caso prático de um acidente de viação, como forma de aplicar todos os saberes obtidos.

1.4. Relação com entidades externas

Numa situação em que tenha acontecido um acidente de viação existem uma série de ocorrências que levam a que seja de extrema importância e necessária a intervenção de inúmeros participantes.

Estes irão atuar desde o estudo do que levou ao acidente ou a investigação do acidente em si até ao socorro das vítimas e posterior retorno à normal circulação do trânsito (Onetti *et al.*, 2015).

Para além da prestação de cuidados às vítimas e da investigação do sinistro, pode ainda haver necessidade de intervir na dimensão restante⁷, a via, sempre que do acidente tenham resultado danos e a sua reparação seja imperativa para a segurança do tráfego nela existente.

Um fator tido em grande consideração nestas operações é o tempo. Este é reputado como uma grande vantagem para todos os intervenientes. Uma investigação que comece o mais rápido possível trará resultados mais fidedignos dada a pouca alteração do cenário. Um socorro das vítimas célere irá prevenir lesões mais gravosas. A intervenção imediata por parte dos responsáveis da via conduz também à possibilidade de uma gestão mais benéfica da mesma.

Desta forma, é fulcral que haja cooperação entre as diversas entidades presentes no local do acidente para que este seja gerido da melhor forma, fruto do pensamento de Valente (2004) que destaca o facto de a cooperação dos Órgãos de Polícia Criminal não se esgota apenas na coadjuvação entre si, mas também entre as diversas instituições que com eles trabalham.

⁷ O Homem, a Via e o Veículo compõem o sistema tridimensional dos acidentes de viação.

Gulati, Wohlgezogen e Zhelyazkov (2012) definem o conceito de cooperação como sendo o alinhamento das ações de vários elementos com o objetivo de alcançar em conjunto um resultado benéfico a todos os elementos.

Também Castañer e Oliveira (2020) apoiam que a cooperação é fundamental na procura e alcance de objetivos das organizações, funcionando de forma eficiente quando existe a ligação e apoio entre organizações, complementando as suas atividades e funções com vista a atingir um fim comum.

No caso das forças de segurança, a cooperação entre as diversas entidades tem como fim primordial a segurança do cidadão e a procura do bem-estar geral da população residente na sua área de atuação.

No que diz respeito à Autoridade Nacional de Emergência e Proteção Civil (ANEPC), esta surge como um elemento fulcral na resposta às operações que envolvem acidentes de viação.

Importa referir que num cenário de acidente de viação são vários os agentes da proteção civil intervenientes, como é o caso das Forças de Segurança, corpos de Bombeiros e Instituto Nacional de Emergência Médica (INEM)⁸ (AR, 2006).

No âmbito distrital, os Comandos Distritais de Operações de Socorro (CDOS) são responsáveis no que respeita a matéria de emergência e proteção civil, assim como garantir o funcionamento, operatividade e a articulação entre os vários agentes da proteção civil alocados a uma operação⁹ (AR, 2006a).

À luz do exposto no Decreto-Lei n.º 134/2006, de 25 de julho, as operações de proteção civil revestem-se de peculiaridades muito devido às missões de comando e coordenação impostas. Assim, este Decreto-Lei surge como facilitador da coordenação entre agentes de proteção civil e fixa procedimentos a executar em cenários de grande complexidade e com várias forças presentes.

O Despacho n.º 3317-A/2018 indica ainda que numa operação de socorro, onde se enquadram os acidentes de viação, o Comandante da Operação de Socorro (COS) é definido como sendo o elemento mais graduado da primeira força a chegar ao local do incidente, quando este envolva mais do que uma força¹⁰ (AR, 2018). O mesmo artigo refere que existe, contudo, a possibilidade de, em casos de elevada complexidade e extensão, o comando das operações ser da estrutura da ANEPC.

⁸ Artigo 46.º - Agentes de proteção civil

⁹ Artigo 11.º - Competências

¹⁰ Artigo 6.º - Comandante das Operações de Socorro (COS)

Na mesma senda, e de forma a potenciar as capacidades dos agentes de proteção civil a ANEPC tem vindo ao longo dos anos a desenvolver atividades com o fim anteriormente referido.

Exemplo do referido previamente é o exposto na Lei n.º 27/2006, de 3 de julho, onde ficam as comissões distritais de proteção civil competentes por promover a realização de exercícios, simulacros ou treinos operacionais que juntam os diversos agentes de proteção civil e têm como fim a melhoria da cooperação entre entidades em situações de acidentes graves ou calamidades¹¹ (AR, 2006a).

A simulação de um acidente de viação tem a capacidade de juntar diversas entidades num mesmo teatro de operações de elevada complexidade e desempenhar as funções normalmente atribuídas em estes em situações de elevado stress.

No que respeita ao trabalho realizado nas autoestradas portuguesas, local de grande fluxo de tráfego, há que ressaltar a importância das empresas concessionárias, gestoras dessas vias e entidades de grande relevo na temática.

Neste domínio a Associação Portuguesa das Sociedades Concessionárias de Autoestradas ou Pontes com Portagens assume um destaque importante por se constituir como uma coletividade com o objetivo de melhorar a mobilidade nas infraestruturas da responsabilidade dos seus associados (APCAP, 2021).

As sociedades concessionárias são sujeitas a deveres no que diz respeito à gestão das vias, expostos nos contratos celebrados. Em caso de acidente de viação, os colaboradores das concessionárias responsáveis pela via, tendo a obrigação de dar o alerta aos meios de socorro e promover a atuação destes à luz das normas e procedimentos definidos no Manual de Operação e Manutenção¹² (AR, 2008a).

Para além do dever de alerta aos meios de socorro, estes elementos atuam ainda no âmbito da conservação das vias da sua responsabilidade.

Num acidente de viação, e dado que a via sofre, em muitos casos, alterações à sua configuração decorrentes do sinistro, a concessionária atua no que tem que ver com a manutenção da via, sendo que esta estará disponível para a circulação automóvel sempre que as condições de segurança se confirmem e após a intervenção das equipas de manutenção, quando se verifique necessário¹³ (AR, 2008a).

¹¹ Artigo 38.º - Comissões distritais de proteção civil

¹² Artigo 35.º – Assistência aos utentes

¹³ Artigo 30.º – Conservação das auto-estradas

Para além disso, o mesmo diploma incumbe às concessionárias a responsabilidade de levar a cabo estudos para a melhoria da gestão dos acidentes de viação.

Um desses casos é o facto de ser necessário para estas entidades a realização de estudos por forma a implementar mecanismos que intervenham proactivamente na deteção de acidentes de viação, de onde será depois desencadeada uma resposta à ocorrência o mais eficiente possível ¹⁴ (AR, 2008a).

Já no que concerne à atividade das corporações de bombeiros, estes têm como uma das principais atividades a ativação em missões de proteção e socorro no âmbito de acidentes rodoviários¹⁵ (MAI, 2009).

Para além disso, os corpos de bombeiros têm, no seu regime jurídico¹⁶ (AR, 2007), o reforço da atribuição de socorro às populações em casos de acidente, assim como a cooperação com os restantes elementos de proteção civil nos mais diversos âmbitos, como é, a título de exemplo, a realização de exercícios ou ações dentro daquilo que é a sua responsabilidade.

Estes elementos, integrantes do quadro de agentes de proteção civil, têm inúmeras vezes a tarefa de prestação de socorro a vítimas de acidentes de viação devido à capacidade atribuída pelo Instituto Nacional de Emergência Médica (INEM) no que diz respeito à prestação de socorro a vítimas e à atribuição de meios materiais, como é o caso das ambulâncias capazes de dar resposta aos incidentes. (Instituto Nacional de Emergência Médica [INEM], 2013)

Em relação à atividade de emergência médica, os Bombeiros são parte integrante do Sistema Integrado de Emergência Médica (SIEM) e, através de protocolos com o INEM, estão capazes de atuar em cenários de acidentes de viação com a devida segurança e especialização necessárias para o decurso da ação de socorro a vítimas sem incidentes contrários à missão (INEM, 2007).

Para além da missão de socorro pertencente aos elementos do SIEM, no caso dos bombeiros, a missão de gestão do pavimento da via em que se deu o acidente de viação é também outra das suas responsabilidades.

No mesmo sentido, a atuação dos corpos de Bombeiros são extremamente essenciais em acidentes de viação com intervenção de certos tipos de veículos, como são os transportes de matérias perigosas.

¹⁴Artigo 34.º – Manutenção e disciplina de tráfego

¹⁵ Artigo 3.º - Vulnerabilidades do Território

¹⁶ Artigo 3.º - Missão dos corpos de Bombeiros

Nestes casos, a atuação é revestida de enorme complexidade e tem como principal adversidade a presença de produtos que poderão colocar a integridade dos operacionais em casa, sendo uma ocorrência de enorme preocupação e de necessária preparação dos profissionais envolvidos (Costa & Azevedo, 2012).

Desta forma, é possível afirmar que são inúmeras as entidades envolvidas num cenário de acidente de viação e ainda mais os operacionais que atuam em prol das várias missões necessárias nestas ocorrências.

Concomitantemente, a interligação entre as diversas entidades é uma constante nas ocorrências desta natureza e um fator deveras importante na resolução desta tipologia de incidentes.

1.5. Recursos humanos e materiais

O presente capítulo, onde se faz um breve enquadramento acerca da temática dos recursos humanos e materiais, é extremamente importante derivado ao facto de estes dois elementos serem fundamentais na prossecução dos objetivos da investigação de acidentes de viação.

O conceito de recurso humano é definido, de acordo com Ruão (1999), como sendo o fator humano capaz de desempenhar uma função para o qual foi destinado dentro de uma organização. Segundo a mesma autora, este conceito surgiu recentemente com uma relevância mais vincada, dado que o recurso humano passou a ser visto como uma mais valia para a organização e houve a necessidade de melhorar efetivamente a relação que passou a ser tratada pela gestão de recursos humanos.

Brault (1990), refere ainda que os recursos humanos têm de ser prudentemente geridos, por forma a que estes contribuam eficazmente para a melhoria e desenvolvimento da organização. Ora, no caso da Guarda, é necessário que os seus recursos humanos, os militares, estão decididamente empenhados e capazes de cumprir a sua missão, com o objetivo de alcançar os resultados esperados.

Também Drucker (2002) declara que a boa gestão dos recursos humanos é aquela que coloca a pessoa certa no lugar certo e dela recolhe informações por forma a tirar dela o melhor proveito no local onde está. Assim sendo, é relevante que se procure indicar os recursos humanos mais aptos para a investigação de acidentes de viação, por forma a obter destes militares o rendimento mais benéfico possível, que se traduzirá numa atividade operacional bem-sucedida.

Para além da boa gestão dos recursos humanos existentes, é fundamental ter-se em atenção os recursos materiais e de que forma estes podem e devem de ser empenhados por forma a complementar a atividade do fator humano e potenciar as suas tarefas em resposta às exigências da organização.

À luz do pensamento de Kennedy (1993), as forças policiais têm muitas vezes dificuldade em gerir os recursos materiais que têm disponíveis para o desempenho da sua atividade, o que leva a uma perda de rentabilidade do trabalho que os seus militares levam a cabo.

Esta ideia vai ao encontro daquilo que Hunt (2005) afirma, em que na sua ideia uma má gestão dos recursos materiais numa organização pode vir a ter repercussões negativas nos recursos humanos, sendo a motivação destes o principal fator a sofrer quebras, a par da produtividade. No âmbito da GNR, a falta ou a não adequabilidade dos recursos materiais pode ter influência no produto gerado pelos militares, para além do facto de que a motivação poderá também ser posta em causa de onde resulta uma perda de resultados produtivos para a Força de Segurança (Guardia Civil [GC], 2017).

No caso português, o Manual de Procedimentos Operacionais em Acidentes de Viação, no seu anexo C, refere os recursos materiais que devem de dotar uma equipa de investigação de acidentes de viação. Desta lista constam inúmeros meios técnico-periciais em quantidades de referência, não correspondendo a uma verdade absoluta no panorama dos NICAV a nível nacional.

Do anterior manual (GNR, 2015) importa salientar que no âmbito da leitura de informações constantes no veículo acidentado esta é apenas possível no caso de se tratar de uma viatura equipada com o aparelho tacógrafo, existindo um leitor do equipamento, quer seja digital quer seja analógico.

No que respeita à matéria de recolha de dados métricos, as equipas do NICAV têm ao seu dispor medidores de distância a laser e odómetros, assim como uma máquina fotográfica, que funciona como auxiliar de registo das presenças e posições dos elementos no local do crime (GNR, 2015).

Para além deste equipamento, os militares investigadores têm como material de referência aparelhos adequados à medição de fatores, como é o caso da inclinação da via e da pressão e do relevo dos pneus (GNR, 2015). Estes instrumentos funcionam como fonte de dados que posteriormente são usados em cálculos fundamentais para a chegada a conclusões sobre as causas dos acidentes de viação.

Ao nível de software, é tido como referência o programa informático SmartSketch, essencial na realização de desenho à escala com o uso de um computador, sendo essencial a formação dos militares investigadores para a sua utilização dada a complexidade que o seu uso exige.

Já o que concerne aos recursos humanos, a nível nacional os NICAV são caracterizados como sendo NICAV tipo I, NICAV tipo II e NICAV tipo III de acordo com a complexidade das missões atribuídas a cada um (Anexo J). Essa denominação terá influência naquilo que são as distribuições de recursos humanos ao longo do dispositivo afeto à investigação dos acidentes de viação.

Os NICAV tipo I, constituídos pelos relativos aos Comandos Territoriais do Porto, Aveiro, Braga, Faro, Leiria, Santarém e Lisboa são constituídos, à luz do que são os dados pretendidos pelo Comando da Guarda, por oito militares, à exceção do CTer Porto que, segundo informação prevista pela DIC, deve de contemplar dez militares.

Os NICAV tipo II, dos quais fazem parte os pertencentes aos Comandos Territoriais de Coimbra, Évora, Setúbal e Viseu são, de acordo com os números de referência, constituídos por seis militares.

Os NICAV tipo III, compostos pelos restantes núcleos integrantes dos Comandos Territoriais de Bragança, Beja, Castelo Branco, Guarda, Portalegre, Viana do Castelo e Vila Real, têm à sua disposição, seguindo os valores de referência, cinco militares, sendo quatro deles investigadores.

No panorama nacional estão determinadas algumas características tidas como essenciais naquilo que se considera um bom recurso humano para a estrutura de investigação de acidentes de viação. Leal, Varela e Sousa (2012) assumem algumas das características como sendo a preparação especial, por forma a evitar erros e equívocos, a objetividade, com o intuito de escapar a conclusões baseadas em juízos pessoais, a adaptabilidade, com o objetivo de quebrar rotinas e falhas provocadas pela monotonia, e o comportamento adequado, com o propósito de mostrar segurança nas suas ações.

No que respeita à reconstituição de acidentes, a Guardia Civil dispõe de programas de computador, tais como PC Crash ou o Virtual Crash, que permite recriar um acidente de viação com uma extrema exatidão e realismo. Para além disso, a opção de verificação através de diversas perspetivas, e complementando com os dados minuciosos recolhidos pelo investigador, dá uma visão real do que se passou e não um cenário recriado e manipulado pelo operador. No mesmo seguimento, esta tecnologia permite aos investigadores

transporem as informações obtidas para uma forma de ver o acidente compreensível até pelos menos entendidos na matéria (Delgado, 2021).

Em relação à recolha de dados acerca do ambiente onde se deu o acidente, a Guardia Civil faz uso de uma scanner a laser capaz de fazer a colheita de imagens a 360° no plano horizontal e 290° no plano vertical. Com esta informação conjugada é posteriormente criada uma nuvem de pontos de onde se podem retirar elementos *à posteriori*, tais como medições com precisão milimétrica e cálculos com base na deformação dos veículos implicados no sinistro.

Como forma de estudar as travagens feitas no local do acidente, os peritos da Guardia Civil dispõem de um equipamento denominado de Acelerómetro, aferido com o objetivo de dar resultados fiáveis, capaz de registar o tempo e distância de travagem. Estes testes são feitos recorrendo a veículos o mais semelhantes possível aos envolvidos no incidente e de preferência no mesmo local, garantindo assim que os cálculos terão algum efeito por serem fidedignos (Velázquez & Carrasco, 2015).

Uma outra forma de melhorar a investigação desenvolvida foi a adoção de um leitor da centralina do veículo envolvido no acidente. Esta leitura é capaz, através da ligação a uma ficha *On Board Diagnostics*, em certos casos, de retirar informação da “caixa negra” do automóvel até 5 segundos antes do embate. Apesar de parecer um curto lapso de tempo, este é, frequentemente, o espaço temporal necessário, por forma a corroborar as provas obtidas através de outros meios ou a desmentir informações que poderiam levar a investigação por outro caminho (Escalona, 2010).

Para além do material específico aqui exposto, é de salientar que as equipas dedicadas à investigação de acidentes de baixa complexidade, designadas por *Equipos de Atestados*, possuem um veículo adequado à atividade que estas desenvolvem. No seu interior contam, a título de exemplo, com um *kit* de investigação composto por aparelhos de medição de distância, medidores de pressão dos pneumáticos e ainda uma máquina fotográfica. Já no que respeita à *Equipo de Reconstrucción de Accidentes de Tráfico*, em complemento deste equipamento básico, possui também o equipamento acima descrito, dada a sua intervenção em cenários de maior dificuldade na investigação (Romero, 2019).

Relativamente aos recursos humanos na Guardia Civil, à semelhança do que acontece na GNR que teve como base a congénere espanhola, são tidos em conta algumas características essenciais que um investigador de acidentes de viação tenha de possuir para o desempenho das suas funções.

Nesta senda, Domínguez (2017) salienta o comportamento como um grande eixo a ter em consideração no desenvolvimento dos recursos humanos.

Nesta categoria surgem então características como o rigor, minúcia e disciplina, indispensáveis para a resistência perante adversidades que surgem no decorrer da investigação, autoestima e capacidade de decisão, como forma de possuir militares capazes de dirigir uma investigação da forma mais responsável possível, e, por último, a capacidade de trabalhar em equipa e de orientar as suas ações perante os resultados obtidos (Domínguez, 2017).

Para além disso, o mesmo autor (2017) refere os valores pessoais como outro dos pilares fulcrais. Daqui, importa enaltecer o profissionalismo e preparação, indispensáveis para uma atuação e um trabalho merecedores de reconhecimento e sem falhas a apontar às conclusões por eles tiradas, e o respeito e a imparcialidade, por forma a obter informações o mais objetivas possíveis. Por fim, a empatia e a cortesia, qualidades essenciais na interação com qualquer cidadão e que no decurso de uma investigação, podem fazer a diferença nas informações recolhidas pelas testemunhas (Domínguez, 2017).

PARTE II – ENQUADRAMENTO METODOLÓGICO

CAPÍTULO 2. METODOLOGIA, MÉTODOS E MATERIAIS

O presente capítulo, que tem nele contigo a metodologia de todo o trabalho de investigação realizado, pretende apresentar aquilo que é definido como o caminho percorrido na construção do conhecimento (Prodanov & Freitas, 2013) e que, de acordo com o preceituado por Marconi e Lakatos (2003), não é mais do que o procedimento com vista a atingir o objetivo e ao qual teremos de responder às questões “quanto? com quê? como? onde?”.

Desta forma, esta parte conta com vários subcapítulos onde foi nossa intenção demonstrar o caminho seguido em toda a investigação, fundamentando as escolhas tomadas no decurso do trabalho e tendo em consideração a doutrina existente neste âmbito, tendo sempre em atenção o fim a que nos propomos. Como tal, é realizado um contacto com o modelo de análise adotado, o método de abordagem e a estratégia de investigação, assim como também é demonstrado o caminho seguido em relação ao desenho de pesquisa. Para além disto, foi tido em consideração o facto de ser necessário abordar a questão da amostragem e das técnicas de recolha e análise de dados.

A concretização deste capítulo faz com que seja possível a utilização de ferramentas no desenrolar da investigação numa perspetiva científica por forma a ser caracterizada pelo rigor da experimentação e não na simples especulação (Freixo, 2010).

2.1. Modelo de análise e objetivos de investigação

Em relação ao modelo de análise de uma investigação, importa referir que, à luz do preconizado por Quivy e Campenhoudt (2018), a construção do modelo de análise reveste-se de alguma complexidade, uma vez que será a partir deste ponto que iremos expor a conceptualização do tema, aliada ao encaminhamento para a problemática da investigação em causa. Estes pilares serão, de seguida, fundamentais para nortear aquilo que vai ser o empenhamento ao nível da observação e análise (Quivy & Campenhoudt, 2018).

No seguimento do explicitado anteriormente, Marconi e Lakatos (2003) afirmam que como forma de definir a condição final da investigação e o caminho a percorrer na busca de informação deve de ser determinada uma QC: “Em que medida pode a capacidade de investigação da GNR ser melhorada?”. Esta será determinante na condução do trabalho e a clara as nossas intenções no que diz respeito ao balizamento da investigação (Quivy & Campenhoudt, 2018).

Esta questão está amplamente ligada áquilo que definimos como sendo o OG da investigação e deu ainda origem a questões derivadas (QD), conducentes ao patente nos OE, sendo uma tradução mais centrada do que são realmente as intenções do investigador (Bryman, 2016).

Temos desta forma a concretização das seguintes questões:

QD1: Qual o envolvimento da GNR na investigação de acidentes de viação na sua zona de ação?

QD2: Em que medida pode o trabalho desenvolvido pelos NICAV influenciar os números da sinistralidade rodoviária?

QD3: Considera-se apropriada, e ajustada à sua finalidade, a formação dos militares responsáveis pela investigação de acidentes de viação?

QD4: Verifica-se uma cooperação e conhecimento da forma de atuação num cenário de acidente de viação por parte das entidades externas?

QD5: No âmbito dos recursos disponíveis para a investigação de acidentes de viação, consideram-se adequados os utilizados pela GNR?

2.2.Estratégia de investigação e método de abordagem

A determinação de uma estratégia de investigação é o passo seguinte à definição e especificação dos objetivos do trabalho e terá de ter em consideração o âmbito da problemática em estudo, pelo que poderá ser determinada uma estratégia quantitativa, qualitativa ou mista (Vilelas, 2020).

Dado que é intenção desta investigação ir ao encontro de um entendimento relativo à evolução da capacidade de investigação de acidentes de viação, a forma como esta pode ser melhorada e os benefícios que podem advir de uma aposta nesta valência da GNR, torna-se evidente que a estratégia mais adequada à realidade que se pretende alcançar é a estratégia qualitativa, uma vez que, como nos explica Vilelas (2020), pretendemos obter um entendimento extenso e subjetivo, sem ter em consideração a vertente da quantificação e da pesquisa estatística.

No seguimento desta estratégia de investigação, o método de abordagem coloca-se no mesmo grau de importância dado que se trata da linha de pensamento que um investigador usa no desenvolvimento do seu trabalho (Prodanov & Freitas, 2013), sendo que neste caso foi utilizado o método indutivo.

Este método de abordagem faz com que seja possível generalizar um facto através de situações particulares, concretizando uma teoria (IUM, 2019). Desta feita, temos que os dados recolhidos nos CTer de Braga e Porto permitirão generalizar a toda a instituição (Freixo, 2018). Para além disso, recorreu-se também ao exemplo da Guardia Civil e através de atividades internacionais desenvolver-se-á um conjunto de informação para todo o dispositivo da GNR.

2.3.Desenho de pesquisa

Em relação ao desenho de pesquisa, e tendo sempre como foco orientador o Objetivo Geral da investigação, foi tido como mais correto a escolha de dois CTer como base para a pesquisa na nossa instituição, dadas as estatísticas nos últimos três anos, referenciando numa objetiva mais alargada os últimos dez anos, sendo certo que correspondem também aos Núcleos de Investigação de Crimes em Acidentes de Viação onde a sua carga de processos de investigação é expressiva o suficiente por forma a dar respostas à investigação em casa.

Temos que o pretendido é avaliar de que forma pode a capacidade de investigação de acidentes de viação melhorar em toda a Guarda, todavia, devido à multiplicidade de estruturas espalhadas pelo dispositivo, torna-se desadequado à natureza da investigação analisar a instituição na sua plenitude, tendo-se assim adotado uma metodologia que vai ao encontro de um estudo multicaso, dado que é intuito desta investigação procurar compreender a problemática na globalidade e não num acontecimento particular, tendo em consideração poucos casos (Stake, 1999) – a melhoria da capacidade de investigação de acidentes de viação na Guarda.

O desenho de pesquisa que foi aqui adotado tem como principal guia os procedimentos de uma investigação qualitativa, sendo, porém, conjugada com elementos quantitativos, como forma de escolher os Comandos Territoriais em estudo e como caracterizadores da evolução da sinistralidade no âmbito nacional.

Como forma de determinar as unidades da GNR sobre as quais iria incidir o estudo, foram utilizados os dados estatísticos do Relatório Anual de Segurança Interna (RASI) como forma de analisar os distritos com mais ocorrências em relação à sinistralidade rodoviária,

das quais tenham resultado vítimas graves ou mortais, nos anos de 2019, 2020 e 2021, dada a possibilidade de enviesamento dos dados de 2020, resultante da pandemia que se viveu.

Posteriormente, e como forma de fundamentar as escolhas feitas, recorreu-se à análise de dados obtidos pela Divisão de Trânsito e Segurança Rodoviária (DTSR) da GNR, tendo assim uma visão filtrada daquilo que foram as ocorrências significativas na ZA da Guarda Nacional Republicana.

Para além disso, teve-se ainda em consideração a intenção da Guarda no presente ano e quais as zonas consideradas como de atenção prioritária, segundo os dados (Anexo K) das vítimas graves e mortais mais recentes.

Da conjugação dos três fatores aqui expostos anteriormente obtiveram-se como mais indicados para a realização deste trabalho os CTer de Braga e Porto. Na equação responsável pela escolha pesou não só a análise crua dos números presentes nos relatórios, mas sim a interpretação dos mesmos e a perceção de que o CTer de Braga, apesar de ficar aquém dos números apurados no CTer do Porto, apresentou uma tendência de crescimento desta problemática que deverá de ser tida em conta para o estudo da capacidade da investigação de crimes em acidentes de viação na ZA da Guarda.

Para além das duas unidades territoriais foi tido como conveniente o enfoque na experiência da Guardia Civil, fonte de conhecimento para a GNR e elevado grau de desenvolvimento neste âmbito.

Esta metodologia assente numa comparação entre duas realidades portuguesas e entre estas e uma realidade considerada mais evoluída em diversos aspetos é, a luz do preconizado por Bryman (2016), dado que se confrontam realidades com diferenças consideráveis com vista à melhor assimilação de conteúdos e evolução da problemática em causa.

Assim sendo, torna-se evidente que neste estudo a evolução dos números da mortalidade e dos feridos graves em território nacional, deveras fundamentais para a decisão sobre quais as unidades a incluir na investigação, assume-se como sendo a variável independente, dado que em relação a esta não existiu a possibilidade de ser manipulada de qualquer forma (Instituto Universitário Militar [IUM], 2019), e como variável dependente a atividade dos NICAV no que diz respeito à investigação desta temática.

2.4. Técnicas de recolha de dados

A determinação das técnicas de recolha de dados revestem-se de profunda importância, uma vez que são estas que sustentarão a recolha de informação e a aquisição

de resultados fiáveis, apenas se foram as mais adequadas à própria investigação (Sarmento, 2013).

Neste sentido, foi decidido dividir a recolha de dados em dois momentos distintos, sendo que iniciámos com aquilo a que diz respeito à análise conceptual do problema, conciliando as abordagens qualitativa, através de artigos científicos, livros e entrevistas já existentes, e quantitativa, de acordo com os dados do RASI, INE, PORDATA, e da própria GNR.

O trabalho desenvolvido nesta primeira fase deu-se sobretudo através de plataformas virtuais, o que, à luz do acreditado por Saumure e Given (2008) é a forma que maior acessibilidade nos garante, para além do facto de que, como refere Fortin (2009), serviu para enquadrar a investigação e definir a problemática.

Este conjunto de tarefas foi realizado entre maio de 2021 até fevereiro de 2022 tendo recorrido, para além de repositórios científicos, a bases jurídicas e a elementos presentes na Biblioteca da Escola da Guarda.

Num segundo período, e como forma de complementar o trabalho desenvolvido até ao momento, iniciou-se uma recolha de informação através de observação não-participante, com recurso a inquéritos por entrevista, aplicadas por forma a obter “uma proporção de respostas suficiente para que a análise seja válida.” (Quivy & Campenhoudt, 2018, p. 184), para além de que são um elemento capaz de enriquecer o conhecimento na matéria por se tratarem de elementos peritos ou especialistas na área de estudo (Sarmento, 2013).

Desta forma, realizaram-se entrevistas semiestruturadas, assentes num guião de entrevista (Apêndices C, D e E) previamente concretizado com perguntas por forma a guiar a intervenção do entrevistado, organizado em blocos temáticos tendo em conta aquilo que pretendemos quanto aos objetivos específicos (Silvestre, Fialho & Saragoça, 2014).

Os entrevistados foram divididos em três grupos, sendo o critério para a divisão as funções que desempenham em que o primeiro grupo é constituído por militares da Guarda pertencentes à Unidade Nacional de Trânsito, à Direção de Investigação Criminal, à Divisão de Trânsito e Segurança Rodoviária e aos Destacamentos de Trânsito do Porto e Braga, um segundo grupo composto por elementos pertencentes a Corpos de Bombeiros Voluntários dos distritos do Porto e Braga e Coordenadores de Proteção Civil dos mesmos distritos, assim como um representante das concessionárias portuguesas. O último grupo, e dada a impossibilidade de contacto com a Guardia Civil por via institucional, é composto por um oficial da GNR com enorme conhecimento da instituição congénere, com trabalhos reconhecidos no país vizinho.

De ressaltar que os guiões de entrevista visam abordar em todo o momento os grandes blocos temáticos da investigação, porém, no caso do segundo grupo este deixa de parte temas que dizem respeito na sua totalidade à Guarda e foca-se sobretudo na cooperação entre GNR e entidades externas. Esta opção demonstrou ser deveras pertinente, já que é comum que os primeiros elementos a chegar ao local não são militares da Guarda e estes deparam-se com um cenário de crime que é necessário preservar e gerir para que nenhuma informação pertinente seja perdida.

As entrevistas decorreram nos meses de março, abril e maio, tendo sido efetuadas de forma virtual, devido a restrições impostas pela pandemia que levaram a que se adotassem métodos com vista à quebra da separação entre o entrevistado e o entrevistador (Turney, 2009), e presencialmente nos restantes casos. Em ambos os casos os entrevistados tiveram conhecimento e autorizaram a gravação do diálogo, tendo sido também informados que qualquer parte que estes considerassem que devesse ser oculta do trabalho o poderia ser feito.

2.5.Amostragem

A investigação que foi aqui desenvolvida reveste-se de uma enormidade no que diz respeito ao universo envolvido nesta temática. Desta forma, torna-se inviável estudar todos os elementos, pelo que tivemos de recorrer à seleção de uma fração desse universo que o caracteriza de forma razoável (Marconi & Lakatos, 2003), seleção essa que não pode ser feita inconscientemente por forma a obter uma amostra que se possa definir como sendo representativa (Jupp, 2006).

Assim sendo, de acordo com o exposto anteriormente, foi feita a militares da Guarda, num primeiro grupo, capazes de responder às questões propostas e de acordo com as funções que desempenham atualmente, complementando com a larga experiência nos temas abordados, conseguindo aliar a valência do trânsito com a valência da investigação criminal. Num segundo grupo foram escolhidos elementos representantes de entidades envolvidas num teatro de operações de um acidente de viação, como é o caso da Proteção Civil, Bombeiros e Concessionárias. No terceiro grupo, integra um oficial da GNR, com um vasto conhecimento e experiência de trabalho e formação com a Guardia Civil.

Nesta senda, é possível ter uma amostragem caracterizada por ter presente várias visões de uma mesma problemática, como é o caso da visão ao nível estratégico, da visão operacional da GNR e da visão das entidades externas que podem cooperar com o nosso trabalho.

2.6. Análise de dados

A fase que diz respeito à análise de dados é, segundo Quivy e Campenhoudt (2018), complementares e devem de ser escolhidas tendo em conta aquilo que foi preconizado como objetivo da investigação.

Assim sendo, e dado que as informações recolhidas através dos inquéritos por entrevista exigem que haja uma análise de conteúdo metodologicamente correta (Quivy & Campenhoudt, 2018), realizou-se um estudo dos dados através de cinco fases, sustentadas no recomendado por Guerra (2006), que se dividem em: transcrição, leitura, construção de sinopses, análise descritiva e análise interpretativa.

A transcrição e a leitura são duas fases fundamentais para aquilo que é a elaboração de quadros sinopses, onde se apresentam as partes fulcrais do discurso do entrevistado não podendo o investigador alterar informação aquando da criação destes quadros (IUM, 2019). É a partir daqui que começa a análise propriamente dita, da qual resultaram os quadros de análise com base naquilo que foram as entrevistas e de acordo com os grandes blocos temáticos. Por fim, após termos na nossa posse todos os dados e seguidamente à sua gestão fomos capazes de interligar e comparar ideias resultantes das entrevistas e tirar as conclusões possíveis conducentes com os objetivos específicos apresentados no trabalho de investigação, exposto em detalhe no capítulo adequado à apresentação de resultados.

A concretização do Trabalho de Investigação Aplicada cumpriu-se com recurso ao software *Microsoft Office Word*, apoio fundamental para a sua concretização.

PARTE III – TRABALHO DE CAMPO

CAPÍTULO 3. APRESENTAÇÃO, ANÁLISE E DISCUSSÃO DOS RESULTADOS

O presente capítulo tem como principal objetivo a análise da informação recolhida no trabalho de campo, com o intuito de realizar uma análise de conteúdo das entrevistas consideradas para a investigação.

Recorremos às entrevistas devido ao facto de que este processo de recolha de informações tem de ser adequado à natureza dos dados que pretendemos estudar (Albarelló *et al.*, 1997) e, desta forma, o inquérito por entrevista foi considerado o mais ajustado à tipologia de investigação a desenvolver.

Em primeiro lugar, foram consideradas as entrevistas realizadas ao grupo A, composto por militares da Guarda Nacional Republicana, integrantes de diversas estruturas da Força com relação à capacidade de investigação de acidentes de viação.

De seguida, são analisados os resultados obtidos através da aplicação de inquéritos por entrevista ao grupo B, do qual fazem parte os membros das entidades externas relacionadas com a GNR numa situação de acidente de viação. A título de exemplo, temos o caso dos meios de socorro às vítimas, as concessionárias das vias onde os sinistros se dão e ainda a Proteção Civil, pela sua extrema importância na coordenação numa situação de acidente de viação.

No mesmo seguimento, é feita a análise das respostas obtidas através da aplicação de um inquérito por entrevista ao grupo C, do qual faz parte um oficial da GNR com conhecimentos da realidade da Guardia Civil.

Em ambos os casos é tido em consideração o trabalho desenvolvido na parte do trabalho alusiva ao capítulo 1. Abordagem Conceptual, sendo feito em consonância com essa informação uma identificação de semelhanças e diferenças entre si, sempre que for considerado oportuno e possível, de acordo com a natureza das questões.

3.1. Análise dos inquéritos por entrevista do Grupo A – militares da GNR

No que respeita à questão n.º 1 “No seu ponto de vista, como caracteriza a evolução da estrutura de investigação de acidentes de viação?”, esta tinha como intuito entender, à luz

do conhecimento do militar entrevistado, de que forma este descreve o desenvolvimento que a capacidade de investigação de acidentes de viação tem tido, de acordo com a unidade que integra.

De acordo com o quadro n.º 1 é possível confirmar que entre os entrevistados existiu uma concordância absoluta no que diz respeito à caracterização da evolução que se tem vindo a assistir nos últimos anos nesta estrutura.

Apurou-se que, à luz das entrevistas, nos últimos anos não se considera que tenha existido uma evolução nesta capacidade, tendo havido antes uma estagnação desta capacidade.

Na opinião de E5 existe um grande ponto de referência que, segundo o entrevistado, concorreu para que tenha existido uma quebra na dedicação que se dá à capacidade de investigação de acidentes, sendo identificado como a extinção da antiga Brigada de Trânsito e a entrada em vigor da nova Lei Orgânica da GNR.

É de ressaltar ainda que a vontade de evoluir, pelos militares pertencentes aos NICAV, é demonstrada e reconhecida dentro da estrutura e esta tem vindo a acontecer muito pontualmente. E2, E3, E4, muito pela proximidade aos investigadores do NICAV, salientam que a única evolução que foi possível observar nos últimos anos deveu-se quase em exclusivo ao esforço próprio dos militares em cultivar o seu conhecimento dentro desta área, através da frequência de formações fora da organização. E4 salienta ainda que o comandante do Destacamento de Trânsito é responsável pelo esforço feito em prol da evolução dos seus militares, mas que nem sempre é o suficiente para que haja uma resposta para a frequência de ações formativas.

E7 referiu, no seguimento do referido anteriormente, que ao longo dos anos os Núcleos de Investigação de Crimes em Acidentes de Viação vieram alargar a sua intervenção em matéria criminal para uma competência que nem sempre é tida em consideração, fruto da não consciência pelas Unidades Territoriais da totalidade das suas capacidades e do empenhamento operacional com acidentes de viação.

Quadro n.º 1 – Análise de conteúdo da questão n.º 1

Resposta	Entrevistados							Total
	E1	E2	E3	E4	E5	E6	E7	7
Estagnou	X	X	X	X	X	X	X	7/7
Evoluiu								0/7

Tendo em consideração a primeira pergunta, a questão n.º 2 “De que forma a criação de uma capacidade dedicada à investigação de crimes em acidentes de viação levou à melhoria da segurança rodoviária?” teve como pretensão verificar a forma como os conceitos de investigação de acidentes de viação e segurança rodoviária estavam interligados, de acordo com a linha de pensamento de cada um dos elementos entrevistados.

Os militares da GNR entrevistados E5, E6, e E7 assumem claramente e sem sombra de dúvidas que o trabalho levado a cabo pelos NICAV têm influência e condicionam positivamente aquilo que é uma das preocupações da Guarda, como é o caso da segurança rodoviária.

Apesar do anteriormente referido, E1, E2, E4 e E6 creem que um fator capaz de ter influência na alteração dos números ligados à sinistralidade rodoviária passa por recorrer aos relatórios elaborados pelos investigadores dos NICAV, que posteriormente são enviados para o MP. Todavia, estes elementos referem que existem lacunas na utilização dos dados e muitas vezes estes não são usados pelas entidades responsáveis pelas vias e os resultados que poderiam advir desta análise não são visíveis.

Relativamente à questão n.º 3 “A Guarda tem dedicado a necessária atenção a esta capacidade?”, esta pergunta teve apenas como entrevistado-alvo os elementos diretamente ligados à investigação de crimes em acidentes de viação, como é o caso da Direção de Investigação Criminal, assim como o Comandante da Unidade Nacional de Trânsito, pelo conhecimento da área desde a sua criação.

No que concerne ao apoio da GNR a esta capacidade, os entrevistados têm um mesmo entendimento acerca do desenvolvimento ao longo dos anos. Em ambos os casos (E5 e E7) foi referido que existiu uma estagnação total na melhoria da especialidade de investigação de crimes em acidentes de viação.

Para além disso, foi referido por E5 que em qualquer organização para se evoluir é necessário estudar o fenómeno através da pesquisa de conhecimento e para tal é essencial o enquadramento de militares qualificados que possam impulsionar este órgão e melhorar os seus resultados.

Para este elemento (E5) uma das melhorias a aplicar seria o facto de atribuir a função de coordenação desta capacidade a um oficial, em permanência, conhecedor da matéria e capaz de evoluir.

Por outro lado, e apesar de E7 apontar para uma estagnação da melhoria desta capacidade, este elemento revela como causa mais importante a apontar o facto de as

unidades territoriais não terem, em muitos casos, a sensibilidade necessária para apostar no seu trabalho e conduzir a uma significativa melhoria do trabalho desenvolvido pelos militares dos NICAV.

Tendo em conta a temática, realizou-se a questão n.º 4 “De entre os militares integrantes da estrutura, existe alguma especialização em determinadas tipologias de inquéritos?” a qual pretende, através do inquérito unicamente aos militares do Destacamento de Trânsito, perceber em que medida é feita uma gestão dos processos atribuídos tendo em conta as competências e a capacidade de domínio de determinados investigadores.

O entendimento de todos os entrevistados foi consensual e convergiu numa única resposta, referindo estes que não se dá uma gestão dos processos de acordo com as preferências ou o maior conhecimento numa certa área por parte dos investigadores (E1, E2, E3, E4).

Para além do facto de terem referido que a atribuição dos processos aos investigadores é feita aleatoriamente, os entrevistados justificaram esta heterogeneidade de processos com duas razões, como se verifica na figura n.º 1.

Por um lado, E3 e E4 explicam ser fundamental para um investigador dos NICAV conhecer as diferentes tipologias de processos com os quais pode vir a trabalhar, sendo assim possível colmatar falha inesperadas ao nível dos recursos humanos.

Noutra perspetiva, E1 e E2 afirmam que a distribuição feita sem critérios de escolha conduzirá a uma perceção mais abrangente da complexidade de todo o tipo de processos a tratar pelos NICAV.

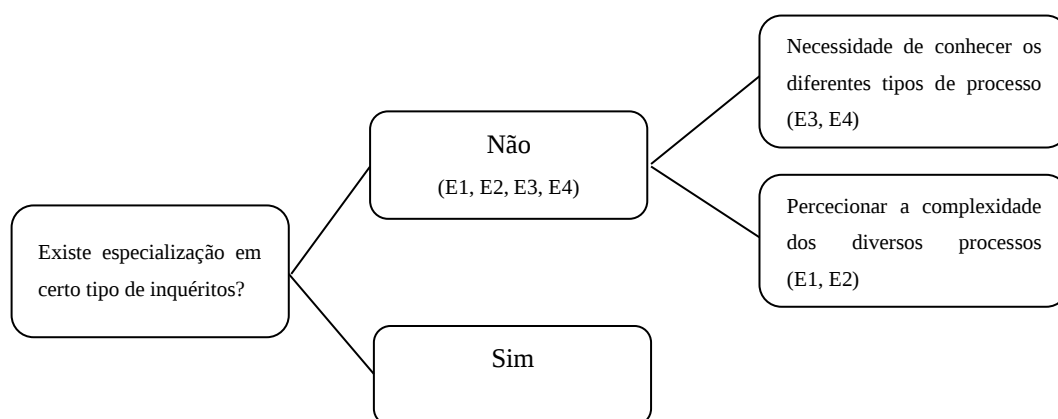


Figura n.º 1 – Análise da questão n.º 4

Fonte: Elaboração Própria

No respeitante à questão n.º 5 “No seu entender, os recursos humanos e materiais afetos aos NICAV são os adequados à realidade nacional?”, esta tinha como principal objetivo a aferição da adequabilidade dos recursos existentes nos NICAV à sua missão a nível nacional e de que forma a gestão dos mesmos é realizada tendo em conta as necessidades.

Na sua generalidade, os entrevistados responderam consensualmente, referindo que os meios existentes nos núcleos dedicados à investigação de crimes em acidentes de viação não são os adequados à realidade nacional (E1, E2, E3, E4, E5, E7).

E1, E2, E5 tomam como mais expressiva a falta de recursos humanos, considerando uma lacuna capaz de influenciar negativamente o decurso normal dos processos atribuídos a cada núcleo. Para além disso, os mesmos militares, referem a necessidade de existir um mínimo de 6 militares para garantir uma escala permanente, sendo que no caso do núcleo chefiado por E2 tem a seu cargo apenas 5 investigadores.

Por outro lado, E3 e E4 salientam a carência ao nível dos recursos materiais, faltando em muitos casos materiais básicos para a realização da investigação (E3) e a realização de parcerias podem cessar certas necessidades, mas o tempo de investigação será certamente prolongado.

É ainda referido que existem dotações orgânicas que não correspondem à realidade (E3), como é de evidenciar o veículo adequado e preparado para a equipa de investigação dos NICAV que não se encontra disponível para os núcleos (E5), faltando investimento na causa fortemente ligada à GNR (E1).

Em relação à questão n.º 6 “No espectro do seu conhecimento na área de investigação de acidentes de viação, quais os principais problemas e dificuldades e qual a forma de serem colmatados?” esta pretendeu verificar e identificar as principais falhas e lacunas respeitantes à atuação dos militares do NICAV, tendo em consideração o pensamento estratégico de ambos os entrevistados, fruto da Unidade onde desempenham funções.

Assim, são identificados como principais pontos sensíveis o facto de não existir um oficial responsável por esta área, assim como a desadequação do efetivo aos inquéritos da sua responsabilidade, elevando o seu rácio, passando a sua solução pela realização de um CICAV. Para além disso, é ainda tido como benéfico a modificação dos meios disponíveis, a alteração do tempo médio envio dos relatórios de autópsia por parte do Instituto Nacional de Medicina Legal (INML) e a sensibilização e criação de protocolos com outras entidades.

Quadro n.º 2 – Análise de conteúdo da questão n.º 6

Resposta	Entrevistados							Total
	E1	E2	E3	E4	E5	E6	E7	6
Recursos humanos	X	X			X		X	4/6
Recursos materiais		X	X	X	X		X	5/6

No que concerne ao exposto na questão n.º 7 “De acordo com a sua perceção, a formação dos militares é a necessária e adequada para as funções que desempenham? Considera necessária a obrigatoriedade de pré-requisitos para o ingresso na estrutura?” foi nossa intenção perceber o patamar onde se encontra a formação dos militares do NICAV e, por conseguinte, perceber as possíveis melhorias, lançando para isso o mote da existência de certos pré-requisitos para o ingresso na estrutura de investigação de acidentes de viação.

No geral, as respostas concorreram para uma posição idêntica entre os entrevistados no que diz respeito à temática da formação. E1, E2, E3 e E4 assumem claramente que existe uma falha a resolver no âmbito da formação dos militares, quer na formação CICA V quer na formação dada *a posteriori*.

É ainda referido que os militares frequentam formações a nível externo da Guarda a título pessoal dada a pouca atividade formativa proporcionada internamente (E1, E2, E3, E4). É ainda feita a ressalva de que é feito um grande esforço por parte do comandante do DT para que os seus militares tenham os conhecimentos adequados às funções que desempenham (E3).

Para além disso, a formação que é ministrada atualmente carece de atualizações dado que não se adequa à atuação policial do século XXI (E4).

Relativamente aos pré-requisitos, E7 assume que os únicos pré-requisitos existentes são a voluntariedade dos militares e o curso de Trânsito. Apesar de E2, E4, E5 e E7 considerarem a existência de certos requisitos, como é o caso dos conhecimentos em matemática uma mais-valia, todos concordam que esse fator não pode ser aplicado no caso da GNR, fruto da pouca possibilidade de escolha no recrutamento. Do mesmo modo, é ainda feita a alusão por parte de E4 que um bom investigador não é um matemático.

E1 e E7 confirmam que a existência de uma entrevista numa fase mais avançada do recrutamento poderia ser essencial para a seleção e a verificação de certas características fundamentais num investigador de acidentes de viação.

Em relação ao exposto na questão n.º 8 “Considera ser possível a melhoria da fidedignidade do trabalho produzido pelos militares perante entidades externas (ANSR, MP,

etc.)?” esta pretendeu entender de que forma o trabalho realizado pelos militares poderia ser suportado e, no mesmo sentido, perceber o patamar em que se situa a qualidade dos NICAV perante entidades externas.

Em relação a este aspeto, E2, E5 e E6 referem inequivocamente que o trabalho feito pelos NICAV da GNR é extremamente bem elaborado e tem vindo a dar frutos valiosos ao longos dos últimos anos.

Apesar disso, são elencadas diversas medidas passíveis de ser aplicadas e com um contributo direto naquilo que é a qualidade do trabalho produzido pelos militares perante as entidades que analisam o seu conteúdo.

Algumas das medidas anteriormente referidas passam pelo estreitamento de ligações entre GNR e as restantes entidades, passando ambas as entidades a conhecer o trabalho desenvolvido por ambos (E3), aquisição de software capaz de reduzir ao mínimo o erro cometido pelo investigador (E4 e E7) e apostar numa análise aprofundada da informação produzida pelos investigadores de inquéritos realizados em ambiente rodoviário, por uma estrutura dedicada a esse efeito (E6).

A questão n.º 9 “A dedicação total à investigação das causas e autores de um acidente de viação é benéfica para os NICAV ou poder-se-ia potenciar a valência com a investigação de qualquer tipologia de crime em ambiente rodoviário como seria o caso, a título de exemplo, dos que são do conhecimento da Guarda através de fontes abertas?” tinha como intuito a identificação do entendimento de cada entrevistado acerca da possibilidade de alicerçar a intervenção dos NICAV na investigação de variadas tipologias de criminalidade em ambiente rodoviário, ao invés de manter o foco naquilo que é a derivação da sua nomenclatura.

De um modo geral, é assumida a presença dos NICAV no que diz respeito à investigação de outros crimes em ambiente rodoviário, não derivados de acidentes de viação, como a própria denominação o indica, sendo reforçada a ideia de que não se poderão só focar na investigação dos próprios sinistros (E6).

E3, E4 e E5, que assumem a tese de que os NICAV têm abrangência para mais do que os acidentes de viação, referem como principal fator impeditivo de esta atividade se verificar em maior número o facto de existir atualmente um número de processos atribuído aos militares desadequado. Para E7 a evolução da abrangência dos NICAV passa pela reformulação do CICA V, sendo até viável, de acordo com E6 a alocação da investigação de crimes em ambiente rodoviário, atualmente adstritos a outras forças e serviços de segurança

como previsto na Lei n.º 49/2008, de 27 de agosto, Lei de Organização da Investigação Criminal.

No que tange à questão n.º 10 “Tendo em conta que em certas ocasiões os militares da Guarda não são os primeiros elementos a chegar ao local do acidente, é sua opinião que deveria de ser facultada por parte da GNR formação a esses elementos por forma a uniformizar procedimentos? “, foi intenção promover o debate no que respeita à abertura, por parte da força de segurança, da possibilidade de ministrar formação às entidades que, inúmeras vezes, são os primeiros elementos a depararem-se com o cenário de acidente de viação.

Neste caso, o consenso convergiu para o parecer favorável da totalidade dos entrevistados no que diz respeito à partilha de conhecimento entre a GNR e outros elementos presentes num cenário de acidente de viação.

É referido por E4 que é notória a diferença ao nível da atuação entre elementos conscientes e previamente instruídos no que respeita à forma de desempenho das suas funções num cenário de crime e aqueles que desconhecem por completo essa realidade e as suas particularidades.

Para E1 e E3 esta atuação funcionaria benéficamente para a GNR e para o trabalho dos investigadores do NICAV, uma vez que seria assim possível preservar certos indícios fulcrais no desenvolvimento de uma tese após a investigação.

Em relação à questão n.º 11 “Em relação à cooperação entre a GNR e as diversas entidades externas que, direta ou indiretamente, atuam perante uma situação de acidente de viação (MP, Bombeiros, INEM, Proteção Civil, Concessionárias), é sua opinião que esta deveria de ser potenciada?”, a questão tinha como principal função, ainda à luz de um dos objetivos do trabalho, a análise da perceção dos entrevistado sobre o possível estreitamento de laços entre as forças de segurança e as entidades externas que tenham intervenção num acidente de viação.

Neste sentido, a totalidade dos entrevistados considerou benéfica a interligação entre a GNR e as restantes entidades colaboradoras num cenário em que haja intervenção num acidente de viação.

E5 começa por referir que a preservação da cena de crime é essencial para o trabalho dos investigadores e, desta forma, torna-se necessário que os bombeiros tenham cuidado na sua atuação por forma a não prejudicar a sua atuação. O mesmo entrevistado sublinha ainda o facto de dar a conhecer o trabalho desenvolvido ao MP por forma a mostrar a objetividade dos dados produzidos pelos militares.

E1, E2, E3 e E4 assumem também que a realização de exercícios conjuntos, como é o caso de simulacros seria uma mais-valia para o trabalho da GNR. Nesta senda é ainda referido que estes momentos servem para observar o desempenho de todos os elementos e verificar o ponto de rutura da sua atuação E4.

Assim sendo, é extremamente urgente a criação de novas ligações e a manutenção dos protocolos já existentes por forma a contribuir para um trabalho cada vez mais rigoroso e ao dispor do cidadão (E7).

Tendo em conta a questão n.º 12 “Em que sentido poderia ser proposta uma alteração à organização da estrutura de investigação crimes em acidentes de viação, tal como a reformulação de um órgão coordenador?”, foi nossa intenção entender de que modo se poderia pensar numa reorganização da estrutura de investigação de acidentes de viação, levantando a questão da criação de um órgão coordenador.

Desta forma, a alteração mais vezes referida tem que ver com o facto de alterar a gestão de recursos humanos feita atualmente. E1, E2, E3 e E4 apontam que o rejuvenescimento dos recursos é fundamental, tendo em vista o futuro a médio prazo, dado que os militares atualmente na estrutura possuem uma média de idades elevada, em muitos casos prestes a sair da organização.

Por outro lado, são apontadas como alteração fulcral as formações, quer para ingressar na estrutura quer para atualizar conhecimentos, sendo referido que estas devem de ser ministradas por elementos capazes e conhecedores das matérias com larga experiência e não delegadas no comandante do Destacamento de Trânsito, muitas vezes sem o conhecimento necessário (E1 e E2).

Do mesmo modo, é também proposto nos inquéritos por entrevista que a alteração necessária passe pela criação de um órgão coordenador da capacidade de investigação de acidentes de viação e todos os crimes de envolvência rodoviária, sendo que desta surgiria impreterivelmente uma coordenação direta com todas as estruturas dedicadas a este fim (E5, E6, E7), criando assim uma linha de pensamento comum e um canal de partilha de informação a nível nacional dos NICAV (E4), semelhante ao adotado na antiga Brigada de Trânsito.

Quadro n.º 3 – Análise de conteúdo da questão n.º 12

Resposta	Entrevistados							Total
	E1	E2	E3	E4	E5	E6	E7	7
Formação	x	x						2/7
Órgão coordenador					x	x	x	3/7
Gestão de recursos humanos	x	x	x	x				4/7

Atendendo à questão n.º 13 “A Guardia Civil, no que respeita à investigação de acidentes de viação, é uma boa base no sentido de evolução da GNR?”, esta, à semelhança de outras anteriormente expostas, foi restrita a um grupo de militares pertencentes à UNT e DIC, sendo o interesse relativo à possibilidade de ser usado o modelo da Guardia Civil como base de evolução da GNR.

Nesta senda, E5 assume claramente que o sistema adotado pela Guardia Civil é um modelo funcional e ajustado às exigências das matérias a tratar, que tem vindo a dar frutos desde há 70 anos, funcionando como referência a nível europeu e procurada por diversos países como fonte de doutrina e entidade formativa em matérias de investigação de acidentes de viação.

Para além disso, é ainda referido que a base formativa da Guardia Civil é de extrema importância, muito pelo que é a experiência neste âmbito e pelo acompanhamento da evolução do sistema rodoviário (E7). Assim, é ainda acrescentado que a criação de uma estrutura de formação em matérias de segurança rodoviária seria um ponto de partida fundamental, à semelhança do que acontece na congénere espanhola com a sua *Escuela de Tráfico*.

À semelhança da questão anterior, a questão n.º 14 “A cooperação internacional, em situações de elevada complexidade que assim o exigissem, traria benefícios à Guarda?” foi também restrita ao mesmo grupo de militares, sendo que desta vez a intenção passou por tentar perceber a viabilidade de existir cooperação internacional neste âmbito.

Em relação a esta temática é referido que a cooperação é capaz de melhorar a investigação, assim como a evolução ao nível do conhecimento.

A título de exemplo, E5 refere que, em cenários de elevada complexidade, e outros casos que assim o exijam, há a possibilidade de criação de equipas multidisciplinares, focadas num só objetivo e com origem em diversas entidades capazes de contribuir

positivamente para o fim desejado, onde é salientado o apoio ao longo dos anos da Guardia Civil nesta temática.

Opostamente, é também assumido que para além da cooperação operacional, a cooperação policial internacional integra uma enorme vantagem em matérias como a investigação criminal, com o objetivo de evolução ao nível do conhecimento e partilha de experiências (E7).

Por último, e dado que se optou por adotar um método de inquérito por entrevista semiestruturada, foi questionado a cada um dos entrevistados se tinham alguma informação adicional para complementar o dito anteriormente ou para acrescentar valor ao trabalho.

Destas opiniões, importa referir que a capacidade tem de ser repensada e ser trabalhada num sentido único (E2 & E4), sendo que o CICAV tem de ser repensado de maneira a formar os militares a investigar a larga abrangência de crimes em ambiente rodoviário (E3 & E7). Ainda de salientar a visão mais futura de E5 onde prevê um choque de informações legais com o aparecimento de veículos autónomos.

3.2. Análise dos inquéritos por entrevista do Grupo B – entidades externas

No que respeita à questão n.º 1 “De que forma caracteriza a relação existente entre a GNR e os restantes [membros da entidade entrevistada] num cenário de acidente de viação?”, esta tinha como intuito entender e enquadrar a relação existente entre a GNR e a entidade externa que foi nomeada para responder à entrevista.

De forma geral, foi possível perceber que a relação existente entre os dois lados é tido como bem cimentada e alicerçada pela totalidade dos entrevistados, resultando daqui uma atuação firme e eficaz por parte de todos os operacionais no terreno (E12), tentando constantemente não interferir no trabalho da GNR (E9).

Tendo em consideração a primeira pergunta, a questão n.º 2 “Considera suficientes os conhecimentos dos [membros da entidade entrevistada], em relação à forma de atuação, perante um acidente de viação?” teve como pretensão verificar a perceção dos elementos pertencentes à entidade externa sobre o próprio nível de conhecimentos perante uma atuação no cenário em causa, servindo como uma autoavaliação de competências.

Assim, conseguimos aferir que a totalidade dos entrevistados confirma a adequação dos conhecimentos dos profissionais de cada entidade à função que desempenha, estando já sensibilizados ao nível da preservação da prova (E8), acreditando haver espaço para melhorar a sua atuação (E9 e E12).

Relativamente à questão n.º 3 “Em que medida a transmissão, por parte da GNR, de informação relativa à gestão de um local de acidente de viação seria benéfica para os [membros da entidade entrevistada]?”, esta pergunta teve em consideração a possibilidade de se abrir uma porta de formação por parte da GNR e perceber de que forma seria abraçada pelas entidades externas.

Em acordo com o exposto, e tendo sido referido que existe espaço para melhorar, os entrevistados acabaram por referir em que moldes se daria essa melhoria, passando por ações de formação, à semelhança do que foi feito para os incêndios florestais (E8 e E9), tendo a noção que esse facto incide na melhoria da perceção por parte dos operacionais (E12).

Tendo em conta a temática, realizou-se a questão n.º 4 “Na sua opinião, de que forma a cooperação entre GNR e [entidade entrevistada] poderia ser potenciada?” a qual pretendente averiguar, de acordo com a opinião do membro da entidade externa, em que medida a relação já existente seria passível de melhorias por forma a ser potenciada.

No seguimento da questão anterior, conseguimos ainda perceber de que outras formas a relação pode ser potenciada nos mais diversos aspetos, sendo do consensual a já existente relação, podendo ser melhorada através de um oficial de ligação à entidade (E8), do conhecimento da atividade de ambas as partes (E9) e na partilha das causas dos acidentes de uma forma menos burocrática, nos casos em que haja a possibilidade (E12) e ainda a criação de uma ponte bidirecional entre as entidades, por forma a criar abertura ao diálogo e partilha (E10).

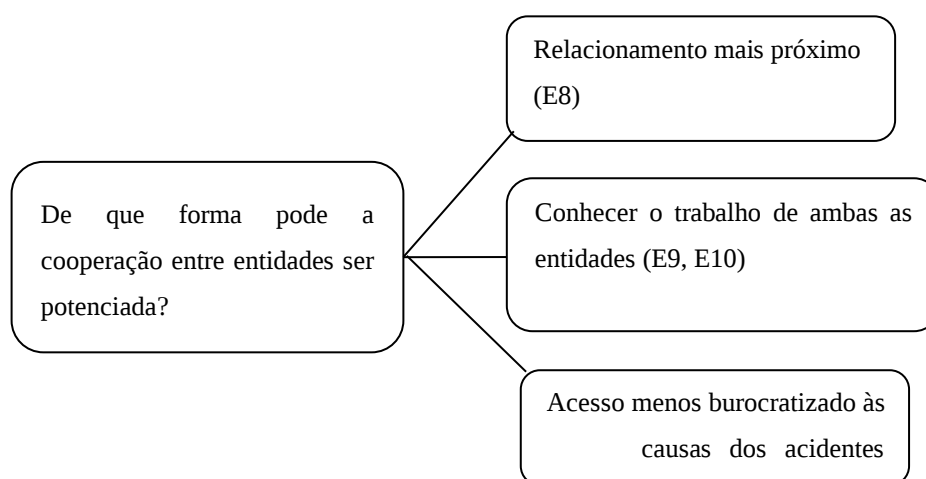


Figura n.º 2 – Análise da questão n.º 4

Fonte: Elaboração Própria

No respeitante à questão n.º 5 “A delimitação do local do acidente em zonas geográficas com restrições de acesso aos diversos elementos presentes no teatro de operações seria prático para a realidade das operações de socorro?”, esta tinha como principal objetivo a verificação de uma possível implementação da medida em causa, não se aplicando ao entrevistado da APCAP.

Desta forma, foi possível constatar que a delimitação do local do acidente em zonas com restrições de acesso é aceite por todos os elementos, sendo necessária a cooperação com as forças de segurança para que isso aconteça (E8), e deveras importante para impedir a aproximação de pessoal não autorizado (E9 & E10).

Em relação à questão n.º 6 “Num cenário de acidente de viação quais são as prioridades por parte da [entidade entrevistada]?” esta pretendeu identificar as principais prioridades por parte das entidades entrevistadas numa situação de acidente de viação.

Desta questão, chegámos a uma multiplicidade de respostas, das quais importa referir que para todos a prioridade passa pelo socorro às vítimas, sendo numa fase posterior dedicado o devido foco ao trabalho dos militares da GNR, como é o caso dos investigadores na recolha de vestígios.

No que concerne ao exposto na questão n.º 7 “No seu entendimento, de que forma pode a atuação dos [membros da entidade entrevistada] ser melhorada?” foi nossa intenção entender de que forma pode a GNR interferir positivamente na atuação das entidades.

Nesta senda, importa referir que foi declarada que os profissionais de cada uma das entidades entrevistadas são competentes na sua atuação, podendo ser melhorada a sua atuação com o trabalho em conjunto de forma pensada (E8), conhecer e trabalhar em prol dos outros (E9), sendo também referidas uma vez mais as ações de sensibilização (E12).

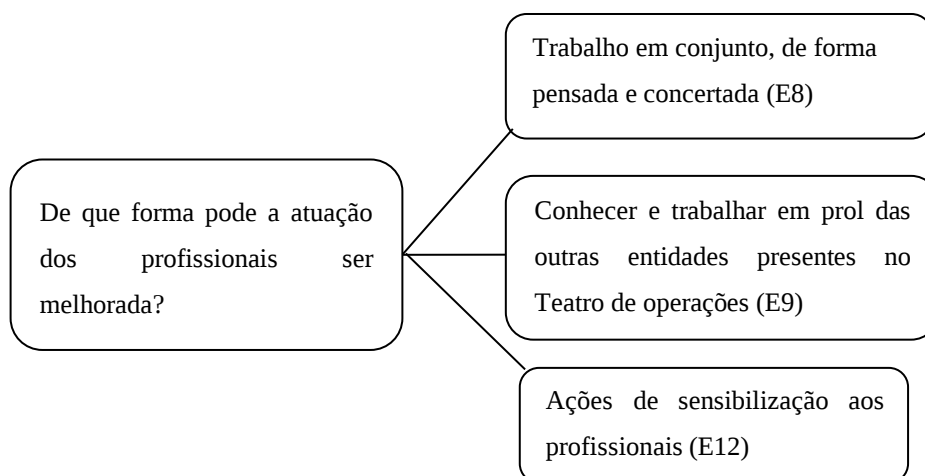


Figura n.º 3 – Análise à questão n.º 7

Fonte: Elaboração Própria

Em relação ao exposto na questão n.º 8 “Sendo uma das competências das comissões de Proteção Civil a promoção de exercícios e simulacros envolvendo as várias entidades, no âmbito dos acidentes de viação, seria uma mais-valia?” esta pretendeu perceber de que forma interfere na cooperação entre entidades a realização de exercícios e simulacros.

Foi consensual a resposta afirmativa em relação ao facto de ser uma vantagem a realização de exercícios conjuntos e simulacros com todas as entidades desenvolvidos. E8, afirma que estas ações contribuem positivamente para o conhecimento do trabalho de ambas as partes. No mesmo sentido, E9 aponta como principal benefício a possibilidade de conhecer as forças no terreno e perceber os pontos a melhorar, devendo de, na sua opinião, serem desenvolvidos esforços para o prolongamento do exercício até a recolha de prova pelos investigadores. E10 e E12, acrescenta ainda que existem infraestruturas capacitadas para esse propósito e é assim possível perceber os erros cometidos pelos profissionais.

A questão n.º 9 “Considera relevante acrescentar alguma informação em prol da investigação que não tenha sido abordada anteriormente?” vai ao encontro da última pergunta do grupo A, onde é questionado aos entrevistados se consideram relevante acrescentar alguma informação que não tenha sido devidamente tratada no decurso da entrevista.

Assim, é ressaltar que E9 e E10 refere que as conclusões das investigações da GNR deveriam de ser partilhados com entidades locais, é necessário realizar uma reflexão conjunta entre todos os elementos e, se possível, articular as investigações com investigadores académicos.

3.3. Análise dos inquéritos por entrevista do Grupo C – Guardia Civil

Em relação à questão n.º 1 “A Guardia Civil, no que respeita à investigação de acidentes de viação, é uma boa base no sentido de evolução da GNR?” esta teve como principal intuito perceber de que forma a Guardia Civil pode ser um exemplo a ter em consideração no que respeita a esta temática. Assim, foi percebido que pode ser realmente considerada como uma boa fonte de evolução pela relevância que tem já a nível internacional.

Para além disso, a Guardia Civil é tida como modelo a seguir dado que se encontra na vanguarda no que respeita a inúmeras matérias, tanto no processamento de evidências físicas como na reconstrução dos próprios sinistros. A instituição é ainda conceituada pelo facto de possuir um *know how* adquirido e sustentado desde 1970.

No que concerne à questão n.º 2 “No seu ponto de vista, como caracteriza a estrutura de investigação de acidentes de viação na GNR, quando comparada com a Guardia Civil?” queríamos determinar o ponto em que se encontra a GNR quando comparada com a congénere Espanhola. Assim, foi possível assumir que já no momento da implementação de uma estrutura responsável pela investigação de acidentes de viação na GNR esta chegara tardiamente.

Apesar disso, é ainda afirmado pelo entrevistado que esta estrutura teve uma grande influência a nível nacional com uma presença fundamental em diversos inquéritos. Todavia, esta tem vindo a sofrer uma falta de investimento, sendo agora caracterizada pela desatualização e pela aplicação de metodologias já ultrapassadas.

Atendente à questão n.º 3 “De que forma a criação de uma capacidade dedicada à investigação de crimes em acidentes de viação contribuiu para a diminuição da sinistralidade rodoviária em Espanha?”, quisemos identificar a forma como a investigação dos acidentes de viação influencia a prevenção da sinistralidade rodoviária. Assim, foi-nos permitido concluir que é necessário compreender o problema por forma a combatê-lo.

Por outro lado, estamos cientes que a investigação contribui para o combate ao sentimento de impunidade presente em alguns países menos desenvolvidos, uma vez que são determinados os responsáveis e o seu grau de culpabilização.

Já no que respeita à questão n.º 4 “No seu entender, em que medida os recursos técnicos da Guardia Civil para a investigação de acidentes de viação poderiam ser transpostos para a realidade da GNR?” foi nossa intenção entender como seria possível transpor a realidade espanhola para a realidade nacional. Assim, o entrevistado refere que a transposição para a GNR pode ser feita na mesma medida do aplicado em 2004, com a vantagem de que neste momento já existem conhecimentos na área, sendo apenas necessário que exista a vontade por parte do comando da Guarda.

Tendo em conta a questão n.º 5 “No espectro do seu conhecimento na área de investigação de acidentes de viação, quais os principais problemas e dificuldades encontrados na GNR e não visíveis na Guardia Civil?”, foi possível identificar como um dos focos problemáticos na estrutura de investigação de acidentes de viação é a elevada rotatividade dos recursos humanos e a falta de atualização a nível teórico e prático. Da mesma forma, é também referido que esta tendência de rotatividade é mais vincada no que respeita a sargentos e oficiais.

No que concerne à questão n.º 6 “De acordo com a sua perceção, o trabalho desenvolvido pelos militares da Guardia Civil está melhor sustentado do que no caso da

GNR?”, é referido pelo entrevistado que o termo “melhor sustentado” não se adequa à realidade que é visível, afirmando antes que no trabalho da Guardia Civil são usadas metodologias, técnicas e recursos mais evoluídos. Para além disso, a Guarda tem ao seu dispor para o cumprimento das missões atribuídas materiais e conhecimentos adquiridos na génese da capacidade no nosso país.

No que respeita à questão n.º 7 “Em que sentido poderia ser proposta uma alteração à organização da estrutura de investigação crimes em acidentes de viação na GNR, tendo como exemplo a Guardia Civil?” esta teve como principal objetivo a verificação de possíveis alterações, tendo em conta o que está adotado na Guardia Civil. Desta forma, o entrevistado refere como principal alteração a passagem para a Unidade Nacional de Trânsito da responsabilidade desta capacidade, por forma a juntar a investigação à prevenção, fiscalização e combate à sinistralidade.

Relativamente à questão n.º 8 “A cooperação internacional com a Guardia Civil, em situações de elevada complexidade que assim o exigissem, traria benefícios à Guarda?” esta permitiu afirmar que, em casos mediáticos e complexos que a falta de capacidade assim o exigisse, a colaboração da Guardia Civil poderia ser solicitada, ajudando da mesma forma a estreitar relações e laços.

No seguimento da temática das relações de cooperação, surge a questão n.º 9 “O estreitamento de ligações e a formação conjunta sobre a atuação operacional com entidades envolvidas no socorro a vítimas é utilizado na Guardia Civil? No caso nacional, é viável?”, a qual pretende identificar a viabilidade da aproximação da força de segurança às forças prestadoras do socorro. O entrevistado identificou que a investigação criminal e os operacionais de socorro atuam em perspetivas diferentes, fazendo a ressalva de que no que respeita à preservação dos vestígios deve ser do conhecimento das equipas de socorro os procedimentos a realizar.

Por fim, foi questionado ao entrevistado se tinha algo a referir em prol da investigação que não tivesse sido abordado anteriormente sendo que este nada referiu de pertinente para a investigação.

CONCLUSÕES E RECOMENDAÇÕES

O Relatório Científico Final do Trabalho de Investigação Aplicada aqui apresentado encarou a temática da investigação dos acidentes de viação, e a forma como esta era feita nas duas forças congéneres GNR e Guardia Civil, concorrendo para que fosse possível identificar fatores a potenciar, tanto de acordo com a visão nacional como à luz da força vizinha.

Assim sendo, desenvolveu-se numa primeira fase um enquadramento teórico, que teve como sustento a anterior formulação dos objetivos específicos propostos para esta investigação.

Começámos por conceptualizar a investigação dos acidentes de viação, verificando o estado da arte, caracterizámos a sinistralidade rodoviária respeitante aos distritos do Porto, Braga e o país vizinho, abordámos a formação dada aos militares no âmbito desta capacidade, determinámos como se dão as relações entre as forças de segurança e as entidades externas envolvidas num cenário de acidente de viação e ainda considerámos os recursos humanos e materiais nesta área.

Para isto, adotámos uma estratégia qualitativa, com recurso a documentos e entrevistas, sendo que no respeitante ao trabalho de campo, este elevou o trabalho desenvolvido ao ser possível ter conhecimento de variadas visões acerca de um mesmo tema, através de inquéritos por entrevista.

Criámos três grupos de entrevistados distintos, tendo em conta a categoria de informação a questionar, sendo que do primeiro grupo eram integrantes militares da Guarda, ao nível dos Destacamentos de Trânsito, da Unidade Nacional de Trânsito, da Divisão de Trânsito e Segurança Rodoviária e da Direção de Investigação Criminal, um segundo grupo ligado a entidades externas à Guarda mas com ligações operacionais, como é a Autoridade Nacional de Emergência e Proteção Civil, a Associação das Concessionárias Portuguesas e as Corporações de Bombeiros, e um último grupo, com temas respondidos por um oficial da GNR com largo conhecimento e forte presença na Guardia Civil.

O longo caminho percorrido até ao momento, juntamente com o esforço realizado na análise aprofundada dos dados recolhidos na fase anteriormente referida, culminou no

capítulo atual, destinado a abordar as perguntas a que nos comprometemos responder no início da investigação, interligadas com os objetivos da mesma.

Assim sendo, em relação à QD1: “Qual o envolvimento da GNR na investigação de acidentes de viação na sua zona de ação?” conseguimos perceber que este tema tem uma enorme abrangência. Em primeiro lugar, importa referir que em relação a esta temática a atuação da GNR na investigação de um acidente de viação está concretizada num diploma legal, Despacho 18-14 OG – Estrutura da Investigação Criminal, onde se remete como competência a investigação de acidentes de viação e outras tipologias de crime associadas ao ambiente rodoviário.

Todavia, a investigação de acidentes de viação só se dá nos casos de onde resultem mortes ou feridos com gravidades, uma vez que daqui decorre a possibilidade de estes atos configurarem crimes previstos no Código Penal, como é o caso do Homicídio, artigo 131.º e seguintes do Código Penal, ou ofensa à integridade física grave, artigo 133.º do mesmo diploma.

Para além disso, foi também percebido que o trabalho desenvolvido pela GNR ao longo dos anos tem vindo a ser bem feito e aprovado pelas entidades responsáveis pela atribuição dos processos a esta força, chegando, em vários momentos, a ser entregues à sua responsabilidade investigações de acidentes, dos quais tenham resultado mortos ou feridos graves, acontecidos fora da ZA da GNR, devido ao facto de sermos reconhecidos como uma força capaz e responsável para lidar com situações de elevada complexidade.

Contudo, e apesar desta capacidade ser reconhecida a nível nacional pelo trabalho de excelência que desenvolve, o seu envolvimento pode não ser consonante com a atenção que é dada pela organização a esta estrutura, carecendo de uma maior preocupação em prol da sua evolução.

Por outro lado, o trabalho desenvolvido pela GNR, em concreto pelos NICAV, é muitas vezes extremamente delicado, fruto da fragilidade dos temas abordados e dos resultados que podem advir para o cidadão após a completa realização da investigação das causas do acidente. Para além disso, tem-se vindo a assistir à intervenção dos investigadores dos NICAV em situações deveras complexas e altamente escrutinadas, sempre que na investigação estejam envolvidas pessoas de renome nacional, passando a sua atuação a estar sobre o foco atento de toda a camada social.

No tangente à QD2: “Em que medida pode o trabalho desenvolvido pelos NICAV influenciar os números da sinistralidade rodoviária?” foi possível abordar o trabalho

realizado pelos investigadores do NICAV para além da tarefa primária de investigar as causas de um acidente de viação.

Primeiramente, é de referir que o trabalho desenvolvido pelos militares do NICAV é realizado apenas após a ocorrência do acidente de viação.

Desta forma, seria expectável que no que respeita à prevenção da sinistralidade rodoviária em nada tivessem influência dada a natureza reativa da sua atuação, intervindo apenas após a ocorrência do sinistro. Porém, ação investigativa por parte da GNR é preponderante na diminuição das cifras negras, resultantes da ocorrência de acidentes de viação nas estradas portuguesas.

Anteriormente à criação de uma estrutura no seio da GNR capaz de investigar as causas dos acidentes de viação no ano de 2004, a sinistralidade rodoviária atingia máximos assustadores no âmbito nacional, com efeitos devastadores para as vítimas desses mesmos sinistros.

Neste seguimento, a capacidade de dar resposta à causa que levou a que se desse um acidente de viação pelos NICAV diminuiu o sentimento de quase impunidade existente até ao momento perante um acidente de viação, em que as consequências para o responsável pelo ato eram diminutas, resultado da falta de uma conclusão objetiva na procura da razão originária do acidente.

Nesta senda, o trabalho dos NICAV é ainda hoje extremamente importante no que concerne à prevenção da sinistralidade rodoviária.

Esta estrutura de investigação de acidentes de viação pertencentes à GNR produz relatórios com as causas dos acidentes investigados sendo que, não raras as vezes, os acidentes têm uma grande responsabilidade no fator da via ou do veículo. Assim sendo, as informações constantes nos relatórios anteriormente referidos podem ser encaminhadas até às entidades competentes e, desta forma, produzirem alterações da sua competência, por forma a prevenir a reincidência.

No entanto, tem-se vindo a verificar uma falta de aproveitamento da informação produzida por parte das entidades com competência na implementação de alterações capazes de prevenir outros acidentes de viação, muitas das vezes justificado com o segredo de justiça presente em diversos acidentes de viação, sendo nessa altura apenas do conhecimento do MP das causas do acidente.

Respeitante à QD3: “Considera-se apropriada, e ajustada à sua finalidade, a formação dos militares responsáveis pela investigação de acidentes de viação?”, esta teve em consideração aquilo que é ministrado aos dias de hoje, fazendo o paralelismo entre a matéria

do curso para a integração da estrutura e as matérias com que os investigadores se deparam no seu dia-a-dia.

Desta forma, é possível constatar que o CICA V, fundamental para a integração na estrutura dos NICA V, é repleto de matérias essenciais para a investigação de um acidente de viação, contemplando áreas como a investigação, o inquérito, o relatório, o desenho técnico e a reconstituição de acidentes. Para além disso, é ministrado um módulo relacionado com tacógrafos analógicos e digitais, também importantes para a investigação de um acidente de viação com uma viatura pesada.

Todavia, é identificada uma falha, desde logo nas matérias ministradas, consideradas desajustadas com aquilo que é pretendido para um militar do NICA V, competente para investigar não só as matérias relacionadas com a criminalidade em acidentes de viação, mas sim a envolvente no ambiente rodoviário.

Comumente o NICA V é o responsável por inquéritos relacionados com criminalidade em ambiente rodoviário, como é o caso do crime de Falsificação de Notação Técnica, previsto no artigo 258.º do Código Penal, ou o crime de Condução Perigosa de Veículo Rodoviário, no artigo 291.º do mesmo diploma.

Desta forma, torna-se evidente a falta de adequação do Curso de Investigação de Crimes em Acidentes de Viação à generalidade das competências dos investigadores dos NICA V.

Para além disso, é tido como fator favorável a colocação de pré-requisitos para a frequência da formação de investigador de crimes em acidentes de viação, podendo passar estes a integrar, a título de exemplo, uma entrevista pessoal, de onde é possível aferir a disposição de cada elemento concorrente para as futuras funções a desempenhar. Outros pré-requisitos como seria o caso da obrigação de conhecimentos ao nível da matemática não é aplicável na realidade portuguesa dada a fraca base de recrutamento da GNR no que respeita a esse fator.

Neste sentido, é urgente a reformulação dos CICA V com a integração de um leque de matérias mais variado e convergente com as funções a desempenhar na atualidade, tendo também em consideração que esta tipologia de investigação está envolta, em diversos casos, em condições não favoráveis ao investigador e que é deveras importante ter a experiência durante a formação.

Para além da formação inicial para a integração da estrutura dos NICA V é também destacada a falta de formação posterior ao início de funções como investigadores, que

poderiam servir como reforço e atualização dos conhecimentos adquiridos no curso inicial e que possam estar já desadequados com a realidade.

Nesta sequência, surge também a possibilidade de realização de parcerias com entidades formadoras externas, com um elevado grau de conhecimento destas matérias, por forma a colmatar a formação deficitária. De relevar o facto de que a formação que se pretende ministrar após a integração nos quadros do NICAV não deve de ficar ao encargo do comandante do Destacamento de Trânsito, uma vez que não é, na generalidade dos casos, o elemento mais adequado e capaz para transmitir os conhecimentos necessário, fruto da sua pouca ou nenhuma formação na área.

A respeito da QD4: “Verifica-se uma cooperação e conhecimento da forma de atuação num cenário de acidente de viação por parte das entidades externas?”, esta teve como principal enfoque as respostas do grupo B de entrevistas, assim como algumas das questões colocadas ao grupo A, visando observar a situação atual no que concerne à relação e a própria atuação das entidades externas.

Num cenário de acidente de viação são inúmeras as entidades com as quais a GNR tem interação no decurso da investigação, como é o caso das equipas de socorro das Corporações de Bombeiros, a Autoridade Nacional de Emergência e Proteção Civil e ainda as Concessionárias das vias de trânsito onde decorrem os acidentes, responsáveis pela sua gestão.

A relação existente até ao momento com todas as entidades é caracterizada como duradoura e eficaz, tendo vindo a dar frutos ao longo dos anos, sendo de enaltecer as imensas ações de cooperação já existentes ao momento.

Foi tido como certo que os operacionais de cada uma das entidades elencadas anteriormente possuem uma formação adequada para o desempenho das funções que lhes competem.

Todavia, constatou-se uma lacuna ao nível da formação, no que se refere ao conhecimento das necessidades da GNR em relação à preservação do local onde se deu o crime. Desta forma, foi aceite pela generalidade dos representantes das entidades que, ao nível da formação, seria uma mais valia ter a GNR como parceira, dado que a partilha de conhecimentos nesta área poderia potenciar o trabalho de ambos os lados, assim como permitiria ter o conhecimento daquilo que é necessário fazer em apoio da atuação de cada uma das forças.

Para além disso, ao nível do que é a cooperação operacional das entidades, esta tende a sofrer quebras quando se verifica uma diminuta interação ou um ineficaz contacto funcional.

Posto isto, urge investir na proximidade institucional com vista à melhoria da interação conjunta das diversas forças, como se verifica na realização de exercícios ou simulacros combinados, onde se coloque no terreno o maior e mais adequado dispositivo possível, por forma a que todos os operacionais verifiquem de que modo atuam os seus pares, sendo também viável a correção de certas atuações menos adequadas à intenção da prestação de socorro e segurança no local.

Para além disso, é necessário que se dê primazia a uma atuação completa durante os exercícios, de modo a que seja possível observar a atuação do primeiro elemento a chegar ao local até ao momento que se dá a recolha da prova por parte do investigador.

Referente à QD5: “No âmbito dos recursos disponíveis para a investigação de acidentes de viação, consideram-se adequados os utilizados pela GNR?”, pretendeu-se com esta percecção o nível de adequação a que se encontram os recursos, quer materiais quer humanos, disponibilizados na Guarda.

Constatámos que, ao nível dos recursos, verifica-se uma enorme lacuna, que se tem vindo a confirmar ao longo dos anos.

No que diz respeito aos recursos humanos podemos afirmar que, à semelhança de outros órgãos da instituição, a estrutura de investigação de acidentes de viação tem vindo a sofrer um decréscimo no seu efetivo, funcionando alguns núcleos abaixo nos números tidos como referência. Esta tendência fará com que o número de processos por militar seja extraordinariamente elevado, concorrendo para que a pressão para o término de um processo seja muito maior e a disponibilidade para a investigação de outra tipologia de crime seja reduzida.

Para além do efetivo reduzido, verificámos que não é o único entrave ao nível dos recursos humanos, sendo de referir a grande rotatividade nos militares afetos a esta capacidade.

Neste sentido, denotou-se também um elevado número de anos ao serviço da GNR na maioria dos militares pertencentes aos NICAV, conduzindo a uma garantia precária da continuidade do serviço, no caso de não ser reposta com rapidez a totalidade do efetivo. A este facto junta-se a necessária experiência técnica, ganha ao longo de anos no desempenho de funções, e que necessita de ser transmitida pelos militares mais antigos aos recém-chegados à estrutura de investigação dos acidentes de viação.

Por outro lado, também no que respeita aos recursos materiais são sentidas dificuldades, relatadas já há um longo período de tempo, sendo que algumas se encontram já identificadas.

Em diversos casos é ainda relatada a desadequação de diversos meios técnicos à realidade e evolução atuais. Os recursos dos quais os NICAV são dotados eram adequados à evolução da atualidade em que estes núcleos foram criados. Todavia, não se acompanhou o desenvolvimento tecnológico, sendo ainda hoje usados os mesmos meios, devido ao facto de que mesmo desadequados são os únicos existentes para a concretização da missão que lhes é atribuída.

Ainda em relação aos recursos materiais, é de referir que existem meios de apoio essenciais, mas que não se deu até ao momento a sua aplicação operacional, como é o caso das viaturas de apoio com material dedicado à investigação, à semelhança do que acontece no país vizinho. Da mesma forma, a GNR tem um enorme distanciamento ao nível do potencial da Guardia Civil, sendo que estes possuem materiais mais evoluídos e acreditados cientificamente.

Após a apresentação da resposta às QD realizada anteriormente, esta converge na resposta à QC: **“Em que medida pode a capacidade de investigação de acidentes de viação da GNR ser melhorada?”**

Neste sentido, a trabalho de investigação aplicada permitiu avaliar de que forma é possível a melhoria da capacidade de investigação de acidentes de viação, frequentemente envolta em processos de grande complexidade e em apoio da sociedade em geral, por forma a garantir uma resposta mais adequada.

Assim, e dada a panóplia de crimes dos quais o NICAV está incumbido, o comando da Guarda deverá de considerar a alteração da sua nomenclatura por forma a adaptar-se à investigação do vasto leque de crimes em ambiente rodoviário, podendo ser estudada a possibilidade de enquadrar na sua competência crimes no mesmo meio atribuídos a outras Forças e Serviços de Segurança.

Para além disso, no que toca a recursos materiais e humanos existe a necessidade de estes serem reforçados e alterados de acordo com as necessidades de cada núcleo, atendendo ao fluxo de inquéritos de cada um. Neste sentido, toma-se como de maior importância o facto de serem necessárias atualizações de softwares e colmatação de lacunas sem a qual se torna impossibilitado o trabalho de investigação.

Ainda no que concerne a possíveis alterações, salienta-se a carência ao nível da formação, que deve de ser tratada tanto ao nível da formação inicial, mais adequada à vasta

categorização de crimes a investigar, como também ao nível da formação *a posteriori*, por forma a atualizar conhecimentos dos militares, dada a constante evolução e alteração das matérias tratadas.

Por outro lado, é de extrema importância aproximar os NICAV a nível nacional, por forma a gerir adequadamente as necessidades e informações, assim como uniformar procedimentos e atuações, sendo uma possível alteração a coordenação por um Oficial da GNR do órgão agregador de todos os núcleos.

Ainda em complemento, a colaboração e cooperação com entidades externas à Guarda carece de ser ainda mais potenciada, podendo surgir melhorias ao nível da difusão de conhecimentos a outras entidades por parte da GNR, assim como incremento das sinergias já existentes através da criação de parcerias e protocolos.

Em suma, o trabalho desenvolvido permitiu a sinalização de potenciais esforços por parte da Guarda com o intuito primeiro de reforçar a abrangência e qualidade do serviço desempenhado pelos militares investigadores dos NICAV, culminando na análise SWOT (Apêndice H) apresentada, nos quais se destacam os pontos fortes e fracos desta capacidade, assim como potenciais oportunidade e ameaças da mesma.

Com o culminar desta investigação, é possível referenciar certas limitações com que nos deparámos, das quais importam destacar as restrições Covid-19 ainda existentes no período da realização dos inquéritos por entrevista, impossibilitando o contacto direto com os entrevistados. Para além disso, a necessidade de escolha de uma amostra com maior abrangência a nível nacional destacaria as mesmas evidências com uma maior representatividade do mesmo problema aqui abordado.

Para investigações futuras é proposta a realização de um estudo na área da investigação dos acidentes de viação, do qual poderia ser possível o aprofundamento das cooperações entre as diversas entidades colaborantes com a GNR, facilitando o trabalho de ambos os lados.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Albarelo, L., Digneffe, F., Hiernaux, J., Maroy, C., Ruquoy, D., & Saint-Georges, P. (1997). *Práticas e Métodos de Investigação em Ciências Sociais (1.ª ed.)*. Gradiva
- Aldah, M., Talbot, R., Hill, J., Giustiniani, G., Fagerlind, H., & Jänsch, M. (2012). Pan-European In-Depth Accident Investigation Network. *Road Safety Data, Collection, Transfer and Analysis*.
- Almeida, M. (2020). *O atual modelo da estrutura de investigação criminal no seio da Guarda Nacional Republicana*. Instituto Universitário Militar
- American Psychological Association [APA] (2021). *Publication Manual of the American Psychological Association*. (7.ª Ed.). American Psychological Association.
- Antonio, P. & Redondo, M. (2004). La Investigación De Los Accidentes De Tráfico. *Cuadernos de La Guardia Civil La Seguridad Del Tráfico*, 31, 81–90.
- Assembleia da República [AR] (2006). Lei n.º 27/2006, de 3 de julho. *Diário da República* n.º 126/2006, Série I de 2006-07-03, páginas 4696 - 4706
- Assembleia da República [AR] (2007). Decreto-Lei n.º 247/2007: Constituição, organização, funcionamento e extinção dos corpos de bombeiros. *Diário da República* n.º 122/2007, Série I de 2007-06-27
- Assembleia da República [AR] (2008). Lei n.º 49/2008 de 27 de agosto: Lei de Organização da Investigação Criminal. *Diário da República*, Série I, n.º 165, 6038- 6042
- Assembleia da República [AR] (2020). Lei n.º 55/2020, de 27 de agosto. *Diário da República* n.º 167/2020, Série I de 2020-08-27, páginas 2 - 11
- Associação Portuguesa das Sociedades Concessionárias de Autoestradas ou Pontes com portagens [APCAP]. (2021). Anuário APCAP 2020 https://apcap.pt/wp-content/uploads/2021/10/AnuarioAPCAP_2020.pdf

- Associação Portuguesa das Sociedades Concessionárias de Autoestradas ou Pontes com portagens [APCAP]. (2021a). APCAP Newsletter Junho 2021. <https://apcap.pt/newsletter-apcap-n-o-12/>
- Atienza, B. (2022). *Historia de La Criminalística en la Guardia Civil*. Instituto Universitario de Investigación sobre Seguridad Interior
- Autoridade Nacional de Emergência e Proteção Civil [ANEPC]. (2017). Manual de apoio à elaboração e operacionalização de Planos de Emergência de Proteção Civil. *Cadernos Técnicos Prociv*, (2)
- Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária [ANSR]. (2014). Vítimas a 30 dias. http://www.ansr.pt/Estatisticas/Documents/2014/Rel_M30D_Fev_2014.pdf
- Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária [ANSR]. (2020). Relatório Anual de Segurança Rodoviária. <http://www.ansr.pt/Estatisticas/RelatoriosDeSinistralidade/Documents/2019/Relat%C3%B3rio%20Anual%20Sinistralidade%20Rodovi%C3%A1ria%202019.pdf>
- Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária [ANSR]. (2022). *Comissão Europeia Apresenta dados preliminares sobre acidentes com vitimas mortais em 2021*. Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária. <http://www.ansr.pt/Noticias/Pages/Comiss%C3%A3o-Europeia-apresenta-dados-preliminares-sobre-acidentes-com-v%C3%ADtimas-mortais-em-2021.aspx>
- Boulagouas, W., García-Herrero, S., Chaib, R., Febres, J. D., Mariscal, M. Á., & Djebabra, M. (2020). An Investigation into Unsafe Behaviors and Traffic Accidents Involving Unlicensed Drivers: A Perspective for Alignment Measurement. *International Journal of Environmental Research and Public Health*. <https://doi.org/10.3390/ijerph17186743>
- Branco, C. (2010). *Guarda Nacional Republicana - Contradições e Ambiguidades (1ª ed.)*. Sílabo.
- Brault, L., (1990) *A comunicação da empresa para além do modelo publicitário*. Edições CETOP.

- Braz, J. (2016). *Ciência, Tecnologia e Investigação Criminal - Interdependências e limites num Estado de Direito Democrático*. Almedina.
- Braz, J. (2020). *Investigação Criminal: Organização, o Método e a Prova - os desafios da nova criminalidade*. Almedina.
- Brereton, G. H. (1961). The Importance of Training and Education in the Professionalization of Law Enforcement. *The Journal of Criminal Law, Criminology, and Police Science*, 52(1), 111–121. <https://doi.org/10.2307/1141511>
- Bryman, A. (2016). *Social Research Methods* (5ª Edição). Oxford University Press
- Carbery, R., & Garavan, T. N. (2005). Organisational Restructuring and Downsizing: Issues Related to Learning, Training and Employability of Survivors. *Journal of European Industrial Training*, 29(6), 488-508. <https://www.emerald.com/insight/content/doi/10.1108/03090590510610272/full/html>
- Castañer, X., & Oliveira, N. (2020). Collaboration, Coordination, and Cooperation Among Organizations: Establishing the Distinctive Meanings of These Terms Through a Systematic Literature Review. *Journal of Management*, 46(6), 965–1001. <https://doi.org/10.1177/0149206320901565>
- Chiavenato, I. (2009). *Recursos Humanos – O Capital Humano das Organizações*. Atlas
- College of Policing (2020). Investigation of fatal and serious injury road collisions. *College of Policing*, (2)
- Costa, J., & Azevedo, P. (2012). *Intervenção em Acidentes com matérias perigosas*. Universidade Lusófona do Porto
- Cunha, G., Brito, B., & Torgal, J. (2007). Sinistralidade rodoviária: contextualização e análise. *Revista de Estudos Demográficos*, 41(13), 13–36.
- Delgado, A. (2021). ERAT: Lo que el accidente esconde. <https://revista.dgt.es/es/reportajes/2021/10OCTUBRE/1001-ERAT-ATGC.shtml>
- Dias, J. P. (2005). Accidents Involving Motorcycles and Pedestrians in Portugal.

Bundesanstalt für Straßenwesen, 55, 158-165.

Dominguez, A. (2009). *La Inspección Técnico-Ocular realizada por la Policía Judicial*. Guardia Civil

Drucker, P. (2002). *A Administração na Próxima Sociedade*. Nobel

Escalona, A. (2010). *Atestado Y Reconstrucción De Accidentes*. Guardia Civil

Fortin, M., Côte, J. & Fillion, F. (2009) *Fundamentos e Etapas do Processo de Investigação*. Lusodidacta

Freixo, M. (2010). *Metodologia Científica: Fundamentos, Métodos e Técnicas (2ª Edição)*. Instituto Piaget.

Gabinete do Secretário-Geral do Sistema de Segurança Interna [Gabinete SGSSI] (2020). Relatório Anual de Segurança Interna [RASI] 2019. Sistema de Segurança Interna.

Gabinete do Secretário-Geral do Sistema de Segurança Interna [Gabinete SGSSI] (2021). Relatório Anual de Segurança Interna [RASI] 2020. Sistema de Segurança Interna.

Gabinete do Secretário-Geral do Sistema de Segurança Interna [Gabinete SGSSI] (2022). Relatório Anual de Segurança Interna [RASI] 2021. Sistema de Segurança Interna.

Guarda Nacional Republicana [GNR] (2003). *Despacho Nº 51/03 – OG, de 29 de agosto*. Comando-Geral da Guarda Nacional Republicana.

Guarda Nacional Republicana [GNR] (2012). *Despacho n.º 36/12 – OG, de 29 de janeiro*. Comando de Doutrina e Formação da Guarda Nacional Republicana.

Guarda Nacional Republicana [GNR] (2014). *Despacho n.º 18/14 – OG, de 11 de março*. Comando-Geral da Guarda Nacional Republicana.

Guarda Nacional Republicana [GNR] (2014a). *Informação n.º 05/CO/14, de 20 de março*. Comando-Geral da Guarda Nacional Republicana.

Guarda Nacional Republicana [GNR] (2015). *Manual de Procedimentos Operacionais em Acidentes de Viação*. Comando Operacional da Guarda Nacional Republicana.

Guarda Nacional Republicana [GNR] (2020). *Relatório de Atividades 2019*. GNR

- Guarda Nacional Republicana [GNR] (2021). *Relatório de Atividades 2020*. GNR
- Guarda Nacional Republicana [GNR]. (2022). Plano de Atividades 2022. GNR
- Guardia Civil [GC]. (2017). *Manual de Investigación de Sinistros Viales*. GC
- Teoría del Atestado, del Departamento de Investigación de Accidentes de la Escuela de Tráfico de la Guardia Civil.
- Guerra, I. C. (2006). *Pesquisa qualitativa e análise de conteúdo: sentidos e formas de uso*. Principia
- Guerra, P., Guerra, P., & Rodrigues, J. (2010). *Humanator – Recursos Humanos e Sucesso Empresarial (4ª ed.)*. Dom Quixote
- Gulati, R., Wohlgezogen, F., Zhelyazkov, P. (2012). *The two facets of collaboration: Cooperation and coordination in strategic alliances*. Academy of Management Analysis
- Hess, K., Orthman, C., & Cho, H. (2015). *Criminal Investigation*.
- Hunt, J. L. (2005). Human Resources Management: An Exploration of Strategic Human Resources Management In Michigan Police Organizations. Grand Valley State University.<http://scholarworks.gvsu.edu/theses/648>
- Instituto Nacional de Emergência Médica (2013). Relatório Anual de Atividades. INEM
- Instituto Nacional de Emergência Médica (2013). Plano de Atividades. INEM
- Instituto Nacional de Emergência Médica (2017). SIEM Sistema Integrado De Emergência Médica. INEM
- Instituto Universitário Militar [IUM] (2019). Orientações metodológicas para a elaboração de trabalhos de investigação. IUM, (2).
- International Traffic Safety Data and Analysis Group [IRTAD] (1998). Definitions and data availability. *OCDE Road Transport Research Programme*
- International Traffic Safety Data and Analysis Group [IRTAD] (2021). Road Safety Annual Report 2020. *International Transport Forum*

- International Traffic Safety Data and Analysis Group [IRTAD] (2022). Road Safety Annual Report 2021. *International Transport Forum*
- Jefatura del Estado (1986). Ley Orgánica 2/1986, de 13 de marzo, Fuerzas y Cuerpos de Seguridad. Núm. 63.
- Jupp, V. (2006). The SAGE Dictionary of Social Research Methods. *SAGE Publications*. <https://doi.org/10.4135/9780857020116>
- Kennedy, D. (1993). The Strategic Management of Police Resources. *National Institute of Justice*. <https://www.ojp.gov/pdffiles1/nij/139565.pdf>
- Leal, A. (2009). Modelação do Sistema Rodoviário: na perspectiva do conflito emergente. Universidade de Lisboa. <http://hdl.handle.net/10451/14065>
- Leal, A., Varela, L., Sousa, M. (2012). *Manual Teórico de Investigação de Acidentes de Viação*. Direção de Investigação Criminal
- Locard, E. (1928). *Manuel de technique policière*. Payot.
- Marconi, M. & Lakatos, E. (2003). *Fundamentos de Metodologia Científica (5ª Edição)*. Editora Atlas S.A.
- Matshidiso Moeti (2021). *Road traffic injuries*. World Health Organization
- Meirinhos, M. (2010). O estudo de caso como estratégia de investigação em educação. *EDUSER: Revista de Educação*, 2(2). <http://www.eduser.ipb.pt>
- Ministério da Administração Interna [MAI] (2006). Decreto-Lei n.º 134/2006, de 25 de julho - Sistema Integrado de Operações de Proteção e Socorro. Diário da República n.º 142/2006, Série I de 2006-07-25, páginas 5231 - 5237
- Ministério da Administração Interna [MAI] (2009) Portaria 174/2009, de 18 de fevereiro: Programa de Apoio aos Equipamentos. Diário da República n.º 34/2009, Série I de 2009-02-18
- Ministério da Administração Interna [MAI] (2010). Despacho n.º 10393/2010 de 22 de junho: Regulamento Geral do Serviço da Guarda Nacional Republicana. Diário da República, 2.ª série — N.º 119

- Ministério da Administração Interna [MAI] (2018). Despacho n.º 3317-A/2018 de 3 de abril: Sistema de Gestão de Operações. Diário da República n.º 65/2018, 1º Suplemento, Série II de 2018-04-03, páginas 2 - 10
- Ministerio del Interior (2014). Boletín Oficial del Estado. Núm. 288 Sec. III Pag. 97450
- Morante, J. (2020). *La Accidentalidad Y Su Investigación En El Plano Microscópico*. Universidad de Valencia
- Moutinho, D. (2021). Utilização De Scanners 3d Na Investigação De Acidentes De Viação. Instituto Superior de Ciências Policiais e Segurança Interna
- Noe, R., Hollenbeck, J., Gerhart, B., e Wright, P. (2006). *Human resource management. Gaining a competitive advantage (5ª ed.)*. McGraw-Hill Irwin.
- Onetti, R., Martínez, P., Hidalgo, F., Hernández, Á., Carmona, J., Ortega, F., Díaz, M., Díaz, I., & Quintero, F. (2015). Procedimiento Operativo de actuación conjunta en los accidentes de tráfico en Andalucía. Empresa Pública de Emergencias Sanitarias. http://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/4.0/deed.es_CO
- Pasadas, R. (2015). *O papel da Guarda Nacional Republicana na prevenção do crime rodoviário: Estudo de Caso no Distrito de Évora*. Academia Militar
- Pádua, L., Sousa, J., Vanko, J., Hruška, J., Adão, T., Peres, E., Sousa, A., & Sousa, J. J. (2020). Digital Reconstitution of Road Traffic Accidents: A Flexible Methodology Relying on UAV Surveying and Complementary Strategies to Support Multiple Scenarios. Universidade de Trás-os-Montes e Alto Douro. <https://doi.org/10.3390/ijerph17061868>
- Pordata (2021). Número de acidentes de viação, dos quais resultaram vítimas, por cada mil carros em andamento. Fundação Francisco Manuel dos Santos
- Pordata (2021a). Número de acidentes de viação e de feridos. Fundação Francisco Manuel dos Santos
- Pordata (2021b). Mortalidade por cada cem acidentes de viação. Fundação Francisco Manuel dos Santos

- Prodanov, C., & Freitas, E. (2013). *Metodologia do Trabalho Científico: Métodos e Técnicas da Pesquisa e do Trabalho Acadêmico*. Universidade Feevale.
- Quivy, R. & Campenhoudt, L. (2018). *Manual de Investigação em Ciências Sociais*. Gradiva
- Romero, H. (2019). Se llama el DIRAT. Su misión, esclarecer los accidentes de tráfico donde las causas no están claras. NIUS Diario https://www.niusdiario.es/sociedad/CSI-carretera-resuelve-90-por-ciento-accidentes-investiga_18_2780145283.html
- Ruão, T. (1999). A Comunicação Organizacional e a Gestão De Recursos Humanos: Evolução e Actualidade. *Cadernos Do Noroeste*, 12(2), 179–194.
- Santos, D., Saias, J., Quaresma, P., & Nogueira, V. (2021). *Machine Learning Approaches to Traffic Accident Analysis and Hotspot Prediction*. Universidade de Évora. <https://doi.org/10.3390/computers10120157>
- Sarmento, M. (2008). *Guia Prático sobre a Metodologia Científica*. Universidade Lusíada
- Sarmento, M. (2013). *Metodologia científica para a elaboração, escrita e apresentação de teses*. Universidade Lusíada.
- Saumure, K., & Lisa M.G. (2008). "Virtual Research." *The Sage Encyclopedia of Qualitative Research Methods*. SAGE Publications. http://www.sageereference.com/research/Article_n486.html
- Shinar, D., Valero-Mora, P., van Strijp-Houtenbos, M., Haworth, N., Schramm, A., De Bruyne, G., Cavallo, V., Chliaoutakis, J., Dias, J., Ferraro, O. E., Fyhri, A., Sajatovic, A. H., Kuklane, K., Ledesma, R., Mascarell, O., Morandi, A., Muser, M., Otte, D., Papadakaki, M., & Tzamalouka, G. (2018). Under-reporting bicycle accidents to police in the COST TU1101 international survey: Cross-country comparisons and associated factors. *Accident Analysis and Prevention*, 110, 177–186. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2017.09.018>
- Silvestre, M., Fialho, I., & Saragoça, J. (2014). Word knowledge building Meta-evaluation of a Guide of Semi-structured interview. Da palavra à construção de conhecimento Meta-avaliação de um Guião de Entrevista semi-estruturada. *Artículos de Ciencias Sociales*, 3, 321–330.

- Sousa, J. (2017). *Avaliação do potencial da utilização de Veículos Aéreos Não Tripulados na investigação de acidentes de viação*. Universidade de Trás-os-Montes e Alto Douro
- Spencer, L. & Spencer, S. (1993) *Competence at Work: Models for Superior Performance*. John Wiley & Sons
- Stake, R. E. (1999). *Investigación con estudio de casos*. Morata
- Swanson, C., Territo, L., Taylor, R. (2012). *Police Administration: Structures, Processes, and Behavior, 8th Edition*. University Texas at Dallas.
- Turney, L. (2009). "Virtual Interview." *The Sage Encyclopedia of Qualitative Research Methods*. SAGE Publications. http://www.sageereference.com/research/Article_n485.html.
- Valente, M. (2004). *Dos Órgãos de Polícia Criminal – Natureza, Intervenção, cooperação*. Almedina.
- Valente, M. (2006). *Regime Jurídico da Investigação Criminal - Comentado e anotado (3ªEd.)*. Almedina.
- Vaz, C., Loureiro, A., Barbosa, I., & Antunes, P. (2009). *Técnicas de recolha de dados em investigação qualitativa*. <https://doi.org/10.1177/0038038508094565>
- Velada, A. (2007). *Avaliação da Eficácia da Formação Profissional: Factores que Afectam a Transferência da Formação Para o Local De Trabalho*. Instituto Superior de Ciências do Trabalho e da Empresa.
- Velázquez, S. & Carrasco, R. (2015). *Delitos y criminalidad vial en España. Evolución de la delincuencia contra la Seguridad Vial (2012-2015)*. Fundación Linea Directa
- Vieira, R. (2014). *A investigação de crimes em acidentes rodoviários: a importância da prova material na imputação da responsabilidade criminal*. Academia Militar
- Vilelas, J. (2020). *Investigação. O Processo de Construção do Conhecimento*. Edições Sílabo
- Zwell, M. (2000). *Creating a culture of competence*. Wiley

APÊNDICES

Apêndice A – Desenho do Estudo

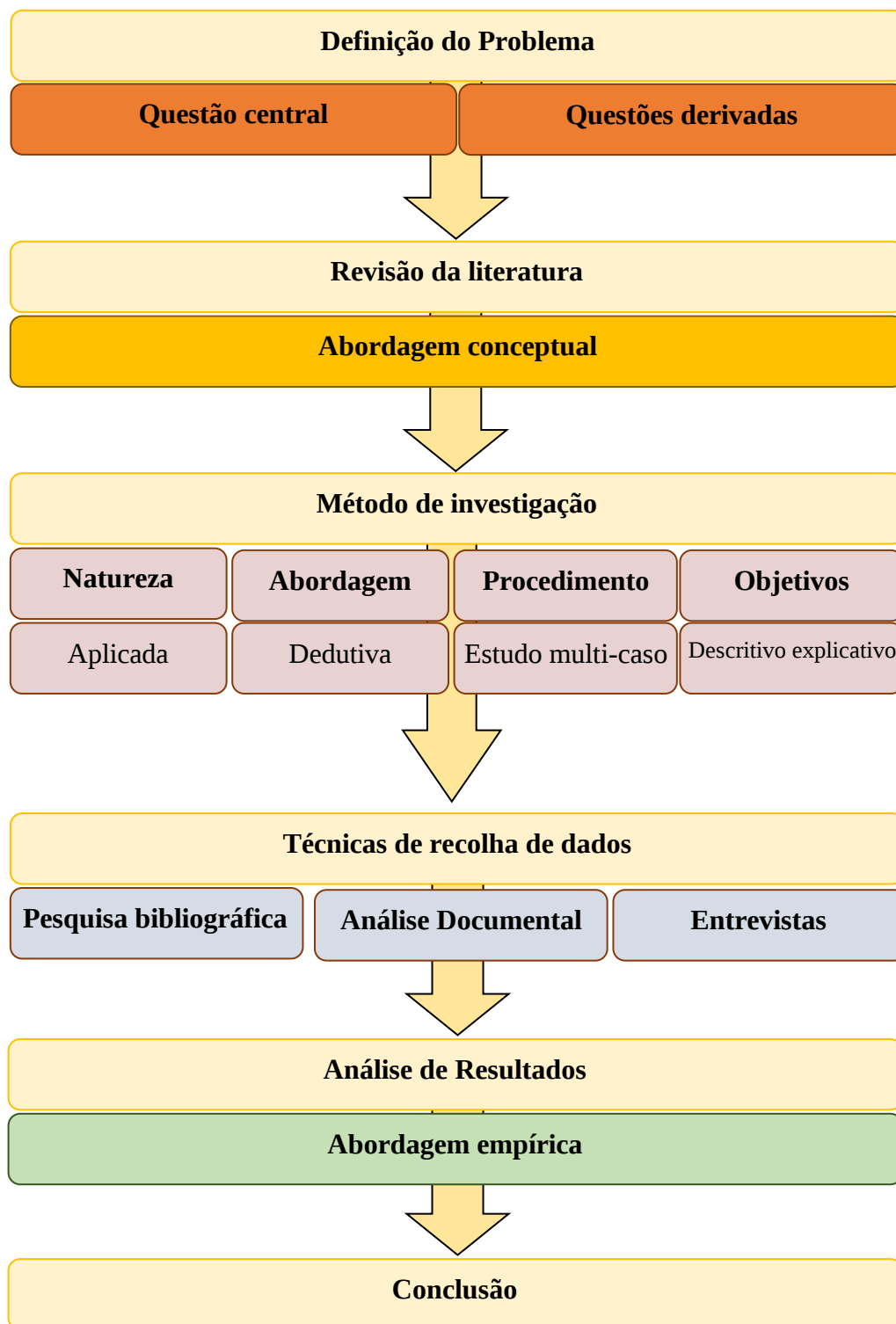


Figura n.º 4 - Esquema do desenho do estudo

Fonte: Elaboração Própria

Apêndice B – Carta de apresentação



ACADEMIA MILITAR

INVESTIGAÇÃO DE ACIDENTES DE VIAÇÃO: Melhoria da capacidade especializada da GNR

Autor: Aspirante de Infantaria da GNR João Paulo Pereira Gomes

Orientador: Major de Infantaria da GNR Nuno Filipe da Silva Lopes

Coorientador: Major de Artilharia Sandrina Costa Cunha

Mestrado Integrado em Ciências Militares, na especialidade de Segurança

Guião de entrevista

Lisboa, março de 2022

CARTA DE APRESENTAÇÃO

O trabalho de investigação aplicada aqui desenvolvido e subordinado ao tema: “*A investigação de acidentes de viação: Melhoria da capacidade especializada da GNR*” é o culminar de um ciclo de estudos do Mestrado em Ciências Militares, na especialidade de Segurança.

Nesta investigação serão abordados vários subtemas ligados à grande temática da investigação de acidentes de viação como será o caso do papel da GNR na investigação da sinistralidade rodoviária, as estatísticas mais significativas, a formação dos militares encarregues desta tarefa, os meios disponíveis e a relação da Guarda com entidades externas envolvidas no processo.

Como forma de complementar a investigação, a recolha de dados funcionará sobretudo no Comando Territorial do Porto e Guardia Civil, que é tida como fonte de doutrina neste âmbito.

Desta forma, a entrevista semiestruturada tem como principal objetivo a recolha de dados que possam suplementar esta informação de conceitos enriquecedores e dissipar questões dúbias acerca do tema. Para além disso, este inquérito por entrevista fomentará a partilha de experiências que culminará numa melhor exposição de ideias neste trabalho de investigação.

As respostas aqui dadas às questões subseqüentes permitir-nos-ão alcançar os objetivos desta investigação e terão como fim apenas o estudo na presente investigação, solicitando assim autorização para transcrever a entrevista.

Grato pela sua colaboração e disponibilidade.

Atenciosamente,

João Paulo Pereira Gomes
Aspirante de Infantaria da GNR

Apêndice C – Guião de entrevista grupo A

IDENTIFICAÇÃO DO ENTREVISTADO

Nome:	Função:
Organização/Órgão:	Habilitações Literárias:
Cargo/Posto:	Data:

GUIÃO

1. No seu ponto de vista, como caracteriza a evolução da estrutura de investigação de acidentes de viação na GNR?
2. De que forma a criação de uma capacidade dedicada à investigação de crimes em acidentes de viação levou à melhoria da segurança rodoviária?
3. A Guarda tem dedicado a atenção necessária a esta capacidade ou estagnou o seu esforço na melhoria da mesma?
4. De entre os militares integrantes da estrutura, existe alguma especialização em determinadas tipologias de inquéritos?
5. No seu entender, os recursos humanos e materiais afetos aos NICAV são os adequados à realidade nacional?
6. No espectro do seu conhecimento na área de investigação de acidentes de viação, quais os principais problemas e dificuldades e qual a forma de serem colmatados?
7. De acordo com a sua perceção, a formação dos militares é a necessária e adequada para as funções que desempenham? Considera necessária a obrigatoriedade de pré-requisitos para o ingresso na estrutura?
8. Considera ser possível a melhoria da fidedignidade do trabalho produzido pelos militares perante entidades externas (ANSR, MP, etc.)?
9. A dedicação total à investigação das causas e autores de um acidente de viação é benéfica para os NICAV ou dever-se-ia potenciar a valência com a investigação de

qualquer tipologia de crime em ambiente rodoviário como é o caso, a título de exemplo, do crime de condução perigosa?

10. Tendo em conta que em certas ocasiões os militares da Guarda não são os primeiros elementos a chegar ao local do acidente, é sua opinião que deveria de ser facultada por parte da GNR formação a esses elementos por forma a uniformizar procedimentos?
11. Em relação à cooperação entre a GNR e as diversas entidades externas que, direta ou indiretamente, atuam perante uma situação de acidente de viação (MP, Bombeiros, INEM, Proteção Civil, Concessionárias), é sua opinião que esta deveria de ser potenciada?
12. Em que sentido poderia ser proposta uma alteração à organização da estrutura de investigação crimes em acidentes de viação, tal como a reformulação de um órgão coordenador?
13. A Guardia Civil, no que respeita à investigação de acidentes de viação, é uma boa base no sentido de evolução da GNR?
14. A cooperação internacional, em situações de elevada complexidade que assim o exigissem, traria benefícios à Guarda?
15. Considera relevante acrescentar alguma informação em prol da investigação que não tenha sido abordada anteriormente?

Muito Obrigado pela Disponibilidade e Colaboração.

Aspirante João Gomes

Apêndice D - Guião de entrevista grupo B

IDENTIFICAÇÃO DO ENTREVISTADO

Nome:	Função:
Organização/Órgão:	Habilitações Literárias:
Cargo/Posto:	Data:

GUIÃO

1. De que forma caracteriza a relação existente entre a GNR e os restantes [membros da entidade entrevistada] num cenário de acidente de viação?
2. Considera suficientes os conhecimentos dos [membros da entidade entrevistada], em relação à forma de atuação, perante um acidente de viação?”
3. Em que medida a transmissão, por parte da GNR, de informação relativa à gestão de um local de acidente de viação seria benéfica para os [membros da entidade entrevistada]?
4. Na sua opinião, de que forma a cooperação entre GNR e [entidade entrevistada] poderia ser potenciada?
5. A delimitação do local do acidente em zonas geográficas com restrições de acesso aos diversos elementos presentes no teatro de operações seria prático para a realidade das operações de socorro?
6. Num cenário de acidente de viação quais são as prioridades por parte da [entidade entrevistada]?
7. No seu entendimento, de que forma pode a atuação dos [membros da entidade entrevistada] ser melhorada?
8. Sendo uma das competências das comissões de Proteção Civil a promoção de exercícios e simulacros envolvendo as várias entidades, no âmbito dos acidentes de viação, seria uma mais valia?

9. Considera relevante acrescentar alguma informação em prol da investigação que não tenha sido abordada anteriormente?

Muito Obrigado pela Disponibilidade e Colaboração.

Aspirante João Gomes

Apêndice E - Guião de entrevista grupo C

IDENTIFICAÇÃO DO ENTREVISTADO

Nome:	Função:
Organização/Órgão:	Habilitações Literárias:
Cargo/Posto:	Data:

GUIÃO

1. A Guardia Civil, no que respeita à investigação de acidentes de viação, é uma boa base no sentido de evolução da GNR?
2. No seu ponto de vista, como caracteriza a estrutura de investigação de acidentes de viação na GNR, quando comparada com a Guardia Civil?
3. De que forma a criação de uma capacidade dedicada à investigação de crimes em acidentes de viação contribuiu para a diminuição da sinistralidade rodoviária em Espanha?
4. No seu entender, em que medida os recursos técnicos da Guardia Civil para a investigação de acidentes de viação poderiam ser transpostos para a realidade da GNR?
5. No espectro do seu conhecimento na área de investigação de acidentes de viação, quais os principais problemas e dificuldades encontrados na GNR e não visíveis na Guardia Civil?
6. De acordo com a sua perceção, o trabalho desenvolvido pelos militares da Guardia Civil está melhor sustentado do que no caso da GNR?
7. Em que sentido poderia ser proposta uma alteração à organização da estrutura de investigação crimes em acidentes de viação na GNR, tendo como exemplo a Guardia Civil?
8. A cooperação internacional com a Guardia Civil, em situações de elevada complexidade que assim o exigissem, traria benefícios à Guarda?

9. O estreitamento de ligações e a formação conjunta sobre a atuação operacional com entidades envolvidas no socorro a vítimas é utilizado na Guardia Civil? No caso nacional, é viável?
10. Considera relevante acrescentar alguma informação em prol da investigação que não tenha sido abordada anteriormente?

Muito Obrigado pela Disponibilidade e Colaboração.

Aspirante João Gomes

Apêndice F – Quadro de entrevistados

Quadro n.º 4 – Quadro de entrevistados

	Entrevistados		Posto	Função desempenhada (com interesse na investigação)	Modo	Data
Grupo A	E1	Mário Abreu	Capitão	Comandante DT Braga	Presencial	04Abr22
	E2	Cristiano Pereira	Sargento-Ajudante	Chefe NICA V Braga	Presencial	04Abr22
	E3	Luís Paulino	Capitão	Comandante DT Porto	Presencial	07Abr22
	E4	António Pinto	Primeiro-Sargento	Chefe NICA V Porto	Presencial	07Abr22
	E5	António Leal	Coronel	Comandante UNT (influenciador do aparecimento dos NICA V)	Videochamada	06Abr22
	E6	Pedro Barrete	Tenente-Coronel	Chefe da DT SR	Videochamada	28Abr22
	E7	João Rosa	Sargento-Ajudante	DIC	Correio eletrónico	29Abr22
Grupo B	E8	Rui Costa		2.º Comandante Distrital das Operações de Socorro de Braga	Presencial	04Abr22
	E9	Pedro Ribeiro		Comandante dos BV Braga	Presencial	04Abr22
	E10	Hélder Ferreira		Coordenador Operacional Municipal Amarante	Correio Eletrónico	04Mai22
	E11	Rui Ribeiro		Comandante BV Amarante	Videochamada	23Abr22
	E12	António Sousa		Presidente APCAP	Videochamada	15Abr22
Grupo C	E13	Pedro Valente	Major	Chefe da Repartição de Relações Públicas e Imagem	Correio eletrónico	30Mai22

Fonte: Elaboração Própria

Apêndice G – Análise qualitativa de resultados do Grupo A

Quadro n.º 5 – quadro de análise de conteúdo das respostas à questão 1

1. No seu ponto de vista, como caracteriza a evolução da estrutura de investigação de acidentes de viação?	
Comandante DT Braga	“... não se pode considerar que houve uma evolução...” “...muito pouco mudou desde a criação da estrutura até ao momento...” “...o trabalho feito para o surgimento desta capacidade simplesmente estagnou...”
Chefe NICA V Braga	“...completa estagnação...” “...os militares têm de ser autodidatas para evoluírem dentro da área...” “...falta de preocupação com esta capacidade...”
Comandante DT Porto	“...a evolução praticamente não existiu desde há muitos anos...” “...os militares passam a adquirir conhecimento por vontade própria...” “...em termos tecnológicos não se acompanhou a evolução das matérias...”
Chefe NICA V Porto	“...basicamente não se sentiu evolução nenhuma...” “...é feito o esforço para avançar ao nível tecnológico por vontade própria...” “...os scanners e a fotogrametria deveriam de ser usados...” “...o esforço feito para avançar é feito pelo Comandante do DT...”
UNT	“...em 2004 a competência surgiu na Brigada de Trânsito...e com a sua extinção passou para a DIC...” “...possibilidade de usar o PC Crash e o levantamento topográfico através de nuvens de pontos...” “...porém a evolução ficou-se neste sentido...”
DTSR	“...houve uma evolução e um grande impulso para a criação...” “...acabou por estabilizar e neste momento existe uma completa estagnação...”
DIC	“...NICA V atualmente investigam uma panóplia de crimes...” “...não se tem acompanhado a evolução a nível tecnológico...” “...falta de investimento em meios tecnológicos e formação...”

Fonte: Elaboração Própria

Quadro n.º 6 – quadro de análise de conteúdo das respostas à questão 2

2. De que forma a criação de uma capacidade dedicada à investigação de crimes em acidentes de viação levou à melhoria da segurança rodoviária?	
Comandante DT Braga	“...o trabalho dos NICA V é puramente reativo...” “...a informação recolhida nos relatórios dos investigadores poderiam, e deveriam, de ser melhor utilizados...” “...o que acontece na maioria das situações é a falha, por parte das entidades responsáveis, no que respeita à melhoria das condições de segurança com base no trabalho feito pela GNR...”

Chefe NICAV Braga	“...é-nos pedido apoio no estudo de pontos de elevada sinistralidades...” “...os relatórios que são produzidos pelo NICAV muitas vezes não são usados por quem tem competência...” “...os municípios e as responsáveis das vias são quem mais teria a ganhar com estas informações...”
Comandante DT Porto	“... o efeito, a existir, será residual...” “...os comportamentos dos condutores não mudam com as condenações, resultado das investigações do NICAV...”
Chefe NICAV Porto	“...era bom que as informações chegassem, via tribunal, a quem de direito...” “...nós enviamos os relatórios para o tribunal, mas não sabemos se chegam às entidades competentes...”
Comandante UNT	“... tem muita influência no combate à sinistralidade rodoviária...” “...no antecedente a investigação era feita com base nas testemunhas que eram os intervenientes...não havia isenção nos depoimentos...” “...são usados os acidentes rodoviários como forma de camuflar outros crimes...” “...ao descobrir as causas prevenimos que outros façam o mesmo...”
DTSR	“...quando trabalhamos na descoberta das causas de um acidente é sempre benéfico para prevenir sinistralidade rodoviária...” “os inquéritos remetidos para o MP não são é estudados pelas entidades competentes...” “...é uma excelente fonte de análise para melhorar determinadas vias...” “...da nossa parte era importante que os inquéritos fossem também analisados...” “...podíamos canalizar a fiscalização de acordo com os relatórios produzidos...”
DIC	“...autoridades judiciais com dificuldade em julgar a criminalidade associada ao ambiente rodoviário... por falta de OPC com competência na matéria...” “...havendo um órgão com grandes efeitos nesta área diminuiu o sentimento de impunidade...” “...antes da criação Portugal era dos países com maior taxa de acidentes...”

Fonte: Elaboração Própria

Quadro n.º 7 – quadro de análise de conteúdo das respostas à questão 3

3. A guarda tem dedicado a necessária atenção?	
Comandante DT Braga	
Chefe NICAV Braga	
Comandante DT Porto	
Chefe NICAV Porto	
Comandante UNT	“...para haver evolução tem de haver pesquisa de conhecimento novo...” “...tem de haver pessoas qualificadas para fazer evoluir...” “...não se verifica evolução...” “...no sentido de evoluir deveria de haver um oficial ligado a esta atividade em permanência...”

DTSR	
DIC	“...com a extinção da BT...verificou-se uma estagnação...” “...Comandos Territoriais não têm a sensibilidade ‘esperada’...”

Fonte: Elaboração Própria

Quadro n.º 8 – quadro de análise de conteúdo das respostas à questão 4

4. De entre os militares integrantes da estrutura, existe alguma especialização em determinadas tipologias de inquéritos?	
Comandante DT Braga	“...não existe nenhum tipo de especialização...” “...há militares mais à vontade num certo tipo de inquéritos (...) devem de estar conscientes do processo de todas as investigações...”
Chefe NICAV Braga	“...um militar faz qualquer tipo de inquéritos...” “...como chefe do NICAV faço um esforço para todos trabalharem os diferentes inquéritos...” “...a heterogeneidade de inquéritos faz com que percebam a complexidade de todos os crimes...”
Comandante DT Porto	“...todos os militares estão preparados para trabalhar em qualquer tipo de processo...” “...há militares mais dentro de certa legislação e esses podem apoiar o militar a quem o processo foi distribuído...”
Chefe NICAV Porto	“... a distribuição dos processos aleatória...” “... há militares com mais à vontade numa certa tipologia de processos (...) todos trabalham nos vários tipos de processos...” “...a facilidade com determinada tipologia de legislação pode levar à partilha de conhecimento entre os militares...”
UNT	
DTSR	
DIC	

Fonte: Elaboração Própria

Quadro n.º 9 – quadro de análise de conteúdo das respostas à questão 5

5. No seu entender, os recursos humanos e materiais afetos aos NICAV são os adequados à realidade nacional?	
Comandante DT Braga	“...o efetivo é escasso...” “...torna-se difícil gerir os processos em mão com tão poucos miliares...” “...a GNR tem um grande comprometimento com esta realidade, mas falta investimento na capacidade...”
Chefe NICAV Braga	“...os recursos são insuficientes...” “...o nosso quadro orgânico é de 8 militares e temos apenas 5 investigadores...” “...os acidentes evoluem e nós não temos acesso à evolução...”
Comandante DT Porto	“...os recursos materiais são os mais escassos...” “...não temos materiais básicos para que a investigação decorra...” “...há uma parceria com uma universidade para usarmos um drone...” “...as aquisições levam o seu tempo...” “as dotações orgânicas dos NICAV não correspondem à realidade...”

Chefe NICAV Porto	“...uma investigação durante a noite requer materiais que não temos...” “...os nossos militares usam programas informáticos em computadores que não os suportam para funcionar normalmente...” “...como órgão especializado nesta área necessitamos de licenças de softwares (...) prolongam o tempo da investigação...”
Comandante UNT	“...mínimo funcional de 6 militares...” “... há a necessidade de uma escala permanente (...) não se sabe quando acontece um acidente...” “...adequar o número de militares ao número de casos a investigar...” “...intenção de atribuir um veículo adequado...nem todos os NICAV tiveram esta possibilidade...”
DTSR	
DIC	“...não são adequados à realidade...” “...as necessidades já foram elencadas superiormente todas as necessidades...”

Fonte: Elaboração Própria

Quadro n.º 10 – quadro de análise de conteúdo das respostas à questão 6

6. No espectro do seu conhecimento na área de investigação de acidentes de viação, quais os principais problemas e dificuldades e qual a forma de serem colmatados?	
Comandante DT Braga	
Chefe NICAV Braga	
Comandante DT Porto	
Chefe NICAV Porto	
Comandante UNT	“...necessidade de haver um oficial responsável por esta área de atividade...” “...não adequar o efetivo à quantidade de serviço existente...”
DTSR	
DIC	“...falta muito acentuada de recursos humanos...” “...rácio de inquéritos muito elevado...” “...colmatar o défice acentuado de investigadores...passa pela realização do CICAV...” “...falta de meios disponíveis para a execução das suas funções...” “...tempo médio de envio dos relatórios de autópsia (...) exames toxicológicos (...) peritagem de tacógrafos...” “...ações de sensibilização (...) criação de protocolos...”

Fonte: Elaboração Própria

Quadro n.º 11 – quadro de análise de conteúdo das respostas à questão 7

7. De acordo com a sua perceção, a formação dos militares é a necessária e adequada para as funções que desempenham? Considera necessária a obrigatoriedade de pré-requisitos para o ingresso na estrutura?	
Comandante DT Braga	“...deveria de existir mais formação para esta capacidade...” “...a formação poderia enriquecer o nosso inquérito...” “...temos capacidade para melhorar e deveriam de dar essa possibilidade...” “...os CICA V também devem de ser feitos com mais elementos...” “...os pré-requisitos podiam ser benéficos, mas a entrevista pessoal era essencial...”
Chefe NICA V Braga	“...é essencial termos formação quer dentro da Guarda quer fora, até mesmo com marcas dos automóveis...” “...há assuntos essenciais que as faculdades podem transmitir a nível nacional...” “...a formação tem de ser contínua...” “...se existisse essa possibilidade era crucial que acontecesse...”
Comandante DT Porto	“...a pouca formação que existe na Guarda é normalmente dada pelo próprio destacamento...” “...na existência da Brigada de Trânsito a formação era em maior quantidade, devido à própria orgânica...” “...os pré-requisitos iriam limitar demais o recrutamento...” “...havendo interesse os militares adaptam-se à exigência da estrutura...”
Chefe NICA V Porto	“...atuamos no Século XXI com formação do Século XX...” “...os militares têm a formação inicial...” “...os militares têm formação a título pessoal, como foi no caso do drone...” “...era bom mas não é essencial...” “...um bom investigador não é um matemático...” “...as reciclagens eram benéficas para todos...” “...há um enorme distanciamento entre o teórico e o prático...”
Comandante UNT	“...para se fazerem cálculos...um dos conhecimentos básicos é a matemática e física...” “...não existe na Guarda uma base de recrutamento suficiente para seleccionar esses indicadores...” “...a criação de um núcleo de reconstituição científica de acidentes... para fazer cálculos de NICA V sem pessoal com este conhecimento.” “...há militares a fazerem formação superior que são uma mais valia...”
DTSR	
DIC	“... voluntariedade do militar e possuir o Curso de Trânsito (...) requisitos mínimos numa fase inicial...” “...poderão ser explorados (...) poder de argumentação, resistência a fatores com que se irão deparar...” “...situação ideal (...) aptidões na área da matemática (...) não seria possível por falta de militares com essas aptidões...”

Fonte: Elaboração Própria

Quadro n.º 12 – quadro de análise de conteúdo das respostas à questão 8

8. <i>Considera ser possível a melhoria da fidedignidade do trabalho produzido pelos militares perante entidades externas (ANSR, MP, etc.)?</i>	
Comandante DT Braga	“...o nosso trabalho é já bem visto pelas entidades externas...” “...se os nossos conhecimentos fossem acreditados por outras instituições ou apoiados seria ainda melhor...”
Chefe NICAV Braga	“...é notória a evolução da capacidade quando nos juntamos com a Universidade do Minho...” “...as parcerias são uma excelente medida para incrementar a fidedignidade do trabalho desenvolvido...”
Comandante DT Porto	“...as parcerias resultam e são muitas vezes chamados pelo próprio tribunal...” “...estas ligações servem também para elevar a qualidade do nosso trabalho...”
Chefe NICAV Porto	“...na falta de licenças dos softwares, e hardware compatível, as parcerias são uma excelente forma de colmatar estas falhas...” “...o problema das parcerias são a extensão do processo que irá prolongar-se no tempo...”
Comandante UNT	“...atividade tem sido um sucesso extraordinário...” “...MP valoriza o trabalho desenvolvido pelos militares...” “...são atribuídos casos à GNR fora da nossa ZA...” “...são pedidas perícias à Guarda...pela sua complexidade...” “...GNR melhor organismo a nível nacional para atuar em permanência nestes casos...”
DTSR	“... o trabalho dos NICAV é um e é bem feito...” “...a aposta passaria por insistir na análise dos relatórios dos investigadores...” “...um acidente leve pode ter tido as mesmas causas de um acidente grave e só não teve as mesmas consequências por outros fatores...” “...a análise permitia o contacto com entidades externas, mas tem de ser feito por uma estrutura acima dos NICAV...”
DIC	“...sim, nomeadamente através da sustentação dos inquéritos através de dados técnicos e científicos...” “...parte pela aquisição de equipamentos (...) margem de erro mínima...”

Fonte: Elaboração Própria

Quadro n.º 13 – quadro de análise de conteúdo das respostas à questão 9

9. <i>A dedicação total à investigação das causas e autores de um acidente de viação é benéfica para os NICAV ou poder-se-ia potenciar a valência com a investigação de qualquer tipologia de crime em ambiente rodoviário como seria o caso, a título de exemplo, dos que são do conhecimento da Guarda através de fontes abertas?</i>	
Comandante DT Braga	“...o trabalho é feito e nós estamos capacitados para tal...” “...não podemos garantir uma maior resposta dado que a estrutura dos NICAV atualmente não está preparada para a resposta a ambas as vertentes...” “...o número de inquéritos por militar impossibilita a divergência para outras situações...”

Chefe NICAV Braga	“... o NICAV já tem a competência no âmbito rodoviário...” “...temos vindo a receber imensas denúncias e fazemos a investigação...” “...nas várias situações temos de mostrar que estamos presentes e não permitir o sentimento de impunidade...”
Comandante DT Porto	“... a abrangência é essencial e possível para os NICAV...” “...essa investigação era benéfica para o lançamento de policiamento pró-ativo...” “...tendo em conta o dispositivo existente o foco tem de ser outro...”
Chefe NICAV Porto	“...os NICAV investigam crimes em ambiente rodoviário na sua plenitude...” “...em relação à investigação de crimes em fontes abertas é necessário haver recursos...” “...há a esperança que este grupo especializado seja capaz de dar resposta a várias frentes, mas sem recursos não é possível...”
Comandante UNT	“...NICAV está preparado para fazer esse tipo de investigações...” “...há investigações noutros âmbitos de criminalidade rodoviária...dificuldade prende-se com o número de processos atribuídos aos militares.”
DTSR	“... os NICAV não se podem focar só nos acidentes de viação...” “...a investigação criminal em ambiente rodoviário é cada vez mais abrangente...” “um acidente do qual não resultem mortos ou feridos graves pode ter de ser investigado para verificar a existência de outro crime como é o caso dos acidentes com veículos pesados...” “...devíamos de ter militares para a investigação de acidentes de viação e outros dedicados à criminalidade em ambiente rodoviário...” “...há crimes rodoviários que não são da nossa competência e podiam ser por nós investigados, libertando outros órgãos dessa função...”
DIC	“...os NICAV podem investigar outros crimes praticados em ambiente rodoviário...” “...urge iniciar a reformulação do atual curso de especialização CICAV...”

Fonte: Elaboração Própria

Quadro n.º 14 – quadro de análise de conteúdo das respostas à questão 10

10. Tendo em conta que em certas ocasiões os militares da Guarda não são os primeiros elementos a chegar ao local do acidente, é sua opinião que deveria de ser facultada por parte da GNR formação a esses elementos por forma a uniformizar procedimentos?	
Comandante DT Braga	“...as equipas que se deslocam em primeiro lugar tem de perceber o que é a preservação do meio de prova...” “...existem situações em que no local só fica o veículo porque limpam tudo...” “...esta consciência é benéfica para nós e para eles...”
Chefe NICAV Braga	“...por vezes é feito, mas não é eficiente...” “...a formação tem de ser dada ao nível de cada corporação e não nos podemos ficar pelos representantes distritais...” “...se eles não tiverem a consciência não conseguimos chegar a algumas conclusões...”

Comandante DT Porto	“...esse conhecimento seria muito útil e resultaria numa melhor gestão do local do crime...” “... é uma questão muito pertinente e estariamos a trabalhar para nós... ”
Chefe NICAV Porto	“...existe já pessoal com formação e outros sem conhecimentos e nota-se na sua atuação...” “... o local vai ser contaminado por muito que nós tentemos manter tudo intacto...de ser preservado ao máximo...”
UNT	
DTSR	
DIC	

Fonte: Elaboração Própria

Quadro n.º 15 – quadro de análise de conteúdo das respostas à questão 11

<i>11. Em relação à cooperação entre a GNR e as diversas entidades externas que, direta ou indiretamente, atuam perante uma situação de acidente de viação (MP, Bombeiros, INEM, Proteção Civil, Concessionárias), é sua opinião que esta deveria de ser potenciada?</i>	
Comandante DT Braga	“...é sempre benéfico todos trabalharem em conjunto... ” “...se todas as entidades perceberem o que têm de fazer então o resultado será mais vantajoso... ” “...nós podíamos transmitir os resultados dos relatórios e outras informações resultantes da análise dos acidentes...”
Chefe NICAV Braga	“...deveria de ser potenciada... ” “...não existe uma parceria com os gabinetes de medicina legal e as informações demoram a chegar...” “...a medicina legal dá-nos informações que não são importantes para nós...”
Comandante DT Porto	“...os simulacros são benéficos para cada um ter conhecimento das capacidades das forças envolvidas...”
Chefe NICAV Porto	“... temos de ter o conhecimento da capacidade instalada... ” “...um evento de uma magnitude diferente causa outro desgaste e escassez de recursos...” “...a interação de toda a estrutura do NICAV indicar-nos-ia o ponto de rutura da capacidade...” “...as concessionárias estão muito presentes num acidente de viação e há contactos...” “...num DT é difícil a interação com todos os municípios do distrito...”
Comandante UNT	“...mais importante é a preservação da cena de crime... ” “...conhecimento dos bombeiros é essencial no cuidado da sua atuação...” “...dar a conhecer ao MP é essencial para mostrar a objetividade da investigação...”
DTSR	
DIC	“... a complexidade na investigação (...) origina a que estes processos sejam morosos... ” “...principais influenciadores (...) fatores internos que dependem diretamente da Guarda e fatores externos, que dependem dos vários organismos intervenientes...” “...a cooperação entre a Guarda e as diversas entidades (...) são extremamente importantes para a investigação e os resultados

	“...ações de cooperação e dar continuidade aos protocolos existentes...”
--	--

Fonte: Elaboração Própria

Quadro n.º 16 – quadro de análise de conteúdo das respostas à questão 12

12. Em que sentido poderia ser proposta uma alteração à organização da estrutura de investigação crimes em acidentes de viação?	
Comandante DT Braga	“... dever-se-ia apostar numa uniformização a nível nacional...” “...a possibilidade de investigação dos vários crimes em ambiente rodoviário tem de ser ajustada ao quadro orgânico ...” “...as expectativas estão muito altas e temos de nos adaptar...” “...tem de haver diálogo entre nós...”
Chefe NICAV Braga	“...temos de homogeneizar e centralizar as informações...” “...os recursos que eu tenho ao meu dispor são muito diferentes dos restantes...” “...um investigador à civil tem uma proximidade diferente com a população e não há essa preocupação...” “...temos de estar todos ligados a uma mesma entidade ...” “... reorganização dos quadros orgânicos...” “...dar possibilidade para a preocupação com outros tipos de processos...”
Comandante DT Porto	“... rejuvenescimento do efetivo para continuar o dinamismo...” “...militares bons, mas com muitos anos de serviço...” “... formação técnica , não dada pelo DT, por forma a acompanhar a evolução das matérias...quer internamente quer externamente...” “... meios materiais são essenciais para continuar o trabalho...” “...um órgão coordenador estaria mais à frente no pensamento para apoiar a atividade dos NICAV...” “...um pensamento comum e generalizado a nível nacional daria uma evolução diferente...até na criação de NEP...”
Chefe NICAV Porto	“...os recursos humanos têm de ser pensado a médio prazo...” “...idade do efetivo é elevada...” “...a evolução tem de começar no mais básico , que está a faltar...” “...o cidadão não consegue perceber que temos lacunas de recursos ...” “...uma unidade centralizada traria outra importância para os NICAV...até mesmo em relação a concursos para aquisição de materiais...”
Comandante UNT	“...a criação de um órgão coordenador seria benéfica...” “...a atribuição à UNT assemelha-se ao que acontece na DIC (...) coordenação indireta ...” “...processo centralizado da BT era facilitador ...”
DTSR	“...neste momento já existe uma coordenação centralizada feita pela DIC...” “...terá de haver uma aproximação das estruturas de investigação ao nível nacional...” “...os NICAV foram criados num modelo diferente, na Brigada de Trânsito, em que estariam em contacto direto com toda a estrutura de investigação dos acidentes de viação dos DT...” “...o modelo anterior teve um tempo de duração curto para afirmar inequivocamente que resultaria melhor do que o atual...” “...a proposta passaria pela criação de um núcleo de análise de informações de ambiente rodoviário, ligado a uma unidade de

	trânsito ou à Direção de Informações...” “...a análise não pode passar apenas pelos acidentes com responsabilidade criminal...”
DIC	“...alteração profunda ao Despacho 18/14...” “...criação de uma estrutura dentro da DIC que pudesse centralizar e coordenar de modo efetivo a atividade...” “...conjugação com a UNT...”

Fonte: Elaboração Própria

Quadro n.º 17 – quadro de análise de conteúdo das respostas à questão 13

13. A Guardia Civil, no que respeita à investigação de acidentes de viação, é uma boa base no sentido de evolução da GNR?	
Comandante DT Braga	
Chefe NICAV Braga	
Comandante DT Porto	
Chefe NICAV Porto	
Comandante UNT	“...GC tem experiência de 70 anos de investigação de acidentes de viação...” “...referência a nível europeu...” “...vários países deslocam-se lá para ter formação...”
DTSR	
DIC	“...é uma boa base no sentido de evolução da GNR...” “...experiência de muitos anos...” “...base de formação solidificada e que corresponde à evolução do sistema rodoviário...” “...apostar numa escola de trânsito para adaptação aos desafios futuros...”

Fonte: Elaboração Própria

Quadro n.º 18 – quadro de análise de conteúdo das respostas à questão 14

14. A cooperação internacional, em situações de elevada complexidade que assim o exigissem, traria benefícios à Guarda?	
Comandante DT Braga	
Chefe NICAV Braga	
Comandante DT Porto	
Chefe NICAV Porto	
Comandante UNT	“...em cenários complexos constituem-se equipas multidisciplinares...” “...a GC tem sido o grande apoio no que se considera a cooperação internacional...”
DTSR	

DIC	“... a Investigação Criminal assenta, entre outras, na cooperação...” “...a cooperação policial internacional pode ser levada a cabo em duas grandes áreas: cooperação operacional (...) e atividades não operacionais...” “...a cooperação interinstitucional permitem uma evolução no conhecimento adquirido...”
-----	---

Fonte: Elaboração Própria

Quadro n.º 19 – quadro de análise de conteúdo das respostas à questão 15

<i>15. Considera relevante acrescentar alguma informação em prol da investigação que não tenha sido abordada anteriormente?</i>	
Comandante DT Braga	
Chefe NICA V Braga	“...os NICA V têm de percorrer um sentido único...” “...a sinistralidade rodoviária é um tema patente na nossa sociedade e tem de existir um coordenador a nível nacional...” “...tem de haver uma forma de juntar a informação recolhida para passagem a outros investigadores...” “...a espera por diligência externas à Guarda atrasa a celeridade do processo...”
Comandante DT Porto	“...a capacidade está muito bem pensada e funciona muito bem...temos de lhe dar outro valor porque o cidadão espera respostas e nós somos capazes de as dar”
Chefe NICA V Porto	“...não se pode deixar cair no esquecimento...” “...esta capacidade tem características especiais e não é mais um órgão de investigação criminal...” “os comandantes de DT deveriam de frequentar um módulo específico do CICA V para ter conhecimento das capacidades do seu destacamento...”
Comandante UNT	“...no futuro a autocondução...” “...são alguns acidentes com alguma gravidade...” “...grande questão sobre como se investigam esses acidentes...”
DTSR	
DIC	“...a missão principal continua a ser a investigação criminal de acidentes de viação (...) investigam uma panóplia de crimes...” “...repensar o CICA V (...) que está direcionado exclusivamente para a investigação criminal em acidentes de viação...” “...estrutura de investigação de crimes de âmbito rodoviário...”

Fonte: Elaboração Própria

Apêndice H - Análise qualitativa de resultados do Grupo B

Quadro n.º 20 – quadro de análise de conteúdo das respostas à questão 1

1. De que forma caracteriza a relação existente entre a GNR e os restantes [membros da entidade entrevistada] num cenário de acidente de viação?	
CDOS Braga	“...existe uma excelente relação entre a Proteção Civil e a GNR...” “...tentamos coordenar a atuação de todos os agentes de proteção civil e nunca houve entraves entre as duas partes...” “num acidente rodoviário conjugamos o trabalho de assistência às vítimas e o trabalho de investigação policial...” “...temos de ser parte da solução e o objetivo tem de ser comum...”
BV Braga	“...até ao momento a relação tem sido imensamente favorável e temos cooperado sempre que podemos...” “...num acidente de viação tentamos fazer de tudo para não prejudicar o trabalho da GNR, dentro dos nossos conhecimentos...” “...apesar de a relação ser boa podia ser melhor aproveitada...”
CDOS Porto	“...tem vindo a melhorar significativamente...” “...anteriormente era pautada pela autoridade (...) já assume comportamentos colaborativos...” “...ouve as entidades e já decide com mais informação...”
BV Amarante	“...passa pelo cumprimento das missões atribuídas a cada entidade...” “cada vez mais se evolui para o cumprimento do estabelecido...”
APCAP	“...a relação é bastante firme e eficaz...” “...ambas as organizações sabem bem o papel que tem a desenvolver...” “...temos um diálogo muito aberto...” “...mesmo noutros aspetos temos pedido muito a colaboração da GNR que é prontamente aceite...”

Fonte: Elaboração Própria

Quadro n.º 21 – quadro de análise de conteúdo das respostas à questão 2

2. Considera suficientes os conhecimentos dos [membros da entidade entrevistada], em relação à forma de atuação, perante um acidente de viação?	
CDOS Braga	“...os elementos da proteção civil responsáveis pelo socorro às vítimas têm formação, facultativa, nesse âmbito...” “...as concessionárias preocupam-se em sensibilizar os profissionais para cuidados a ter na atuação...” “...o foco é prestar socorro mas tem vindo a ser cada vez mais sensibilizado o facto da preservação do meio de prova...”
BV Braga	“...os conhecimentos dentro do espetro da atuação ao nível do socorro são bons...” “...há formações dadas ao nível distrital que por vezes não chegam às restantes corporações de bombeiros...”

	“...pode haver um descuido em relação à prova por falta conhecimento dessa matéria...”
CDOS Porto	“...insuficiência de conhecimentos não permite, sempre, formas de atuação corretas...” “...o caminho deve ser o da profissionalização dos profissionais de socorro...”
BV Amarante	“...existem várias dúvidas na organização dos Teatros de Operações...” “...assim como na missão atribuída a cada entidade...”
APCAP	“...os conhecimentos são suficientes para atuar num cenário de acidente de viação...” “...os profissionais são formados para isso mesmo...” “...a atuação tem sido muito profissional, mas sempre em aberto para melhorar...”

Fonte: Elaboração Própria

Quadro n.º 22 – quadro de análise de conteúdo das respostas à questão 3

3. Em que medida a transmissão, por parte da GNR, de informação relativa à gestão de um local de acidente de viação seria benéfica para os [membros da entidade entrevistada]	
CDOS Braga	“...essas ações de formação são perfeitamente exequíveis...” “...ajuda o investigador a perceber as ações de socorro que são necessárias e o socorrista a perceber que o investigador precisa do cenário inalterado...” “...já se faz no caso dos incêndios e crimes de homicídio pela Polícia Judiciária...”
BV Braga	“...é sem dúvida uma mais valia para todas as forças de bombeiros...” “...muitas das vezes essas formações são dadas mas ficam apenas pelo órgão coordenador distrital (...) é necessário que sejam dadas às corporações...” “...os bombeiros ao saberem que é necessária a preservação podem até estar mais atentos ao estado inicial...”
CDOS Porto	“...será tão mais eficiente/eficaz, quanta a informação relevante for disponibilizada...” “...informação a prestar pela GNR devia estar protocolada...” “...ao nível local será muito mais fácil o contacto entre o Posto da GNR e a Central dos Bombeiros...”
BV Amarante	“...todas as informações são preciosas...” “...na chamada de socorro, quanto mais informação recolhida melhor o socorro...”
APCAP	“...isso é sempre benéfico e quanto mais formação tiverem melhor...” “...a prioridade passa por garantir as condições de segurança nas vias da nossa responsabilidade (...) mas podemos preservar o local o máximo possível...” “...é importante perceberem porque é que não podem alterar e não devem mexer...”

Fonte: Elaboração Própria

Quadro n.º 23 – quadro de análise de conteúdo das respostas à questão 4

4. Na sua opinião, de que forma a cooperação entre GNR e [entidade entrevistada] poderia ser potenciada?	
CDOS Braga	“...quanto mais próximo o relacionamento institucional mais fáceis são as relações...” “...a proximidade com o oficial de ligação é uma mais valia que a proteção civil tem para agilizar procedimento que de outra forma seriam mais tardios...” “...por vezes é criado um mal-estar entre organizações alimentados por terceiros e temos de colmatar isso...”
BV Braga	“...a relação que eu tenho observado no terreno é muito boa...” “...a formação dada pela GNR seria muito benéfica para todos conhecermos o trabalho uns dos outros...” “...o facto de nós vermos o que fazemos de mal e percebermos como devemos de fazer era uma melhoria essencial...”
CDOS Porto	“...a GNR tem de se dar a conhecer nos locais onde atua...” “...devem mostrar até onde podemos contar com eles...” “...feita a ponte bidirecional tudo se torna mais eficiente/eficaz...”
BV Amarante	“...criadas formações conjuntos...” “...esclarecimento de competências de cada entidade presente nos diversos Teatros de Operações...”
APCAP	“...a cooperação neste momento já funciona muito bem...” “...os diretores de zona têm bastante facilidade em falar com os comandantes de trânsito do distrito...” “...podíamos ter acesso às causas dos acidentes de uma forma mais direta...” “...o diálogo direto é fundamental para que a segurança rodoviária seja melhorada o mais rápido possível...”

Fonte: Elaboração Própria

Quadro n.º 24 – quadro de análise de conteúdo das respostas à questão 5

5. A delimitação do local do acidente em zonas geográficas com restrições de acesso aos diversos elementos presentes no teatro de operações seria prático para a realidade das operações de socorro?	
CDOS Braga	“...a setorização tem de ser cumprida tanto para nossa segurança como para a segurança do comum cidadão...” “...muitas das vezes não se pode cumprir a setorização porque depende até das forças de segurança fechar uma estrada sem desobediências ...” “...os perímetros são necessários e viáveis desde que haja a cooperação entre o comandante das operações de socorro e a força de segurança...”
BV Braga	“...é claro que essa setorização funciona e é prática...” “...no terreno às vezes deparamo-nos com pessoas perto de nós que não deviam...” “...a setorização para além de impedir que interrompam o nosso trabalho é também mais uma medida para que o local do crime seja preservado ao máximo...”

CDOS Porto	“... a criação dessas zonas tem de se tornar obrigatória em qualquer Teatro de Operações...” “...quem socorre tem de o fazer em segurança e sem a presença de terceiros...”
BV Braga	“...nos diversos tipos de intervenção estão definidas medidas para o isolamento das zonas de trabalho...” “... o Comandante das Operações de Socorro deve de dar a indicação das restrições e espaço que necessita para organizar o Teatro de Operações...”
APCAP	

Fonte: Elaboração Própria

Quadro n.º 25 – quadro de análise de conteúdo das respostas à questão 6

6. Num cenário de acidente de viação quais são as prioridades por parte da [entidade entrevistada]?	
CDOS Braga	“...há um excelente trabalho de equipa nessa matéria...” “...a prioridade passará sempre por garantir o socorro às vítimas e nesse sentido tentamos garantir os pedidos feitos pelos elementos de socorro das vítimas...” “...numa fase avançada olhamos para as necessidades das forças de segurança no que diz respeito à recolha da prova...” “...não há pressões externas para acelerar o processo porque é necessário garantir as condições de segurança normais para reabrir uma via...”
BV Braga	“...é nosso entendimento que a prioridade tem de passar pelo socorro às vítimas...” “...numa fase inicial a prioridade também passa pela garantia de segurança dos operacionais no terreno...” “... mesmo que a prioridade seja o socorro às vítimas temos sempre em atenção o trabalho seguinte das forças de segurança...”
CDOS Porto	“...prestar o apoio necessário aos Agentes de Proteção Civil/outros implicados no acidente...”
BV Amarante	“...as normais ações de socorro, tendo em vista o salvamento das pessoas no local...”
APCAP	“... a nossa prioridade passa sempre pela garantia da segurança dentro das nossas vias...” “...na fase inicial quando chegamos ao local do acidente temos de garantir a devida sinalização e segurança das vítimas para que não se desenvolva outro acidente (...) sendo que no final do trabalho dos agentes de proteção civil temos de confirmar as condições de segurança para reabertura da via...” “...tentamos também responder sempre aos pedidos feitos pelos agentes no local...”

Fonte: Elaboração Própria

Quadro n.º 26 – quadro de análise de conteúdo das respostas à questão 7

7. No seu entendimento, de que forma pode a atuação dos [membros da entidade entrevistada] ser melhorada?	
CDOS Braga	“...na nossa função podemos garantir que haja uma melhor cooperação entre os diversos agentes de proteção civil...” “...prezamos sempre pelas boas relações entre entidades (...) só é possível quando estes trabalham em conjunto com regularidade e de forma pensada...”
BV Braga	“...a forma mais eficiente de melhorar a atuação dos bombeiros passa sempre pela formação...” “...a cooperação com diversas entidades formativas dar-nos-á uma enorme vantagem para uma atuação profissional...” “...o que fazemos é bem feito, podemos é melhorar o nosso trabalho tendo em vista o trabalho de outros elementos...”
CDOS Porto	“... que cada qual cumpra a sua missão, sem esquecer nunca, que nas ocorrências o trabalho é coletivo...”
BV Amarante	“...a melhor forma é quando são cumpridas todas as responsabilidades e tarefas definidas para cada entidade presente no Teatro de Operações...”
APCAP	“...os operacionais das concessionárias são, na sua grande maioria, pessoas com experiência e formação nesta área...” “...ações de sensibilização por parte das forças de segurança só iriam aumentar o seu conhecimento na sua atuação...”

Fonte: Elaboração Própria

Quadro n.º 27 – quadro de análise de conteúdo das respostas à questão 8

8. Sendo uma das competências das comissões de Proteção Civil a promoção de exercícios e simulacros envolvendo as várias entidades, no âmbito dos acidentes de viação, seria uma mais valia?	
CDOS Braga	“...os simulacros servem exatamente para melhorar as atuações das forças localmente competentes...” “...os exercícios são feitos cada vez mais e envolvendo cada vez mais valências...” “...esta consciência de que é necessário colocar as forças em ação para perceber como atuam beneficia todos os agentes de proteção civil e demais entidades...” “...o exercício tem de decorrer com a maior realidade possível, indo até ao ponto em que a investigação criminal sai do local e é restabelecida a circulação...”
BV Braga	“...a melhor articulação das forças advém da sua cooperação no terreno...” “...nestes exercícios conseguimos perceber o estado da nossa força e os pontos a melhorar na nossa atuação...” “...nos exercícios não devemos de atuar até ao transporte da vítima até ao hospital mas sim até à recolha de provas pelos agentes de segurança...”
CDOS Porto	“...sem dúvida...”

BV Amarante	“...extrema importância a coordenação de exercícios e simulacros de diversas tipificações para promover a coordenação e interoperabilidade das referidas entidades...”
APCAP	“...seria sem dúvida uma mais valia...” “...as concessionárias têm, em vários casos, ao seu dispor infraestruturas inoperacionais capazes de servir de cenários para os simulacros...” “...para além de ajudar os agentes de proteção civil é também para nós benéfico dado que podemos perceber onde erramos e o que podemos melhorar...”

Fonte: Elaboração Própria

Quadro n.º 28 – quadro de análise de conteúdo das respostas à questão 7

9. Considera relevante acrescentar alguma informação em prol da investigação que não tenha sido abordada anteriormente?	
CDOS Braga	
BV Braga	
CDOS Porto	“...os relatórios efetuados pela GNR deviam ser partilhados com entidades locais...” “...a reflexão conjunta passaria a ser possível permitindo a adoção de medidas concretas...” “...ação devia de ser articulada com universidades sempre que resultasse algo com relevo para que a matéria fosse estudada por investigadores académicos...”
BV Amarante	“...estreita cooperação para treino, esclarecimentos, formação e ajuste de procedimentos dentro das competências de cada entidade...”
APCAP	

Apêndice I - Análise qualitativa de resultados do Grupo C

Quadro n.º 29 – quadro de análise de conteúdo das respostas à questão 1

1. A Guardia Civil, no que respeita à investigação de acidentes de viação, é uma boa base no sentido de evolução da GNR?	
Major Valente	“...a estrutura de investigação de acidentes de viação da Guardia Civil é uma referência a nível internacional...” “... vanguarda no que respeita a modelos de análise, metodologia de investigação e tecnologia utilizada...” “... primeiro manual de investigação de sinistros rodoviários elaborado pela Guardia Civil data de 1970 pelo que possui um longo caminho e “know how”...”

Fonte: Elaboração Própria

Quadro n.º 30 – quadro de análise de conteúdo das respostas à questão 2

2. No seu ponto de vista, como caracteriza a estrutura de investigação de acidentes de viação na GNR, quando comparada com a Guardia Civil?	
Major Valente	“...assemelhava-se bastante ao da Guardia Civil...” “... a medida tomada na altura já pecava por tardia...” “... fruto da falta de fixação de recursos humanos e da sua constante rotação, bem como da falta de investimento na estrutura, esta subespecialização parece ter sido algo esquecida...” “... comparada à Guardia Civil, apresenta-se desatualizada e baseando-se às metodologias já algo ultrapassadas...” “... verificando-se pouco estudo na área...”

Fonte: Elaboração Própria

Quadro n.º 31 – quadro de análise de conteúdo das respostas à questão 3

3. De que forma a criação de uma capacidade dedicada à investigação de crimes em acidentes de viação contribuiu para a diminuição da sinistralidade rodoviária em Espanha?	
Major Valente	“...quando estamos perante um problema, uma forma de encontrar a sua solução, passa por compreendê-lo...” “... contribui de forma decisiva para dissuasão de comportamentos perigosos na estrada...” “... é uma das formas de combater o sentimento de impunidade que muitas vezes se cria nas sociedades menos desenvolvidas...”

Fonte: Elaboração Própria

Quadro n.º 32 – quadro de análise de conteúdo das respostas à questão 4

4. No seu entender, em que medida os recursos técnicos da Guardia Civil para a investigação de acidentes de viação poderiam ser transpostos para a realidade da GNR?	
Major Valente	“...à semelhança do que foi feito em 2004 (...) pode ser feito a qualquer momento...” “...com a vantagem de que na atualidade já existe algum conhecimento dentro da instituição...” “...existindo intenção por parte do Comando da Guarda, a qualquer momento pode ser transposto todo o know-how e recursos técnicos...”

Fonte: Elaboração Própria

Quadro n.º 33 – quadro de análise de conteúdo das respostas à questão 5

5. No espetro do seu conhecimento na área de investigação de acidentes de viação, quais os principais problemas e dificuldades encontrados na GNR e não visíveis na Guardia Civil?	
Major Valente	“... um dos problemas passa pela elevada rotatividade de recursos humano na área...” “... não permite a consolidação do conhecimento...” “... falta de atualização a nível teórico e prático dos recursos humanos...”

Fonte: Elaboração Própria

Quadro n.º 34 – quadro de análise de conteúdo das respostas à questão 6

6. De acordo com a sua perceção, o trabalho desenvolvido pelos militares da Guardia Civil está melhor sustentado do que no caso da GNR?	
Major Valente	“...utilizar as metodologias, técnicas científicas e recursos tecnológicos mais evoluídos...” “... trabalho desenvolvido pelos nossos militares ainda se encontra baseado no conhecimento adquirido há 20 anos atrás...” “... não existir mecanismos de supervisão dos processos realizados pelos militares que garantam a necessária qualidade do trabalho...”

Fonte: Elaboração Própria

Quadro n.º 35 – quadro de análise de conteúdo das respostas à questão 7

7. Em que sentido poderia ser proposta uma alteração à organização da estrutura de investigação crimes em acidentes de viação na GNR, tendo como exemplo a Guardia Civil?	
Major Valente	“... principal problema não reside na estrutura...” “...deve estar integrada na Unidade Nacional de Trânsito, pela importância do que representa a cultura da segurança rodoviária...” “... investigação de sinistros rodoviários não deve estar isolada daquilo que é a prevenção, fiscalização e combate à sinistralidade rodoviária...”

Fonte: Elaboração Própria

Quadro n.º 36 – quadro de análise de conteúdo das respostas à questão 8

8. A cooperação internacional com a Guardia Civil, em situações de elevada complexidade que assim o exigissem, traria benefícios à Guarda?	
Major Valente	“...nos casos mais mediáticos e complexos em que reconhecidamente existisse alguma falta de capacidade...” “...parcerias apresentam sempre ganhos, seja a nível de conhecimento ou de estreitamento de relações...”

Fonte: Elaboração Própria

Quadro n.º 37 – quadro de análise de conteúdo das respostas à questão 9

9. O estreitamento de ligações e a formação conjunta sobre a atuação operacional com entidades envolvidas no socorro a vítimas é utilizado na Guardia Civil? No caso nacional, é viável?	
Major Valente	“... as entidades envolvidas no socorro atuam numa perspetiva e momentos bastante diferentes dos investigadores...” “... a questão da preservação dos vestígios, essenciais para efetuar uma boa investigação, deve ser do conhecimento das equipas de socorro...”

Fonte: Elaboração Própria

Quadro n.º 38 – quadro de análise de conteúdo das respostas à questão 10

10. Considera relevante acrescentar alguma informação em prol da investigação que não tenha sido abordada anteriormente?	
Major Valente	

Fonte: Elaboração Própria

Apêndice J – Análise SWOT relativa à investigação de crimes em ambiente rodoviário pela GNR

FORÇAS (STRENGTHS) • Imagem de profissionalismo consolidada perante a população e entidades externas; • Órgãos voltados para a área com provas dadas de competência • Elevadas expectativas depositadas não trabalho a desenvolver	FRAQUEZAS (WEAKNESSES) • Recursos diminutos (humanos e/ou materiais) • Formação pouco adequada às funções a desempenhar • Carência de coordenação por parte de um órgão a nível nacional
OPORTUNIDADES (OPPORTUNITIES) • Reformulação do CICAV com vista à abrangência de variadas matérias • Denominação do órgão adequada a investigação da criminalidade em ambiente rodoviário • Reforço ou criação de parcerias/protocolos com entidades externas • Maior alcance investigação de criminalidade em ambiente rodoviário da competência de outras forças e serviços de segurança • Criação de um órgão coordenador direto a nível nacional dos NICAV	AMEAÇAS (THREATS) • Falta de meios fundamentais alocados à capacidade especializada • Elevada dispersão a nível territorial dos núcleos de investigação • Dificuldade de apoio técnico aos núcleos por parte de entidades externas • Idade média de investigadores em funções na especialidade demasiado elevada

Fonte: Elaboração Própria

ANEXOS

Anexo A – Acidentes de viação com vítimas por mil veículos rodoviários motorizados em circulação em circulação

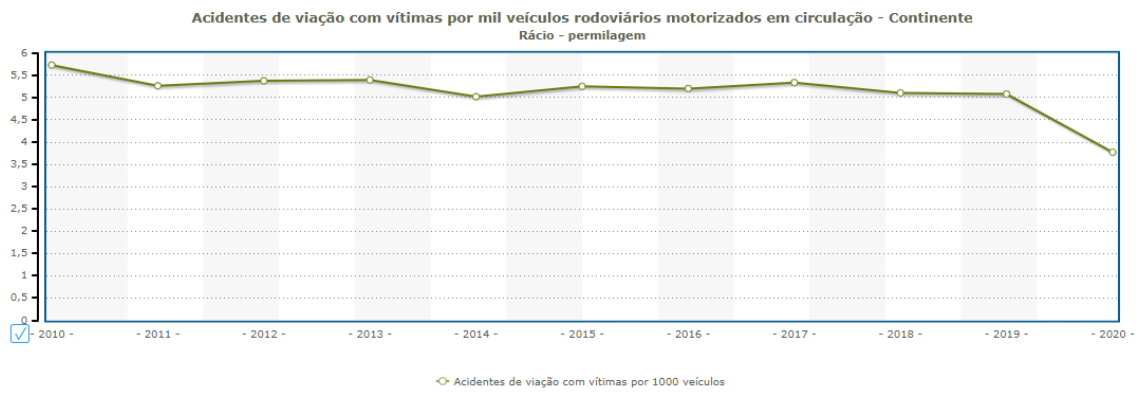


Figura n.º 5 – Acidentes de viação com vítimas por mil veículos rodoviários motorizados em circulação

Anexo B – Acidentes de viação com vítimas, feridos e mortos

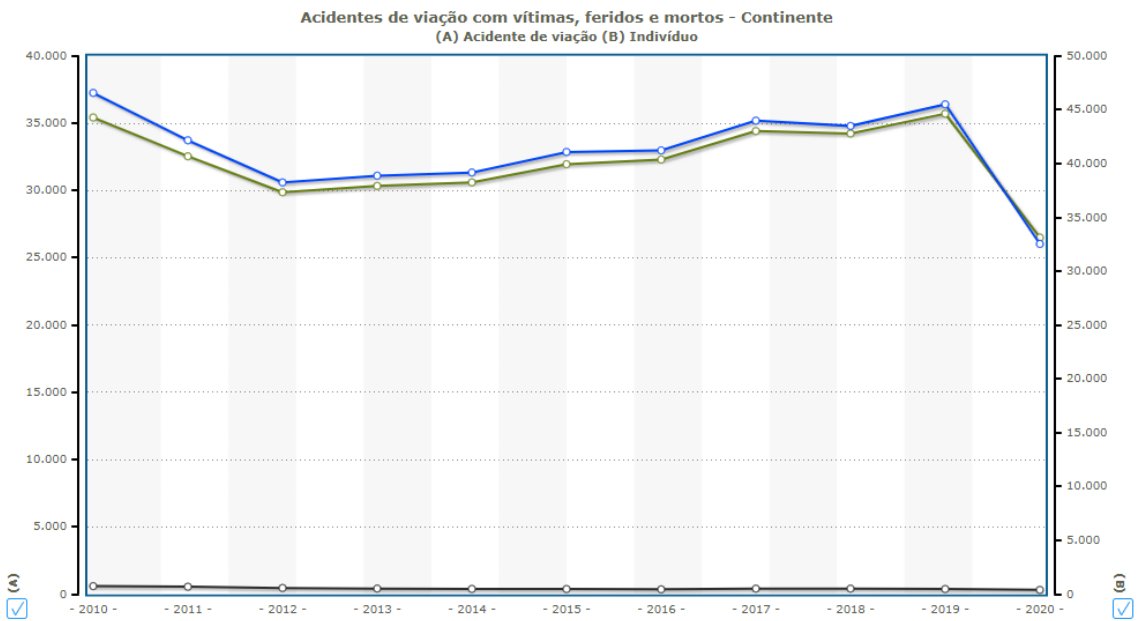


Figura n.º 6 - Acidentes de viação com vítimas, feridos e mortos

Anexo C – Mortos por 100 acidentes de viação com vítimas

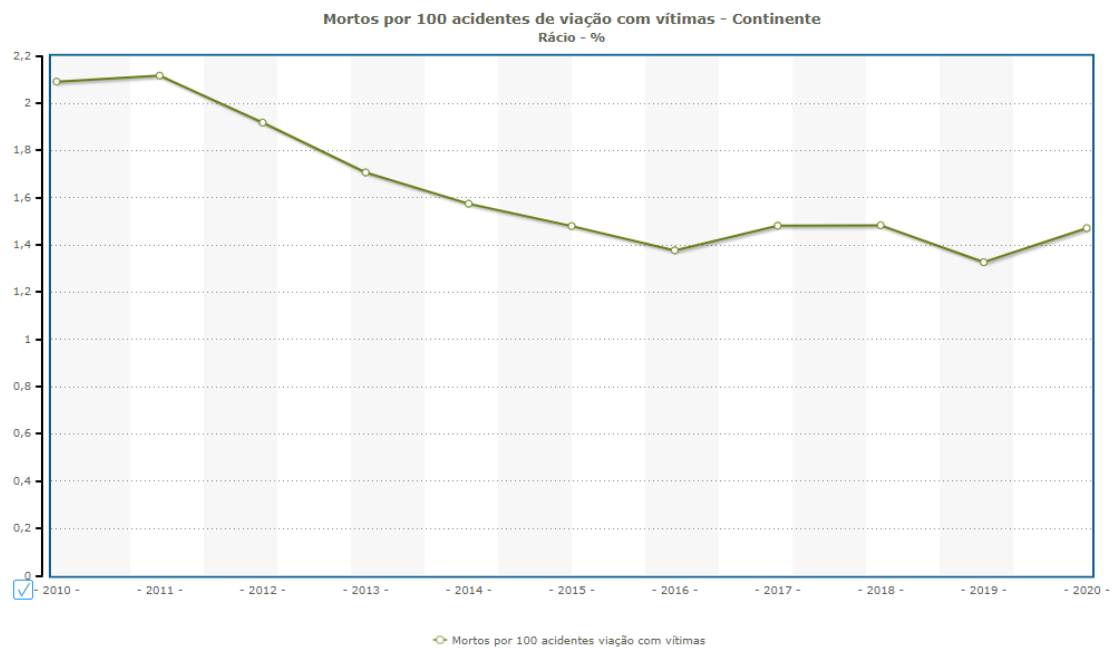


Figura n.º 7 - Mortos por 100 acidentes de viação com vítimas

Anexo D – Sinistralidade por distrito, 2020 vs 2019

Distrito	AcV			VM			FG			FL		
	2019	2020	$\Delta(\%)$ 20/19	2019	2020	$\Delta(\%)$ 20/19	2019	2020	$\Delta(\%)$ 20/19	2019	2020	$\Delta(\%)$ 20/19
Aveiro	2815	2126	-24,5%	36	22	-38,9%	141	120	-14,9%	3362	2466	-26,7%
Beja	468	372	-20,5%	31	15	-51,6%	74	78	5,4%	566	428	-24,4%
Braga	3180	2463	-22,5%	37	24	-35,1%	159	131	-17,6%	3990	2915	-26,9%
Bragança	412	264	-35,9%	7	5	-28,6%	49	37	-24,5%	488	293	-40,0%
C. Branco	527	462	-12,3%	11	11	0,0%	68	85	25,0%	629	492	-21,8%
Coimbra	1624	1236	-23,9%	33	18	-45,5%	85	83	-2,4%	1953	1447	-25,9%
Évora	444	328	-26,1%	14	10	-28,6%	73	46	-37,0%	546	393	-28,0%
Faro	2154	1540	-28,5%	37	26	-29,7%	220	159	-27,7%	2450	1677	-31,6%
Guarda	433	342	-21,0%	15	13	-13,3%	61	45	-26,2%	510	363	-28,8%
Leiria	1822	1283	-29,6%	24	29	20,8%	142	88	-38,0%	2134	1483	-30,5%
Lisboa	8232	5704	-30,7%	50	54	8,0%	360	256	-28,9%	9823	6534	-33,5%
Portalegre	303	241	-20,5%	13	12	-7,7%	56	53	-5,4%	365	281	-23,0%
Porto	6245	4692	-24,9%	58	47	-19,0%	226	169	-25,2%	7738	5557	-28,2%
Santarém	1612	1185	-26,5%	32	34	6,3%	219	157	-28,3%	1954	1385	-29,1%
Setúbal	2605	2049	-21,3%	28	27	-3,6%	162	144	-11,1%	3184	2380	-25,3%
V. Castelo	859	635	-26,1%	11	21	90,9%	59	53	-10,2%	1039	744	-28,4%
Vila Real	654	532	-18,7%	8	6	-25,0%	52	47	-9,6%	863	650	-24,7%
Viseu	1315	1047	-20,4%	29	16	-44,8%	95	78	-17,9%	1608	1218	-24,3%
Total	35704	26501	-25,8%	474	390	-17,7%	2301	1829	-20,5%	43202	30706	-28,9%

AcV - Acidentes com Vítimas

VM – Vítimas Mortais

FG – Feridos Graves

FL – Feridos Leves

Figura n.º 8 - Sinistralidade por distrito, 2020 vs 2019

Anexo E – Estatísticas Comando Territorial de Braga

GUARDA NACIONAL REPUBLICANA							
COMANDO TERRITORIAL D E BRAGA							
Secção de Operações Treino e Relações Públicas							
SINISTRALIDADE							
ANO	ACIDENTES SÓ C/ MORTOS	ACIDENTES SÓ C/F.G.	ACIDENTES COM MORTOS E F.G.	ACIDENTES C/ MORTOS E F.L.	ACIDENTES C/F.G. E F.L.	ACIDENTES C/MORTOS, F.G. E F.L.	Nº MORTOS
2019	25	84	2	2	29	0	31
2020	11	73	0	6	22	1	19
2021	21	93	1	5	37	3	32
TOTAL	57	250	3	13	88	4	82

Figura n.º 9 – Estatísticas Comando Territorial de Braga

Anexo F – Evolução da sinistralidade mortal 2011/2021 em Espanha

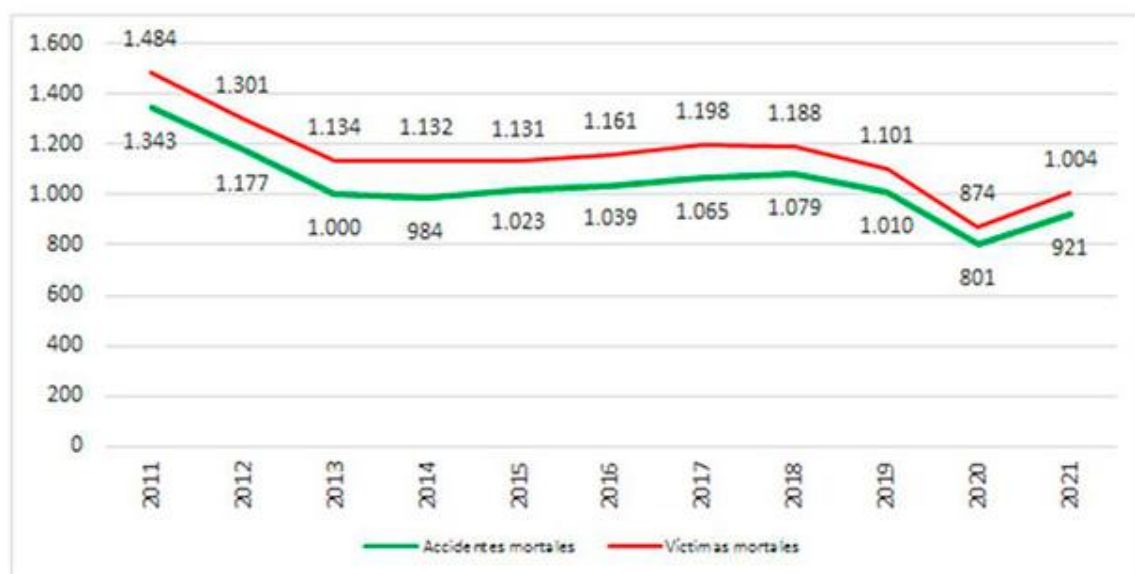


Figura n.º 10 – Evolução da sinistralidade mortal 2011/2021 em Espanha

Anexo G – Evolução do n.º de vítimas mortais e feridos hospitalizados em Espanha

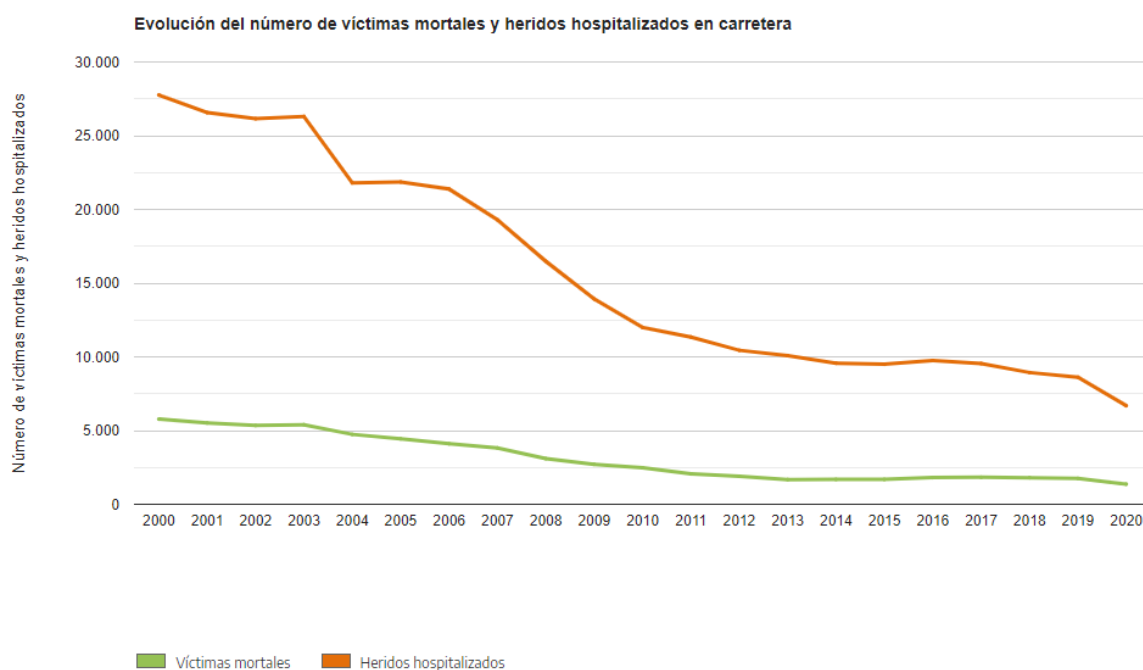


Figura n.º 11 – Evolução do n.º de vítimas mortais e feridos hospitalizados em Espanha

Anexo H – Relação da sinistralidade e mobilidade entre 2019/2021 em Espanha

Movilidad-Siniestralidad 2021-2019

Comparativa 2021-2019	Enero-Abril	Mayo-Junio	Verano (Julio- Agosto)	Septiembre- Diciembre
Movilidad	-29%	-4%	Similares desplazamientos	+5%
Siniestralidad	-22%	+24%	-12%	-10%

Figura n.º 12 – Relação da sinistralidade e mobilidade entre 2019/2021 em Espanha

Anexo I – Plano de estudos Curso Investigação de Acidentes de Viação Guardia Civil

Módulo I. Introducción y bases teóricas a la investigación y reconstrucción de siniestros viales (6 ECTS)

Materias	Idioma
Investigación de siniestros viales	
Introducción a los apoyos técnicos en la investigación de siniestros viales	
Introducción a la reconstrucción de siniestros viales	
Introducción a la documentación y BBDD de siniestros viales	

Módulo II. Aplicación práctica a la investigación y reconstrucción técnica de siniestros viales (6 ECTS)

Materias	Idioma
Apoyos a la investigación de siniestros viales	
Reconstrucción de siniestros viales	
Documentación y BBDD de siniestros viales	

Módulo III. Prácticas de investigación académica (6 ECTS)

Materias	Idioma
Elaboración y exposición pública de caso práctico de reconstrucción de siniestros viales	

Figura n.º 13 – Plano de estudos Curso Investigação de Acidentes de Viação Guardia Civil

Anexo J – Quadro Orgânico de referência do NICAV

QUADRO ORGÂNICO DE REFERÊNCIA DO NICAV

NICAV																		
	Oficiais							Sargentos				Guardas				Civil	Total	Obs
	Cor	TCor	TCor/Maj	Maj	Maj/Cap	Cap	Ten/Alf	SMor	SCh	SCh/SAJ	SAJ	SAJ/1º Sarg	1º/2º Sarg	CMor/CCh	CCh/Cabo			
NICAV Tipo I (8 militares)																		
Chefe												1						1
Investigadores															2	5		7
TOTAL POR NICAV TIPO I	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	2	5	0	8
EFETIVO POR NICAV TIPO I	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8	0	0	17	41	0	66
NICAV Tipo II (6 militares)																		
Chefe												1						1
Investigadores															2	3		5
TOTAL POR NICAV TIPO II	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	2	3	0	6
EFETIVO POR NICAV TIPO II	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	8	12	0	24
NICAV Tipo III (5 militares)																		
Chefe												1						1
Investigadores															2	2		4
TOTAL POR NICAV TIPO III	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	2	2	0	5
EFETIVO POR NICAV TIPO III	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8	0	0	16	16	0	40
TOTAL EFETIVO	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0	41	69	0	130

Figura n.º 14 – Quadro Orgânico de referência do NICAV

Anexo K – Resultados RASI 2021



Figura n.º 15 – Resultados RASI 2021