



## **ACADEMIA MILITAR**

# **A GUARDA NACIONAL REPUBLICANA NO COMBATE À SINISTRALIDADE RODOVIÁRIA, EDUCAÇÃO OU COAÇÃO?**

**Autor: Aspirante GNR INF Fábio Wilson Fernandes David Lopes**

**Orientador: Capitão de Infantaria João Miguel de Almeida Madaleno**

**Relatório Científico Final do Trabalho de Investigação Aplicada**

**Lisboa, agosto de 2012**



## **ACADEMIA MILITAR**

# **A GUARDA NACIONAL REPUBLICANA NO COMBATE À SINISTRALIDADE RODOVIÁRIA, EDUCAÇÃO OU COAÇÃO?**

**Autor: Aspirante GNR INF Fábio Wilson Fernandes David Lopes**

**Orientador: Capitão de Infantaria João Miguel de Almeida Madaleno**

**Relatório Científico Final do Trabalho de Investigação Aplicada**

**Lisboa, agosto de 2012**

## **DEDICATÓRIA**

Ao Jaime Lopes meu Pai e a Ana Lopes minha Mãe,  
E a todos os que me ajudaram durante este período da minha vida.

## AGRADECIMENTOS

O momento de agradecer nem sempre é o mais fácil e justo, uma vez que na vontade de expressar a gratidão, a todos os que direta ou indiretamente contribuíram com a sua disponibilidade e conhecimento para a realização deste trabalho de investigação aplicada, poderá por lapso passar alguma referência importante para mim.

Deixo assim expressa a minha gratidão a todas essas pessoas que me apoiaram e auxiliaram quando mais precisei.

Para o efeito desejo manifestar o meu agradecimento:

Ao meu orientador, Capitão João Madaleno, pelo apoio e a sua disponibilidade incansável demonstrados na condução do trabalho, as suas ideias foram fulcrais na realização deste trabalho, sacrificando por vezes algum do seu tempo.

Ao Tenente Coronel Leal, pela entrevista que me concedeu, pela ajuda que me deu na reorganização de ideias e pelos artigos que me facultou.

Ao Tenente Coronel Barão Mendes, pela entrevista que me concedeu, pelos conhecimentos que me transmitiu, que foram bastante uteis na realização deste trabalho, e pela disponibilidade prestada.

Ao Tenente Coronel Branco, pela entrevista que me concedeu e pela disponibilidade.

A todos os oficiais dos Destacamentos onde estagiei, pela informação que me disponibilizaram e pelos conhecimentos sobre a nossa Guarda que me transmitiram.

À Senhora Professora Cristina Raposo, pelo auxílio prestado na minuciosa revisão do trabalho e conselhos para o aprimoramento do mesmo.

À minha irmã Inês e a minha namorada Daniela, pelo apoio incansável e paciência dia após dia, na revisão e apoio na realização do trabalho.

Aos meus Pais, pelo apoio incondicional prestado ao longo de todo o meu processo de formação, ajudando-me a fazer face às diversas dificuldades que tive de enfrentar.

Aos meus eternos camaradas do 17º TPO, por toda a ajuda prestada.

A todos aqueles que me marcaram ao longo da vida.

A todos, o meu sincero e profundo Obrigado

## RESUMO

O presente Trabalho de Investigação Aplicada (TIA) com o tema “A GNR no Combate à Sinistralidade Rodoviária, Educação ou Coação?” tem como objetivo esclarecer o papel da Guarda Nacional Republicana (GNR) no combate à sinistralidade rodoviária, assim como clarificar esse papel no domínio da fiscalização/coação e da educação.

No desenvolver do presente estudo foram formuladas hipóteses e questões de investigação subordinadas à questão central: “Qual o papel da GNR no combate à sinistralidade rodoviária?”

O estudo em questão iniciou-se com uma exaustiva pesquisa bibliográfica, que serviu de base à realização da parte prática em que se compararam estatisticamente o desempenho operacional dos destacamentos de todo o território nacional e a opinião dos seus comandantes, através da realização de questionários. Estes resultados estatísticos foram por fim clarificados e comparados através da realização de entrevistas a Oficiais Superiores da GNR com elevado grau de experiência em matéria de trânsito.

Após a análise de dados realizada, conclui-se que o papel da GNR não tem somente um papel a nível da coação/fiscalização, mas também possui um papel importante a nível da educação. Verificou-se que a GNR faz parte de um conjunto de entidades com responsabilidade de prevenção rodoviária e que pode e deve intervir em ambas as áreas, pois esta tem o conhecimento e atribuições legais para tal. Conclui-se também que a educação rodoviária é uma área fundamental no combate à sinistralidade rodoviária, sendo que é uma área muito pouco explorada em Portugal. A GNR tem a possibilidade de intervir neste âmbito, através das ações e campanhas desenvolvidas pela sua componente operacional.

**Palavras-chave:** Prevenção Rodoviária; Sinistralidade Rodoviária; Educação; Coação; Fiscalização.

## **ABSTRACT**

This Applied Research Working with the theme "GNR in combat to Road Casualties, Education or Enforcement?" aims to clarify the role of National Republican Guard in the fight against road casualties, as well as to clarify this role as monitoring enforcement and education skills.

In development the present study hypotheses and research questions subordinate to the central question: "What is the role of GNR in the fight against road casualties?" were formulated.

This study began with an exhaustive literature research, which was used to carry out the practical part in which the operating performance of detachments and the opinion of their commanders by conducting questionnaires, throughout the country, were statistically compared. These statistical results were finally clarified and compared by conducting interviews to Senior Officers of GNR with a high degree of expertise in traffic.

After the data analysis performed concludes that, GNR has not only a role in the Enforcement / inspection, but also possess an important role in education. It was found that GNR makes part of a set of entities with responsibility in road safety, and which can and must act in both areas, because it has the knowledge and legal means for that. We also conclude that the road safety education is a key area in the fight against road casualties, and also is an underexplored area in Portugal. GNR is able to intercede in this area, through the actions and campaigns developed by its operational component.

**Key-words:** Road Safety, Road Casualties, Education, Enforcement, Inspection.

## ÍNDICE GERAL

DEDICATÓRIA .....	ii
AGRADECIMENTOS .....	iii
RESUMO .....	iv
ABSTRACT .....	v
ÍNDICE GERAL .....	vi
ÍNDICE DE FIGURAS .....	ix
ÍNDICE DE QUADROS .....	x
LISTA DE APÊNDICES .....	xii
LISTA DE SIGLAS .....	xiii
LISTA DE ABREVIATURAS.....	xiv
Capítulo 1 - Apresentação do Trabalho .....	1
1.1. Introdução .....	1
1.2. Enquadramento .....	1
1.3. Justificação do Tema .....	2
1.4. Objeto e Objetivos do Trabalho de Investigação .....	3
1.5. Pergunta de Partida .....	3
1.6. Questões de Investigação .....	3
1.7. Hipóteses.....	4
1.8. Metodologia e Modelo Metodológico .....	4
1.9. Estrutura do Trabalho .....	5
Parte I – Enquadramento Teórico .....	6
Capítulo 2 - Problemática da Sinistralidade Rodoviária, suas Causas e Interdependências .....	6
2.1 Introdução .....	6
2.2 Sinistralidade Rodoviária.....	6

2.2.1. Sinistralidade Rodoviária na Europa e no Mundo .....	7
2.2.2. Sinistralidade em Portugal .....	8
2.3. Causas da Sinistralidade Rodoviária.....	8
2.4. Sistema Rodoviário.....	9
2.5. Atores que Interagem com o Sistema Rodoviário .....	11
2.6. Considerações Finais sobre o Capítulo .....	12
Capítulo 3 - A GNR na Prevenção e Combate à Sinistralidade Rodoviária.....	13
3.1. Introdução .....	13
3.2. Prevenção Rodoviária .....	13
3.3. Educação Rodoviária .....	14
3.4. Coação (Fiscalização) .....	15
3.5. Estratégias de Combate à Sinistralidade Rodoviária .....	16
3.6. Papel da GNR na Prevenção e Combate da Sinistralidade Rodoviária .....	17
3.7. Investigação de Acidentes de Viação .....	20
3.8. Prevenção Rodoviária na Europa.....	21
3.8.1. Boas Práticas a Nível Europeu.....	21
3.9. Considerações Finais sobre o Capítulo .....	22
Parte II – Trabalho de Campo .....	23
Capítulo 4 - Metodologia e Procedimentos .....	23
4.1. Introdução .....	23
4.2. Metodologia do Trabalho de Investigação.....	23
4.3. Procedimentos e Técnicas.....	24
4.3.1. Inquérito por Questionário .....	24
4.3.2. Inquérito por Entrevista .....	25
4.4. Definição da Amostra .....	25
4.6. Considerações Finais sobre o Capítulo .....	26
Capítulo 5 - Apresentação, Análise e Discussão dos Resultados .....	27
5.1. Introdução .....	27
5.2. Análise dos Questionários .....	27

5.2.1. Caraterização dos Inquiridos .....	27
5.2.2. Consistência Interna.....	28
5.2.3. Análise dos Resultados .....	28
5.2.3. Conclusões dos Questionários .....	36
5.3. Análise das Entrevistas .....	39
5.3.1. Análise de conteúdo à questão n.º 1.....	39
5.3.2. Análise de conteúdo à questão n.º 2.....	41
5.3.3. Análise de conteúdo à questão n.º 3.....	42
5.3.4. Análise de conteúdo à questão n.º 4.....	43
5.3.5. Análise de conteúdo à questão n.º 5.....	44
5.3.6. Análise de conteúdo à questão n.º 6.....	45
5.3.7. Análise de conteúdo à questão n.º 7.....	46
5.3.8. Conclusões das Entrevistas .....	48
Capítulo 6 - Conclusões e Recomendações .....	50
6.1. Introdução .....	50
6.2. Verificação das Hipóteses.....	50
6.4. Resposta às Perguntas de Investigação .....	52
6.5. Reflexões Finais.....	54
6.7. Limitações da Investigação.....	55
6.8. Investigações Futuras.....	55
Bibliografia.....	56
Apêndices .....	60
Anexos.....	80

## ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1 - Distribuição de Género dos Inquiridos .....	76
Figura 2 - Distribuição das Idades dos Inquiridos .....	76
Figura 3 - Distribuição das habilitações literárias dos inquiridos .....	76

## ÍNDICE DE QUADROS

Quadro 1 - Representação sintética de modelo de segurança rodoviária .....	12
Quadro 2 – Características Sociodemográficas dos Entrevistados.....	26
Quadro 3 - Consistência interna do Questionário.....	28
Quadro 4 - Estatística das questões do grupo 8 .....	29
Quadro 5 - Estatística das questões do grupo 9 e 10 .....	30
Quadro 6 - Estatística das questões do grupo 11 .....	32
Quadro 7 - Estatística das questões do grupo 12 .....	33
Quadro 8 - Estatística das questões do grupo 13 .....	35
Quadro 9 - Ações desenvolvidas no âmbito da prevenção rodoviária .....	35
Quadro 10 - Estatísticas da questão 15 .....	36
Quadro 11 - Análise qualitativa à questão n.º1 .....	40
Quadro 17 - Análise qualitativa à questão n.º2 .....	41
Quadro 12 - Análise qualitativa à questão n.º3 .....	42
Quadro 13 - Análise qualitativa à questão n.º4 .....	43
Quadro 14 - Análise qualitativa à questão n.º5 .....	44
Quadro 15 - Análise qualitativa à questão n.º6 .....	45
Quadro 16 - Análise qualitativa à questão n.º7 .....	46
Quadro 18 – Quadro resumo das respostas à questão n.º1 .....	64
Quadro 19 - Quadro resumo das respostas à questão n.º2.....	64
Quadro 20 - Quadro resumo das respostas à questão n.º3.....	65
Quadro 21 - Quadro resumo das respostas à questão n.º4.....	66
Quadro 22 - Quadro resumo das respostas à questão n.º5.....	67
Quadro 23 - Quadro resumo das respostas à questão n.º6.....	68
Quadro 24 - Quadro resumo das respostas à questão n.º7.....	69
Quadro 25 - Distribuição dos inquiridos por tipo de destacamento.....	76
Quadro 26 - Estatística da questão 5.1 .....	77
Quadro 27 - Estatística da questão 5.2 .....	77
Quadro 28 - Estatística da questão 6 .....	77

Quadro 29 - Estatística da questão 6.1 .....	77
Quadro 30 - Estatística da questão 6.2 .....	78
Quadro 31 - Estatística da questão 7 .....	78
Quadro 32 - Estatística da questão 8 .....	78
Quadro 33 - Estatística da questão 9 e 10.....	78
Quadro 34 - Estatísticas da questão 11 .....	79
Quadro 35 - Estatística da questão 12 .....	79
Quadro 36 - Estatística da questão 13 .....	79
Quadro 37 - Estatística das questões 11.A e 12.A.....	79

## LISTA DE APÊNDICES E ANEXOS

### Apêndices:

Apêndice A - Guião da Entrevista.....	61
Apêndice B - Quadros de análise qualitativa das Entrevistas .....	64
Apêndice C - Questionário .....	71
Apêndice D - Estatísticas dos Questionários.....	76

### Anexos:

Anexo A - Objetivo Operacional 1 da ENSR – Atribuições do Ministério da Educação ...	81
--	----

## LISTA DE SIGLAS

ACP	Automóvel Clube de Portugal
ACT	Autoridade para as Condições do Trabalho
AM	Academia Militar
ANSR	Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária
DIV	Direção de Investigação Criminal
ENSR	Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária
GNR	Guarda Nacional Republicana
IMTT	Instituto de Mobilidade e Transportes Terrestres
LOGNR	Lei Orgânica da GNR
NEP	Norma de Execução Permanente
OMS	Organização Mundial de Saúde
PIB	Produto Interno Bruto
PNPR	Plano Nacional de Prevenção Rodoviária
PSP	Polícia de Segurança Pública
TISPOL	European Traffic Police Network
TPO	Tirocínio Para Oficiais
UAF	Unidade de Ação Fiscal
UCC	Unidade de Controlo Costeiro
UE	União Europeia
UNT	Unidade Nacional de Trânsito
WHO	World Health Organisation

## LISTA DE ABREVIATURAS

Apud	Citado em (por um terceiro)
Art.	Artigo
Ed.	Edição
e-mail	Electronic Mail
In	Citado em
Inf	Infantaria
n.º	Número
p.	Página

*“A mente que se abre a uma nova ideia  
jamais voltará ao seu tamanho original.”*

Albert Einstein

# Capítulo 1

## Apresentação do Trabalho

### 1.1. Introdução

O Trabalho de Investigação Aplicada (TIA) integra a estrutura curricular do mestrado do curso de Ciências Militares, Especialidade Segurança ministrado na Academia Militar (AM). No decorrer do XVII tirocínio para Oficiais da Guarda Nacional Republicana (GNR), e para a conclusão do mesmo apresento o meu TIA com o intuito de aprofundar os conhecimentos de prevenção rodoviária ao nível da Guarda Nacional Republicana e procurar descobrir quais os métodos utilizados e os que poderiam ser utilizados no combate da sinistralidade Rodoviária.

Este trabalho visa abordar áreas de combate à sinistralidade rodoviária, focando-se essencialmente em dois grandes grupos, a educação e a coação, ambos aplicados pela GNR em todo o território nacional. A sinistralidade rodoviária é um flagelo que afeta a sociedade nos dias de hoje, sendo uma área com necessidade de ser estudada para encontrar soluções eficientes.

### 1.2. Enquadramento

O TIA apresentado visa a abordagem do papel da Guarda Nacional Republicana (GNR) na prevenção rodoviária e conseqüente combate à sinistralidade.

De entre as atribuições definidas na Lei Orgânica da GNR<sup>1</sup>, estão as de “velar pelo cumprimento das leis e regulamentos relativos à viação terrestre e aos transportes rodoviários, e promover e garantir a segurança rodoviária, designadamente, através da fiscalização, o ordenamento e da disciplina do trânsito”, pela alínea f) do n.º 1 do art.º 3.º. Do mesmo diploma surge a criação da Unidade Nacional de Trânsito (UNT) que constitui uma unidade especializada em matéria de trânsito com responsabilidade no âmbito da

---

<sup>1</sup> Aprovada pela Lei n.º 63/2007, de 6 de Novembro

fiscalização, ordenamento e disciplina de trânsito em todo o território nacional e responsável pela uniformização de procedimentos e pela formação contínua dos militares.

Este estudo dedica-se, essencialmente, à prevenção rodoviária exercida por parte da GNR a nível operacional, analisando que medidas são tomadas e quais poderiam ser implementadas para combater a sinistralidade rodoviária.

A prevenção rodoviária não se consubstancia num papel exclusivo da GNR mas sim de várias entidades que, fazendo parte de uma estratégia nacional, atuam em áreas diferentes com um fim comum. A Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária está em vigor desde o ano de 2008 e pretende apresentar resultados até ao ano de 2015.

### **1.3. Justificação do Tema**

A principal justificação para a escolha deste tema prende-se, por um lado, pelo interesse e motivação que a área científica proporciona ao autor e, por outro lado, com a intenção de analisar a operacionalização das medidas da Guarda Nacional Republicana (GNR), particularmente no desempenho das suas funções ao nível da prevenção e combate à sinistralidade rodoviária.

Pretende-se ainda trazer algo de novo para o seio da GNR no âmbito da prevenção e combate da sinistralidade rodoviária, aprofundar conhecimentos no âmbito de uma fiscalização mais eficiente e das medidas de educação dos cidadãos enquanto utentes da via.

Não obstante os fatores referidos anteriormente, também o facto da sinistralidade rodoviária ser uma das principais causas de morte em Portugal foi fator que influenciou na realização deste trabalho, pois, analisando os números trágicos, verifica-se que algo tem de ser feito e aperfeiçoado no seu combate, com melhores e mais eficazes ações de prevenção rodoviária.

Assim este estudo pretende verificar qual o papel da GNR na prevenção e combate da sinistralidade rodoviária, e se este papel está a ser cumprido de forma eficiente.

#### **1.4. Objeto e Objetivos do Trabalho de Investigação**

O objeto de estudo deste trabalho de investigação é a GNR e o papel que esta desempenha na prevenção rodoviária nacional e quais as ações que são realizadas no âmbito da prevenção e combate da sinistralidade rodoviária.

O objetivo geral deste trabalho prende-se com a verificação do papel que a GNR desempenha na sua atividade operacional para a prevenção e combate da sinistralidade rodoviária.

De forma a atingir o objetivo geral deste TIA foram definidos objetivos específicos:

- Caracterizar a problemática da sinistralidade rodoviária, suas causas e interdependências.
- Caracterizar as atribuições legais da GNR no âmbito da prevenção e combate da sinistralidade rodoviária.
- Compreender em que domínios se inserem as ações desenvolvidas pela GNR na prevenção e combate da sinistralidade rodoviária (Educação, Coação).
- Analisar a pertinência da Educação como meio de controlo da sinistralidade rodoviária.

#### **1.5. Pergunta de Partida**

Com a finalidade de analisar qual a melhor postura a adotar por parte da GNR no combate à sinistralidade Rodoviária, estabeleceu-se a seguinte questão de partida:

**“Qual o Papel da GNR no combate à sinistralidade rodoviária?”**

#### **1.6. Questões de Investigação**

Da pergunta central levantada no ponto anterior, surgem questões derivadas:

Q1 - Quais os elementos que intervêm na problemática da sinistralidade rodoviária?  
(Elementos e Atores)

Q2 - Quais os domínios de intervenção no âmbito do combate à sinistralidade rodoviária?

Q3 - Quais as atribuições legais da GNR no âmbito da prevenção e combate à sinistralidade rodoviária?

Q4 - De que forma essas mesmas atribuições são exercidas, e em que domínio de inserem? (Educação, Coação ou ambas)

Q5 - Possui a GNR recursos e formação suficientes para fazer face à problemática da sinistralidade rodoviária?

Q6 - Que medidas poderão ser tomadas pela GNR num futuro próximo, de forma a controlar a sinistralidade Rodoviária?

### **1.7. Hipóteses**

Relativo às questões de investigação levantadas e aos objetivos que no final se pretende alcançar foram formuladas as seguintes hipóteses:

H1 – A eficácia do combate à problemática da sinistralidade rodoviária depende inequivocamente da eficiência na gestão e domínio dos elementos que constituem o sistema rodoviário (homem, veículo e via).

H2 – Existe um conjunto de atores que interagem com o sistema rodoviário, constituindo o ambiente rodoviário. Neste contexto, a GNR desempenha prioritariamente o papel de entidade fiscalizadora, de ordenamento e disciplina do trânsito, sem prejuízo destas mesmas atribuições poderem consubstanciar-se em medidas de educação.

H3 – A GNR para exercício das suas atribuições, define e regula-se por procedimentos criteriosos de atuação, os quais contribuem para a eficiência na prevenção e combate à sinistralidade rodoviária.

H4 – O Papel da GNR no combate à sinistralidade rodoviária necessitará de um reajustamento nos domínios de intervenção (Educação, Coação).

### **1.8. Metodologia e Modelo Metodológico**

A metodologia utilizada na vertente teórica deste trabalho é, primordialmente, a análise de documentos, artigos de revistas, trabalhos e teses publicadas, subordinados à temática do combate à sinistralidade rodoviária.

Com a finalidade de obter uma pesquisa mais abrangente, foram realizadas pesquisas em vários sítios oficiais da internet, que permitiram recolher informação viável e pertinente, que pudesse estar relacionada com o tema do presente TIA a ser elaborado.

No que diz respeito à componente prática, segunda parte deste trabalho, recorreu-se a outro tipo de métodos, tendo sido elaborados e utilizados inquéritos por questionário e inquéritos por entrevista.

Para interpretação dos resultados obtidos, recorreu-se à análise quantitativa e qualitativa, que permitiu elaborar conceções factuais e de opinião pessoal.

Relacionado com a metodologia científica, no que se refere aos critérios de redação e apresentação do TIA, este teve como base a NEP 520/DE, de 30 de junho, “Trabalho de Investigação Aplicada – Normas para a Redação do Relatório Científico Final” da Academia Militar e o “Guia Prático sobre a Metodologia Científica”, da Professora Doutora Manuela Sarmiento. Este TIA foi elaborado segundo o novo acordo ortográfico.

## **1.9. Estrutura do Trabalho**

O presente Trabalho de Investigação Aplicada é composto pelo capítulo inicial destinado à introdução e apresentação do trabalho e por mais duas partes, subdivididas em cinco capítulos. Procura-se dar resposta às questões e hipóteses levantadas através do estudo da temática apresentada, tendo por base um método científico.

A Parte I é constituída pela revisão da literatura que contem dois capítulos, esta serve de suporte ao trabalho de campo realizado. O capítulo 2 analisa e caracteriza a problemática da sinistralidade rodoviária, o capítulo 3 analisa e caracteriza a prevenção rodoviária em si e nos seus dois domínios de atuação, a educação e a coação.

A Parte II corresponde ao “Trabalho de Campo” e versa sobre a componente prática do trabalho, articulando-se em três capítulos. No capítulo 4 é efetuada uma explicação das metodologias utilizadas, o capítulo 5 corresponde à análise e discussão dos resultados alcançados e, por fim, no capítulo 6, apresentam-se algumas conclusões a que foi possível chegar fazendo ainda algumas recomendações para estudos futuros e explanando algumas dificuldades e limitações deste estudo.

# **Parte I – Enquadramento Teórico**

## **Capítulo 2**

### **Problemática da Sinistralidade Rodoviária, suas Causas e Interdependências**

#### **2.1 Introdução**

Neste capítulo pretende-se efetuar uma abordagem à problemática da sinistralidade rodoviária, englobando a sua dimensão humana, social e económica, bem como as suas interdependências, aprofundando as causas e os fatores que contribuem no combate e na prevenção deste fenómeno. Serão também abordados os elementos constituintes do sistema rodoviário, realçando a sua importância visto ser sobre eles que incide o combate à sinistralidade rodoviária. Desta forma, tentar-se-á entender como poderá ser a ação da GNR na atuação perante os diferentes elementos.

#### **2.2 Sinistralidade Rodoviária**

Para se compreender a relevância da prevenção rodoviária é importante entender a problemática da sinistralidade rodoviária, sendo este um fenómeno moderno que emergiu com o desenvolver da indústria automóvel e das vias terrestres.

Adota-se para este trabalho de investigação o conceito de acidente presente no Observatório de Segurança Rodoviária (2012, p. 4), sendo este uma “ocorrência na via pública envolvendo pelo menos um veículo em movimento, do conhecimento das entidades fiscalizadoras (GNR, GNR/BT e PSP) e da qual resultem vítimas<sup>2</sup> e/ou danos materiais”.

---

<sup>2</sup> Ser humano que em consequência de acidente sofra danos corporais. (ANSR, 2012)

Segundo Oliveira (2007, p. 5), a Sinistralidade Rodoviária é “(...) o somatório de sinistros<sup>3</sup> ocorridos na via pública, por unidade de tempo, nas vias de uma área geográfica específica, de uma divisão administrativa ou de um determinado país.”

### **2.2.1. Sinistralidade Rodoviária na Europa e no Mundo**

Segundo a Organização Mundial de Saúde (OMS, 2004), a primeira vítima mortal num acidente rodoviário deu-se na década de oitenta mais precisamente no ano de 1986, a quando de um atropelamento por um veículo ligeiro. Desde essa data até aos dias de hoje houve um escalar do número de automóveis existentes em todo o mundo e consequente aumento da sinistralidade rodoviária.

Segundo a OMS (2009), no ano de 2004, os acidentes de viação eram a nona maior causa de morte no mundo e, segundo os estudos realizados pela mesma organização, quando chegarmos ao ano de 2030, esta pode vir a ascender ao quinto lugar.

Analisando agora dados recolhidos pela TISPOL (2011a), correspondentes à União Europeia (UE), verifica-se que os acidentes de viação vitimaram cerca de 35 000 pessoas nos 27 países da UE em 2010. Em 2008, foram cerca de 1,8 milhões de pessoas feridas em acidentes de viação em toda a Europa e são a principal causa de morte para menores de 45 anos de idade. Os danos causados pelos acidentes custam € 200.000.000.000 / ano para a sociedade, o que corresponde a 2% do produto interno bruto (PIB). A TISPOL (2011a), afirma que um em cada três habitantes da Europa irá ser hospitalizado durante a sua vida por causa de um acidente rodoviário.

A Comissão Europeia estimou que, do total de vítimas mortais existentes no ano de 2010 em toda a Europa, 25% foram causados por motoristas em alta velocidade, 25% por condutores sob o efeito de álcool, e 25% dos ocupantes dos veículos que vieram a falecer não possuíam cintos de segurança ou sistemas de retenção (TISPOL, 2011a).

---

<sup>3</sup> “Qualquer ocorrência na via pública, de carácter fortuito, não intencional, resultante do despiste ou colisão de, pelo menos, um veículo em movimento, em que o condutor possua título de condução válido e do qual resultem danos materiais e/ou humanos” (Oliveira, 2007 p. 5)

### **2.2.2. Sinistralidade em Portugal**

Os dados relativos à sinistralidade em Portugal são lançados anualmente pela ANSR no Observatório de Segurança Rodoviária. De ano para ano, o número de acidentes com vítimas mortais tem diminuído, o que leva a constatar que Portugal tem conseguido fazer face a uma tendência de agravamento da sinistralidade que se desenvolve em todo o mundo (ANSR, 2012).

No ano de 2011 foram registados 32541 acidentes com vítimas dos quais ocorreram 689 vítimas mortais, o que mesmo assim demonstrou um decréscimo em relação ao ano transato. É importante salientar que grande parte dos acidentes com vítimas ocorreu em arruamentos (59%), seguindo-se as estradas nacionais (23%) e as autoestradas (7%) (ANSR, 2012).

### **2.3. Causas da Sinistralidade Rodoviária**

As causas da sinistralidade rodoviária são, segundo vários autores, um fenómeno ainda pouco estudado até a atualidade. As causas são atribuídas aos componentes do sistema rodoviário, tendo por primazia o fator humano, como ser pensante que controla o veículo e o adapta à estrada.

Cardoso & Castilho (1990) consideram que o acidente é uma consequência de um mau funcionamento entre os componentes do sistema rodoviário, dando-se quando existe uma inadequação entre as exigências deste sistema e as capacidades do condutor de controlar o veículo.

Segundo um estudo realizado pela Secção de Investigação Criminal da Brigada de Trânsito da GNR e pelo Departamento de Saúde Pública da Universidade de Lisboa no ano de 2006, verificou-se que, em 92% dos casos, os acidentes de viação se deveram a falhas humanas, em 6% a falhas da via e apenas em 2% em falhas no veículo (Leal, 2008).

De entre as causas humanas verificadas neste estudo salientaram-se: velocidade inadequada ao tipo de via; infrações às normas rodoviárias; distrações no ato de condução; comportamento do peão; a inexperiência ou falta de perícia do condutor; erros de perceção; condições psicológicas ou físicas debilitadas; imprudência e doença súbita (Leal, 2008). Complementarmente a estes a GNR possui um leque de fatores que se pretende fiscalizar

com maior relevância e que considera direta ou indiretamente serem as principais causas da sinistralidade rodoviária (GNR, 2010b), são estes:

- Velocidade;
- Álcool;
- Manobras de ultrapassagem, inversão de sentido de marcha, mudança de direção, mudança de via e circulação em sentido oposto;
- Distância de segurança desajustada;
- Utilização indevida de telemóvel e de outros aparelhos radiotelefónicos;
- Não sinalização de manobras;
- Não cedência de prioridade;
- Não cedência de passagem a peões;
- Falta de habilitação legal para conduzir;
- Não utilização de acessórios de segurança (cinto de segurança, sistema de retenção de crianças e capacete de proteção);
- Não cumprimento de tempos de condução, pausas e tempos de repouso (pesados);
- Erros no acondicionamento e transporte de carga.

#### **2.4. Sistema Rodoviário**

O Sistema Rodoviário determina os elementos dependentes no exercício da condução e que conseqüentemente são intervenientes em acidentes de viação, definido como “o resultante da interação, sob uma envolvente normativa e fiscalizadora, entre o elemento Humano, o elemento mecânico e a infraestrutura rodoviária” (Cardoso & Castilho p. 2, 1990).

O Sistema Rodoviário é assim composto pela Via, pelo Veículo e pelo Homem. Estes constituem inequivocamente os três elementos sobre os quais é possível intervir no combate à sinistralidade rodoviária.

A **via** constitui o elemento material mais fixo e permanente, já que a sua construção ou modificação requer largos períodos de tempo e fortes investimentos económicos, sendo definida pela infraestrutura rodoviária (Leal et. al, 2008).

Segundo o SUPREME (2007), a infraestrutura rodoviária é constituída pelos equipamentos, serviços e instalações básicas necessárias para que o trânsito flua com

normalidade e condições de segurança em qualquer que seja o tipo de via, seja em autoestradas, vias rápidas ou estradas nacionais.

Segundo Leal et al (2008), é importante que sejam detetados os locais de risco elevado, através de uma análise rigorosa de dados relativos à sinistralidade. A inspeção frequente permite esclarecer o problema e identificar formas de melhorar a segurança.

De acordo com Leal et al (2008), dentro do elemento via, são consideradas também as condições ambientais que a afetam profundamente, se bem que se deva destacar que determinadas circunstâncias afetam mais o próprio condutor.

O **veículo** é caracterizado essencialmente por duas facetas distintas: o seu aumento crescente, em que o seu incremento em número, variedade e características técnicas ultrapassou a capacidade das vias e afetou a segurança pessoal e o rápido envelhecimento do mesmo, pois a circulação de veículos envelhecidos põe em risco a segurança rodoviária.

A segurança no automóvel é constituída pela segurança ativa e a segurança passiva. A segurança ativa é constituída pelos elementos que exercem a sua função durante a circulação do veículo e podem ser manipulados pela vontade do condutor e cuja função essencial é evitar o acidente. Alguns destes elementos são: a iluminação, o sistema de travagem, o mecanismo de direção, os espelhos retrovisores, os pneumáticos entre outros. Relativamente à segurança passiva, é constituída por elementos que só desenvolvem a sua função na altura do acidente, contribuindo para reduzir as consequências do acidente, diminuindo os danos pessoais e matérias. Como exemplo destes elementos temos: o cinto de segurança, o apoio de cabeça, o Airbag, os sistemas de retenção para crianças, o capacete de proteção, entre outros (Leal et al, 2008).

Segundo Leal et al (2008), os constituintes do veículo de maior relevância na ocorrência de acidentes de viação são: os pneumáticos, os sistemas de iluminação e os sistemas de travagem, sendo estes de extrema importância de conservação e fiscalização.

O **homem** é, segundo Leal et al (2008), o elemento principal no sistema rodoviário, este ao participar na circulação rodoviária necessita de aceitar um certo risco, em frações de segundo o condutor recebe múltiplas impressões do mundo circundante e há que encará-las adotando a solução correta para evitar o acidente. O ato de conduzir é uma tomada constante de decisões, onde perante o comportamento e avaliação que o condutor realiza de determinadas situações, ocorrerá um resultado, que poderá ser favorável ou desfavorável. Assim, ao condutor é exigido um domínio técnico adequado do veículo face à situação em que se encontra, tal como se exige que este possua condições físicas e psíquicas que o tornem apto ao exercício da condução (Leal et al, 2008).

Segundo Leal et al (2008), “Se a via é o cenário e o veículo o meio de utilizá-la, o Homem, condutor, passageiro ou peão, é o protagonista, e do seu comportamento depende, em definitivo, a segurança da circulação rodoviária”

Segundo Costa & Farinha (2010), o comportamento humano é o mais influente num acidente, pois as ações e as reações daqueles que nele intervieram tiveram contribuição significativa na sua ocorrência, seja por terem desrespeitado um sinal ou regra de trânsito, ou por, em face de um imprevisto, não terem conseguido praticar a manobra que se impunha.

Os condutores de veículos, mesmo sendo alvos de fiscalização e da educação, continuam a ser propensos a cometer erros, intencionais ou não, ao volante de um veículo. Assim a prevenção rodoviária não pode assentar exclusivamente no condutor, deve ser aplicada a todo o sistema rodoviário. As probabilidades de erro devem ser tidas em conta na construção de viaturas e na construção de estradas, minimizando a probabilidade de ocorrência de acidente e, caso este aconteça, minimizando os danos deste. O fator de limitação para a segurança do sistema rodoviário é a tolerância humana em função da força mecânica entre o veículo e a via (Racioppi, et al. 2004).

## **2.5. Atores que Interagem com o Sistema Rodoviário**

Direta ou indiretamente, existem fatores e atores que interagem com o sistema rodoviário e o condicionam, para que este possa ser mais ou menos seguro. A segurança rodoviária “(...) implica uma responsabilidade multissetorial que envolve uma multiplicidade de ramos da atividade, relacionados, designadamente, com transportes, a segurança interna, a proteção civil, a justiça, a saúde, a investigação científica, as ciências forenses, a engenharia automóvel, a engenharia de tráfego, a concessionárias das vias entre outras” (Leal, 2012, p. 18).

Realizando uma abordagem à segurança rodoviária como um todo, numa perspetiva sistemática, dividimos a sua execução em três fases: a fase pré-acidente; a fase acidente; e a fase pós-acidente. Em cada uma das fases intervém um determinado número de atores com que procura atingir um fim comum, a prevenção rodoviária (Leal, 2012).

Segundo Leal (2012, p. 19), “A prevenção rodoviária consiste em gerir, continuamente, os ciclos de retorno, ou seja reformular ciclicamente os processos do

sistema” assim é necessário reformular continuamente os normativos que são aplicados no ambiente rodoviário, apostar cada vez melhor na formação e educação dos condutores e em novas práticas de fiscalização do sistema rodoviário.

No quadro 1, a negrito, encontram-se os dezoito princípios ou medidas fundamentais de intervenção organizacional, relacionados quer com os fatores intervenientes (elementos do sistema rodoviário), quer com as fases do acidente.

**Quadro 1 - Representação sintética de modelo de segurança rodoviária (Leal, 2012)**

Princípios Interventivos na Sinistralidade Rodoviária					
Perspectiva do Sistema Rodoviário	Homem	<b>Capacidades Formação Comportamento</b>	<b>Normativos Actores Fiscalização</b>	Pré-acidente	Perspectiva da Gestão do Sistema (Intervenção Organizacional)
	Veículo	<b>Mecânica Auto-protecção Alertas</b>	<b>Socorro Evacuação Investigação</b>	Acidente	
	Via (Ambiente)	<b>Ergonomia Velocidade Sinalização</b>	<b>Reabilitação Justiça Prevenção</b>	Pós-acidente	
	Factores Intervenientes		Fases do Acidente		

## 2.6. Considerações Finais sobre o Capítulo

Desta análise do fenómeno da sinistralidade rodoviária, concluiu-se que é um grave problema de saúde pública, com inerentes consequências sociais e económicas, tendo sido comprovado através de estudos realizados sobre as causas, que maioritariamente o sinistro se dá devido a falhas humanas.

Verificou-se que um acidente resulta de uma inadequação entre as exigências do sistema rodoviário e as capacidades do condutor de controlo do veículo. Analisando depois cada elemento do sistema rodoviário, verifica-se que é sobre estes que inequivocamente se pode intervir, sendo o elemento homem o preponderante, como ser racional que tem o dever de dominar e adaptar os restantes dois elementos.

A promoção da segurança rodoviária impõe necessariamente uma abordagem multissetorial, onde um conjunto de atores distintos que intervêm em regime de complementaridade, no espaço e no tempo.

## **Capítulo 3**

### **A GNR na Prevenção e Combate à Sinistralidade Rodoviária**

#### **3.1. Introdução**

Neste terceiro capítulo far-se-á uma abordagem à prevenção rodoviária, assim como aos seus domínios de atuação (Educação e Coação) e a sua interação, uma vez que estes não resultam de medidas isoladas. As medidas preventivas não são um substituto para a repressão, estas devem ser acompanhadas pela coação e vice-versa. A combinação de repressão e medidas educativas de prevenção tem um impacto substancial na segurança rodoviária (TISPOL, 2011).

Numa fase posterior serão expostas as atribuições legais da GNR em matéria de trânsito, de forma a determinarmos o seu papel.

Finalizando o capítulo será feita uma abordagem às boas práticas a nível europeu, focalizando os campos de atuação previstos e aplicados noutros países.

#### **3.2. Prevenção Rodoviária**

Para estudar a prevenção rodoviária é necessário analisar o conceito de prevenção. Prevenir significa preservar pessoas, bens materiais e imateriais e valores, assim como antecipar a possibilidade de dano utilizando estratégias que impeçam a sua concretização ou dentro do possível minimizem as consequências. Transportando o tema para a prevenção rodoviária, trata-se do conjunto de medidas utilizadas quer por estruturas governamentais, como entidades e associações públicas e as próprias polícias, quer por estruturas privadas como agentes ligados à indústria automóvel, associações civis e pelos próprios cidadãos, com a finalidade última de diminuir a sinistralidade rodoviária e as marcas deixadas por esta. Estas medidas, para obterem um funcionamento correto, devem estar interligadas utilizando uma estratégia única de combate, através de um conjunto de ferramentas e processos com vista a melhorar a segurança rodoviária. Esses processos

passam pela informação dos condutores, negociações entre a indústria automóvel no campo da segurança, incentivos económicos, prémios de seguro para os condutores, declarações de segurança e de responsabilidade civil (Racioppi, et al. 2004).

As entidades responsáveis pela prevenção rodoviária têm um papel importante na gestão e administração dos elementos do sistema. Nesta abordagem, o condutor é o responsável pelo cumprimento das leis de trânsito e o respeito pelos restantes utentes da via. Por outro lado, os fabricantes de veículos, o Governo e os Órgãos Legislativos são responsáveis pela estrutura de um sistema que retifique possíveis erros humanos, onde as polícias de trânsito se enquadram como fiscalizadoras e órgãos preventivos de trânsito. No entanto, a responsabilidade pela segurança rodoviária estende-se além dos provedores e utilizadores do sistema, estende-se também aos meios de comunicação social, às empresas profissionais de transportes, ao setor da saúde, ao meio ambiente, à justiça e à educação, assim como ao próprio ser como cidadão da comunidade (Racioppi, et al. 2004).

### **3.3. Educação Rodoviária**

Uma das formas de atuar sobre o fator humano no combate à sinistralidade rodoviária é através da educação, as competências e habilidades do condutor dependem em grande parte da sua educação enquanto membro da sociedade e da sua formação enquanto utente da infraestrutura rodoviária (PNPR, 2003).

Segundo o PNPR<sup>4</sup> (2003), a educação rodoviária deve ser “entendida como o processo pedagógico que proporcione ao individuo as motivações, atitudes, conhecimentos e competências indispensáveis à interiorização e enraizamento de padrões comportamentais norteados pela segurança.”

A educação não pode ser uma mera etapa na vida de um condutor, deve sim ser um processo contínuo desde que circula na via pública e ao longo de todo o período que exerça a condução (PNPR, 2003).

Segundo Pinto (2006, p. 119), as medidas de educação não obtêm resultados significativos no momento da sua aplicação, sendo este um conjunto de medidas que funciona essencialmente a longo prazo. Atuam sobre a mudança de comportamentos sociais de segurança dos condutores, e torna-se condicionada pelo enquadramento

---

<sup>4</sup> Plano Nacional de Prevenção Rodoviária

sociocultural do indivíduo, que constrói em si, comportamentos de risco no exercício da condução, sendo este o alvo de atuação das medidas de educação. Sendo uma componente necessária, não pode atuar isoladamente, é necessária uma combinação de múltiplas estratégias.

Segundo Leal et al, (2008), a educação rodoviária deve ser direcionada para a perfeição da condução, tal como para o conhecimento das limitações humanas e do veículo em relação com a via, apoiada por campanhas de condutas e aspetos específicos de educação desde a infância.

Ao abordarmos a educação não podemos deixar de referenciar as competências atribuídas pela Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária (ENSR) ao Ministério da Educação (ME) neste domínio, disponíveis no anexo A.

### **3.4. Coação (Fiscalização)**

A coação é um método que visa através da fiscalização e supervisão, garantir o cumprimento das normas e regulamentos de trânsito (Pinto, 2006).

As medidas de coação devem ser aplicadas visando a diminuição dos comportamentos de risco no exercício da condução por parte dos condutores, assim estas devem ter por objetivos, aumentar a possibilidade de deteção ou de apreensão, agravar as consequências sofridas pelos indivíduos quando conduzem em infração e alterar a perceção que os indivíduos têm da infração e daqueles que as cometem (Pinto *apud* Groerger, 1995).

Segundo Pinto (2006 p. 130), “...os indivíduos ajustam os seus comportamentos à perceção do risco subjetivo de deteção, bem como ao grau de controlo que percebem da situação”. Deste modo é necessário um esforço por parte das polícias responsáveis pelo trânsito não só de fiscalizar e aplicar sanções a quem circula em infração, como também é necessário uma maior visibilidade dessa fiscalização, uma maior incidência na informação, neste campo a comunicação social pode ser uma arma utilizada pela polícia.

Segundo Leal et al (2008), no que diz respeito a infrações de trânsito, é de extrema relevância o facto de sancionar de imediato os condutores no momento e local da infração.

### 3.5. Estratégias de Combate à Sinistralidade Rodoviária

Para existir uma prevenção eficaz é necessário existir uma estratégia de combate à sinistralidade rodoviária, realizando uma abordagem multissetorial e atribuindo responsabilidades a várias entidades no sentido de atuar sobre os elementos do sistema rodoviário (Leal, 2012).

É necessário existir um estudo e melhoramento do fator humano, de fatores ambientais e de fatores relativos aos veículos (Pinto, 2006).

As estratégias de combate à sinistralidade devem ser direcionadas para os domínios que formam um triângulo composto pela Educação, Engenharia e Coação, denominada de estratégia dos três “Es”<sup>5</sup>. Desta forma procura-se através da educação sensibilizar os condutores para os riscos inerentes à condução e da forma como os evitar, através da engenharia existe a preocupação do melhoramento da via e do meio envolvente, assim como do próprio veículo, minimizando a probabilidade de acidente e minimizando as suas consequências, por fim a coação, presente na fiscalização fundamentalmente de forma sancionatória, procura sancionar os comportamentos de risco, visando o cumprimento de leis e regulamentos previstos em legislação rodoviária (Pinto apud Green, 1997).

Para reduzir significativamente a sinistralidade rodoviária, é necessário focar as estratégias de combate nos elementos do sistema rodoviário, aplicando ações de prevenção e fiscalização nos fatores de risco ligados a estes elementos (Nabais, 2009).

Encontra-se em execução de momento em Portugal, a Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária (ENSR), iniciada no ano de 2008, e que pretende apresentar resultados até ao final do ano de 2015, com o objetivo de reduzir a sinistralidade rodoviária em cerca de 32% (tomando como base o valor de 2006). Esta estratégia vem no seguimento do Plano Nacional de Prevenção Rodoviária (PNPR) que cumpriu objetivos traçados (reduzir em cerca de 50% o número de acidentes com vítimas) (ANSR, 2008a).

Esta estratégia apoia-se em dez objetivos estratégicos, subdivididos em trinta objetivos operacionais. É de realçar que entre estes estão presentes a diminuição da condução sob influência do álcool ou substâncias psicotrópicas, a redução das velocidades praticadas e a utilização de dispositivos de segurança (ANSR, 2008a).

---

<sup>5</sup> A estratégia dos três “Es” deriva das expressões inglesas de “Engineering, Education and Enforcement”

### 3.6. Papel da GNR na Prevenção e Combate da Sinistralidade Rodoviária

Para determinar o papel da GNR no combate à sinistralidade rodoviária, é necessário identificar quais as atribuições legais que lhe são conferidas, tendo por base a Lei Orgânica da GNR<sup>6</sup> e o restante normativo legal.

É atribuição da GNR, “Velar pelo cumprimento das leis e regulamentos relativos à viação terrestre e aos transportes rodoviários, promover e garantir a segurança rodoviária, designadamente, através da **fiscalização, o ordenamento e da disciplina** do trânsito” pelo art.º 3.º, n.º 1 alínea f) da LOGNR, assim como, de “manter a vigilância e a proteção de pontos sensíveis, nomeadamente de infraestruturas rodoviárias (...)”, atribuição presente na alínea j) do n.º 1 do art.º 3.º do mesmo diploma.

Conjugado com a Lei Orgânica, é atribuído à GNR, através da alínea b) do n.º 1 do art.º 5.º do Código da Estrada, o papel de fiscalizar o cumprimento das disposições constantes no código da estrada e na sua legislação complementar.

Segundo a ANSR (2008b), sendo intervenientes diretos na prevenção rodoviária, é papel das Forças de Segurança, desenvolver ações de fiscalização e de controlo de trânsito, assim como de promoção de ações preventivas e de formação em prevenção rodoviária, competência expressa na fundamentação das prioridades da Lei 38/2009<sup>7</sup>. Esta estabelece prioridades tanto de investigação como de prevenção criminal e considera que reduzir a sinistralidade rodoviária é uma prioridade na prevenção e no combate a fenómenos que minam o estado de direito democrático, sendo este um fenómeno que tem vindo a diminuir, mas que obtém números ainda preocupantes, pelo que se justifica a manutenção de condutas de prevenção. A gravidade deste fenómeno justifica a realização de programas de prevenção, que podem ser concretizados em medidas de policiamento, esclarecimento da população e na fiscalização rodoviária, por forma a combater os crimes de condução perigosa de veículo rodoviário, condução de veículo em estado de embriaguez ou sob a influência de estupefacientes ou substâncias psicotrópicas, e condução de veículo sem habilitação legal.

A GNR, face aos objetivos lançados na ENSR, e com a finalidade de os atingir, elaborou a NEP/GNR – 3.57 (2010), que faz referência a um conjunto de medidas a serem tomadas pela componente operacional:

---

<sup>6</sup> Aprovada pela Lei 67/2007 de 6 de Novembro

<sup>7</sup> Lei 38/2009 de 20 de Julho, Anexo N.º2 (Define os objetivos, prioridades e orientações de política criminal para o biénio de 2009 -2011)

- O patrulhamento caracterizado das subunidades de trânsito deve ser dirigido para as AE, IP, IC<sup>8</sup> e estradas nacionais com maior índice de sinistralidade rodoviária. Por outro lado, o patrulhamento das subunidades territoriais deverá incidir nas estradas regionais, municipais e arruamentos situados no interior das localidades.
- É expressamente proibido que as patrulhas se ausentem dos giros previamente definidos.
- O patrulhamento caracterizado deverá ser dinâmico e proactivo, por forma a garantir uma maior visibilidade e proximidade, sendo direccionado para as vias com maior sinistralidade e maior volume de tráfego.
- O patrulhamento, fora das autoestradas, deverá efetuar paragens obrigatórias nas zonas de acumulação de acidentes, pontos negros<sup>9</sup> e zonas de conflito de trânsito, ou nas suas imediações.
- Nas autoestradas, o patrulhamento caracterizado deverá efetuar paragens obrigatórias nas áreas de serviço e áreas de repouso.
- Quando parados, os elementos da patrulha auto (caraterizados) deverão ausentar-se das viaturas de modo a oferecer uma maior visibilidade.
- O patrulhamento moto deve ser intensificado, salvo condições meteorológicas adversas.
- O patrulhamento auto e moto devem visar a fluidez e a regularização do trânsito, tendo em vista o restabelecimento normal da circulação rodoviária, assim como prestar auxílio aos restantes utentes da via.
- Complementarmente ao patrulhamento caracterizado, deve ser implementado o patrulhamento descaracterizado direccionado para a deteção e repressão de comportamentos de risco, de forma a criar insegurança ao infrator, inibindo-o perante a expectativa e o aumento da probabilidade de ser detetado e punido.
- As ações de fiscalização e operações stop devem ser prioritariamente e especialmente orientadas para a fiscalização de matérias que constituam direta ou indiretamente as principais causas de sinistralidade rodoviária.
- A fiscalização deve ser efetuada em locais apropriados de forma que não causem embaraço ou perigo para o trânsito, privilegiando zonas de acumulação de acidentes, pontos negros e zonas de conflito de trânsito.

---

<sup>8</sup> Autoestradas, Itinerários Principais e Itinerários Complementares

<sup>9</sup> Lanço de estrada com o máximo de 200 metros de extensão, no qual se registou, pelo menos, 5 acidentes com vítimas, no ano em análise, e cuja soma de indicadores de gravidade é superior a 20. (ANSR, 2011)

- Intensificar a fiscalização do excesso de velocidade, utilizando o “PROVIDA” em zonas de maior índice de sinistralidade.
- Utilizar diariamente e intensivamente os aparelhos especiais e outros meios tecnológicos afetos à fiscalização.
- Privilegiar a interceção de condutores que pratiquem em flagrante delito ilícitos rodoviários de natureza contra - ordenacional, notificando-os pessoalmente em detrimento da notificação via postal, combatendo o sentimento de impunidade.

A GNR possui um conjunto de aparelhos especiais e outros aparelhos tecnológicos que auxiliam na fiscalização e controlo de velocidade, dos quais deveria fazer uso regularmente de forma a proporcionar ao utente da via um sentimento de imprevisibilidade quanto à fiscalização e controlo da GNR, evitando a eventual ocorrência de comportamentos de risco.

Vêm explanados na NEP/GNR - 3.57, os aparelhos que podem ser utilizados:

- Radares Fotográficos
- Cinómetros “PROVIDA” (Instalados em viaturas de alta velocidade)
- Alcoolímetros
- Sonómetros
- Meios informáticos
- PDA afetos à fiscalização de tacógrafos digitas
- Terminais de Pagamento Automático (TPA)
- Leitor Automático de Matrículas (ANPR)<sup>10</sup>

Analisando agora o papel da GNR após a existência de acidente, verifica-se, segundo a circular N° 6212<sup>11</sup>, que é primária a missão da GNR em termos de fiscalização e ordenamento da circulação rodoviária, e através da sua ação preventiva evitar a ocorrência de acidentes de viação. É também impreterível a sua ação aquando da ocorrência dos mesmos, pois as marcas por estes deixadas são de elevada gravidade, não só a nível físico, como psicológico. Assim, sempre que chamada a intervir, a GNR não pode deixar de prestar o auxílio possível, correspondendo às necessidades que os intervenientes mostrem carecer, não obstante do tratamento policial do acidente.

Compete aos militares da GNR socorrer de imediato os feridos e prestar-lhes o devido auxílio, bem como aos restantes intervenientes no acidente. De imediato

---

<sup>10</sup> Consiste num sistema de videovigilância do trânsito através da leitura automática de matrículas, este é interoperável com outros sistemas, designadamente com bases de dados multivariadas (Leal, 2012)

<sup>11</sup> Circular N° 6212, de 21 Julho de 1992 referente a Acidentes de Viação.

restabelecer e ordenar o trânsito no local e recolher os elementos necessários à identificação do local, efetuando o levantamento de vestígios e posições das viaturas de modo a preencher posteriormente o boletim estatístico de acidente de viação e em caso de necessidade levantar o respetivo auto de notícia ou denuncia (GNR, 1992).

Nos casos em que a viatura acidentada esteja impossibilitada de circular é papel da GNR providenciar a sua remoção e recolha para um local apropriado, assim como da recolha de todos os bens encontrados no interior da mesma, na presença (se possível) de duas testemunhas alheias à guarda (GNR, 1992).

Analisando por fim o papel da GNR no ordenamento e disciplina do trânsito, verifica-se a sua importância em alturas de maior intensidade de tráfego. Constatando que estas alturas correspondem a um maior risco de acidente, a GNR efetua ações de prevenção com o objetivo de diminuir a sinistralidade, como é exemplo, o caso da época natalícia, páscoa e o período de veraneio. No mesmo período são desenvolvidas e intensificadas ações de sensibilização e fiscalização junto dos condutores (ANSR, 2008 b).

### **3.7. Investigação de Acidentes de Viação**

A competência para a investigação de acidentes de viação é atribuída aos núcleos de investigação criminal de acidentes de viação, pertencentes aos destacamentos de trânsito pelo Despacho 63/09 – OG de 30 de dezembro. Esta investigação tem um papel relevante no combate à sinistralidade rodoviária, sendo necessário um estudo sistemático que permita identificar as causas e criar estratégias para as combater (Leal et al, 2008).

Segundo Leal (2012, p.8) “Esta atividade visa a identificação dos autores e o apuramento das causas dos sinistros rodoviários com vista a fornecer elementos objetivos para a realização da justiça, combatendo o sentimento de impunidade nos crimes resultantes de acidentes de viação e, simultaneamente, efetuar uma recolha de dados com rigor e homogeneidade para alimentar um sistema de estudo científico do fenómeno da sinistralidade rodoviária, com o fim de produzir informação operacional e estratégica que permita a tomada de medidas preventivas do fenómeno”.

### **3.8. Prevenção Rodoviária na Europa**

Existem organizações europeias que se dedicam exclusivamente ao estudo do fenómeno da sinistralidade rodoviária e promovem ações para o seu combate, exemplo disso é a TISPOL. Esta organização tem como objetivos o de reunir as polícias de trânsito da Europa numa luta conjunta através de um intercâmbio de ações e boas práticas, assim como de promover a investigação sobre segurança rodoviária e incentivar à intensificação da fiscalização e de uma educação eficaz com programas de sensibilização (TISPOL, 2011).

Através da ação das polícias a organização acredita que a aplicação da legislação, através da fiscalização e coação juntamente com a educação, terá um contributo significativo na redução das mortes na estrada.

Segundo os dados estatísticos de sinistralidade rodoviária apresentados pela comissão europeia, a TISPOL considera essencial focalizar a prevenção rodoviária em três grandes áreas, a condução sob influência de álcool ou estupefacientes, a condução em excesso de velocidade e a condução sem a utilização de cinto de segurança ou mecanismos de retenção, visto que, segundo as mesmas estatísticas, estes três fatores representam 75% das causas de sinistralidade (TISPOL, 2011).

A velocidade incrementa os danos causados em caso de acidente, conseguindo diminuir as velocidades praticadas, poderia não só reduzir o número de acidentes como também reduzir as consequências por eles causadas (TISPOL, 2010).

#### **3.8.1. Boas Práticas a Nível Europeu**

Uma forma interessante de abordar a segurança rodoviária é o exemplo do modelo francês. Esta abordagem da prevenção rodoviária não remete para a redução do tráfego rodoviário, mas sim direcionando a sua ação numa melhor aplicação das leis de trânsito, através de uma reforma do código da estrada e de um reforço de segurança na construção dos veículos. Deste modo, foram definidos dois grandes eixos de atuação: o aumento do controlo e o agravamento das sanções. Pretendeu-se adotar uma postura mais repressiva, visando a mudança de comportamentos por parte da população e um maior cumprimento das regras. Para tal, foram criados departamentos de prevenção rodoviária e colocados novos e melhores meios à disposição das polícias (Reto & Sá, 2003).

O aumento da utilização de radares de controlo de velocidade com câmara fotográfica incrementou significativamente o número de autos por excesso de velocidade e, conseqüentemente, diminuiu a média de velocidade dos condutores nas vias, conseguindo, assim, chegar ao objetivo da redução da taxa de acidentes. Esta redução foi conseguida também devido à intensificação da fiscalização de condutores, aliada a uma forte repressão das infrações (Racioppi, et al. 2004).

A TISPOL considera que 100% dos condutores fiscalizados deveria efetuar o teste de ar para despiste de álcool de uma forma que, se o condutor tivesse esta informação presente, pudesse ponderar, no momento em que tomaria a decisão de conduzir ou não, tendo ingerido bebidas alcoólicas. A publicidade utilizada pelos meios de comunicação social poderia ser um ótimo meio de transmitir a notícia, aliada a campanhas de choque realizadas junto de condutores em formação, e este poderia ser um trabalho das polícias, visionamento de filmes ou de fotografias constantes nas bases de dados das forças de segurança que contenham conteúdo que marque o jovem condutor e o consciencialize para esta problemática (TISPOL, 2011).

### **3.9. Considerações Finais sobre o Capítulo**

A segurança rodoviária é o produto das medidas adotadas pelas diversas entidades públicas e privadas que atuam sobre o sistema rodoviário com a finalidade última de diminuir o número de acidentes, bem como as conseqüências e gravidade destes, pelo que os domínios de atuação no combate à sinistralidade assentam necessariamente na Educação, na Engenharia e na Coação.

Deste modo, foi implementada uma estratégia a nível nacional para fazer face à sinistralidade rodoviária, nomeadamente a ENSR.

Com efeito, o papel da GNR deriva das suas atribuições legais, verificando-se que para o cumprimento destas foram definidos um conjunto de normas e procedimentos internos, os quais tem como finalidade a garantia de cumprimento do normativo legal em matéria de trânsito através da fiscalização, bem como de medidas e ações de educação, tendo em vista a prevenção da sinistralidade rodoviária.

A nível europeu verificou-se a eficácia de uma postura mais repressiva pela via da fiscalização, com especial incidência na fiscalização da condução sob influência de álcool, do controlo de velocidade e da utilização do cinto de segurança.

## **Parte II – Trabalho de Campo**

### **Capítulo 4**

#### **Metodologia e Procedimentos**

##### **4.1. Introdução**

Após a conclusão do enquadramento teórico, materializado neste TIA pelos capítulos 2 e 3, que visa fornecer conhecimentos relativos à sinistralidade rodoviária e ao seu combate, segue-se assim a parte prática deste trabalho, com a finalidade de concretizar os objetivos anteriormente definidos.

No presente capítulo serão abordados os métodos e as técnicas utilizadas na recolha e análise de dados, assim como apresentada a metodologia utilizada no trabalho de investigação.

##### **4.2. Metodologia do Trabalho de Investigação**

O presente estudo é observacional, do tipo descritivo, uma vez que o investigador procura conhecer e interpretar os factos sem interferir nos mesmos, visando a descrição do fenómeno em estudo e envolvendo o uso de técnicas de recolha de dados. (Reis, 2010)

Não existe manipulações de intervenções diretas sobre os indivíduos em estudo, somente foi efetuada a observação destes e a descrição das suas respostas, de forma a preencher as necessidades de informação requeridas pelo presente estudo e de forma a dar resposta à questão central e derivadas. Utilizam-se dois métodos de observação indireta, o método de inquérito por entrevista e o método de inquérito por questionário. Todos os participantes foram submetidos a uma única inquirição, com o intuito de recolher informações acerca da aplicação de medidas de combate à sinistralidade rodoviária.

### 4.3. Procedimentos e Técnicas

Com a definição da temática a ser abordada no trabalho de investigação, iniciou-se a pesquisa bibliográfica necessária. Deste modo, foram realizadas pesquisas em bibliotecas públicas, de instituições e de estabelecimentos de ensino superior bem como conversas informais com oficiais e sargentos da GNR. Seguindo-se a realização de inquéritos por questionário e por entrevista.

#### 4.3.1. Inquérito por Questionário

Os inquéritos por questionário são um método de observação indireta em que, segundo Quivy & Campenhoudt (2003), o investigador não obtém um contacto direto com o inquirido.

Segundo Reis (2010), o inquérito por questionário é uma técnica de observação que tem como objetivo recolher informações, baseando-se numa série ordenada de perguntas que devem ser respondidas por escrito, de forma a recolher informação.

O inquérito por questionário foi validado pelo meu orientador, e aplicado através de administração direta<sup>12</sup>, sendo realizado na plataforma informática do *Google Docs*<sup>13</sup>. Trata-se de um inquérito com 15 questões de resposta fechada<sup>14</sup>, nas quais foi utilizada a escala de Lickert<sup>15</sup>.

A recolha dos dados foi realizada entre o período de 2 a 16 de julho de 2012 em todos os 20 Comandos Territoriais da GNR, na Unidade Nacional de Trânsito, na Unidade de Controlo Costeiro e na Unidade de Ação Fiscal.

A análise estatística foi efetuada com recurso ao programa SPSS (*Statistical Package for the Social Sciences*) versão 20.0 para Windows. Alguns gráficos foram realizados com recurso ao programa *Microsoft Office Excel 2010*.

---

<sup>12</sup> Segundo Quivy e Campenhoudt (2003), trata-se de administração direta quando é o próprio inquirido que preenche o questionário.

<sup>13</sup> Plataforma disponibilizada em <https://docs.google.com/?tab=wo>

<sup>14</sup> Segundo Reis (2010, pág. 105) nas questões fechadas “existe um grupo predefinido de respostas, do qual o inquirido apenas pode selecionar a opção que mais se adequa à sua opinião”

<sup>15</sup> Segundo Reis (2010), a escala de *Lickert* consiste numa série de itens ou afirmações sobre um objetivo determinado. Na resposta assinala-se o grau de acordo ou desacordo com a afirmação através de uma escala de 5 *items*

### 4.3.2. Inquérito por Entrevista

O inquérito por entrevista é, segundo Reis (2010), a obtenção de informações relativas à questão de investigação de um participante.

Segundo Quivy & Campenoudt (2005), os métodos de entrevista distinguem-se pela aplicação dos processos fundamentais de comunicação, os quais permitem ao investigador retirar das suas entrevistas informações e elementos de reflexão muito ricos e matizados.

As entrevistas realizadas são semiestruturadas, visto que estas pressupõem que o entrevistador siga um conjunto de questões provenientes de um quadro teórico, utilizando perguntas abertas ou fechadas. (Reis, 2010). Deste modo, a entrevista seguiu um guião previamente elaborado, no qual os entrevistados responderam livremente às questões formuladas, ajudando a clarificar os dados estatísticos analisados, com a finalidade última de dar resposta aos objetivos delineados na Parte I do TIA.

As entrevistas foram presenciais e realizadas entre os dias 10 e 11 de julho de 2012, na Unidade Nacional de Trânsito, na Direção de Investigação Criminal e no Comando Geral da GNR. Apresentada em quadros resumo no Apêndice B.

Após a elaboração das entrevistas, foi realizada uma análise qualitativa das mesmas através de quadros síntese, que conferem uma perspetiva das ideias abordadas e defendidas por cada um dos entrevistados. “As sinopses são sínteses do discurso, que contém a mensagem essencial da entrevista e são fieis, inclusive na linguagem, ao que disseram os entrevistados. Trata-se, portanto, de material descritivo que, atentamente lido e sintetizado, identifica as temáticas e as problemáticas” (Guerra, 2006, p.73)

As entrevistas foram gravadas com recurso ao gravador digital *Philips*, modelo *Voice Tracer LFH0612*.

### 4.4. Definição da Amostra

A amostra do estudo realizado através de inquérito por questionário é do tipo representativa, sendo a população alvo da GNR de 140 Oficiais Comandantes de destacamento ( $n=140$ ). Segundo Sarmiento (2008), a validade do estudo para ser considerado importante necessita de obter uma margem de erro entre 5 e 10%, o que se

verifica, visto que se obteve uma margem de erro de aproximadamente 6,0% e um nível de significância de 95,0%<sup>16</sup>, verificando assim a validade do estudo.

Consideram-se como critérios de inclusão todos os Oficiais da GNR, com funções de Comandante de Destacamento. Para o efeito foi enviado um *e-mail* para todos os 20 Comandos Territoriais da GNR, a solicitar autorização para inquirir os Comandantes de Destacamento, e conseqüente listagem e contactos dos mesmos.

A amostra referente ao estudo realizado através de inquérito por entrevista, presente no quadro 2, foi escolhida pelo conhecimento e domínio que os entrevistados possuem sobre a matéria derivada da sua experiência profissional. Considera-se como critério de inclusão, ser Oficial Superior da GNR, com funções desempenhadas, ao longo da sua carreira, a nível de Trânsito na GNR.

**Quadro 2 – Características Sociodemográficas dos Entrevistados**

Entrevistado	Nome	Género	Unidade	Posto	Função Atual	Local
E1	António José Pereira Leal	Masculino	Comando Operacional – Direção de Investigação Criminal	Tenente-Coronel	Chefe da Divisão de Criminalística	Alcabideche, DIV
E2	Gabriel Chaves Barão Mendes	Masculino	UNT	Tenente-Coronel	2º Comandante da UNT	Lisboa, UNT
E3	Luís Filipe Cristóvão Ferreira Branco	Masculino	Comando Operacional	Tenente-Coronel	Adjunto da Divisão de Trânsito e Segurança Rodoviária	Lisboa, Carmo

#### 4.6. Considerações Finais sobre o Capítulo

Neste quarto capítulo foram referenciados os meios e técnicas utilizadas na recolha de dados e a metodologia utilizada na realização do trabalho de campo, baseando-se este essencialmente na realização de inquéritos e entrevistas a amostras diferentes, com vista a auscultar opiniões de duas categorias distintas de Oficiais.

Em suma, os inquéritos visaram oficiais com funções de comandante de destacamento e as entrevistas foram direcionadas para oficiais superiores com experiência ou funções, no que ao trânsito diz respeito.

<sup>16</sup> Valores obtidos através da utilização da calculadora de amostragem disponibilizada em [www.vsai.pt](http://www.vsai.pt)

## **Capítulo 5**

### **Apresentação, Análise e Discussão dos Resultados**

#### **5.1. Introdução**

Este capítulo inicia-se com a análise do inquérito por questionário, onde é feita a caracterização dos inquiridos e a análise dos resultados das respostas destes, após a qual são tecidas conclusões.

Seguidamente, são apresentados os resultados obtidos da análise das entrevistas através da elaboração de quadros resumo, realizando-se uma conclusão que não é mais que uma discussão das respostas obtidas nas entrevistas.

#### **5.2. Análise dos Questionários**

##### **5.2.1. Caraterização dos Inquiridos**

Colaboraram na realização do presente inquérito 97 Oficiais, sendo 91 afetos ao género masculino e 6 ao género feminino, conforme se demonstra na figura 1 (Apêndice D). A sua maioria encontra-se no escalão etário 31-35 anos (53.6%) como demonstra a figura 2 (Apêndice D).

Atendendo às habilitações literárias, 79,4% dos inquiridos ostentam o grau de licenciado, 2,1% são detentores de uma pós-graduação e 18,6% possuem o grau de mestre, como constante na figura 3 (Apêndice D).

Relativamente ao tipo de destacamento que comandam, 66% dos inquiridos são comandantes de destacamento territorial, 21,6% são comandantes de destacamento de trânsito, 5,2% comandam destacamentos de intervenção, 5,2% comandam destacamentos da Unidade de Ação Fiscal e apenas 2,1% são comandantes de destacamentos da Unidade de Controlo Costeiro, como é observável no quadro 25 (Apêndice D).

### 5.2.2. Consistência Interna

A consistência interna do presente questionário foi analisada com recurso ao coeficiente *Alpha de Cronbach*. O Alpha de Cronbach é uma estatística que indica a consistência das respostas dos inquiridos nos itens das escalas ou subescalas. O coeficiente varia entre 0 e 1. Quando mais próximo o valor de Alpha for de 1, mais consistente são os itens do questionário. Para o presente inquérito foi obtido o valor de 0,840 (quadro 3), podendo ser considerado como razoável (Hill & Hill, 2005), o que valida o nosso questionário enquanto instrumento de investigação.

Quadro 3 - Consistência interna do Questionário

Alpha de Cronbach	N.º de Items
,840	32

### 5.2.3. Análise dos Resultados

Na questão 5 pretende-se entender se os Comandantes de Destacamento realizam formação complementar no âmbito da segurança rodoviária. A resposta foi afirmativa para 26,8% dos inquiridos, o que leva a concluir que é uma área com pouca aposta. Dos que realizaram formação, analisando as respostas à questão 5.1, verificamos que, numa escala de 1 a 5 em que 1 significa nenhuma frequência e 5 muita frequência, a moda é 3, pelo que concluímos que apenas põem em prática as medidas preconizadas nessas formações com alguma frequência. Resultados disponíveis nos quadros 26 e 27 (Apêndice E)

Na questão 6, pretende-se entender a frequência com que os comandantes de destacamento constataam falhas a nível legislativo e a nível do elemento via, assim como o comunicavam superiormente. A GNR é a entidade que se depara no terreno com essas falhas, assim possui um papel importante na sua comunicação para que essas possam ser colmatadas. Desta forma, verifica-se que a moda para a realização de propostas ao escalão superior, no sentido de suscitar alterações à legislação considerada incorreta, por parte do

Governo é de “Nenhuma frequência” (50.5%) (quadro 28, Apêndice E), pelo que se conclui que mais de metade dos inquiridos não realiza esta medida. Quando questionados sobre a frequência com que emitem propostas junto das entidades responsáveis pela via, atendendo à correção destas, a moda foi “Pouca frequência” e “Alguma frequência” (27.8%) (quadro 29, Apêndice E), também nesta área se visualiza que existe uma fraca aposta por parte dos comandantes da GNR. A GNR, sendo a entidade que realiza o trabalho no terreno e assinala as lacunas na via, seja a nível de traçado, da sinalização ou mesmo do piso da via, deveria comunicar com vista à sua retificação. A concretização das comunicações relatadas pelos comandantes de destacamento também apresenta de moda “Pouco concretizadas” (41.2%), pelo que os comandantes consideram que as suas propostas não têm seguimento. (quadro 30, Apêndice E)

Na questão 7 pretende-se entender sobre que elemento do sistema rodoviário, os comandantes de destacamento consideravam essencial incidir. 79,4% dos inquiridos considera o homem como elemento preponderante no combate à sinistralidade rodoviária, o que confirma que é sobre ele que deve incidir a atuação da GNR no controlo da sinistralidade rodoviária. (quadro 31, Apêndice E)

No grupo 8 é pedido aos inquiridos que classifiquem a frequência de ações desenvolvidas pelos seus militares. Resultados presentes no quadro 4.

**Quadro 4 - Estatística das questões do grupo 8**

		Nenhuma frequência	Pouca frequência	Alguma frequência	Regular frequência	Muita frequência	Total
Questão 8.1	Freq	0	3	9	47	38	97
	%	0,0%	3,1%	9,3%	48,5%	39,2%	100,0
Questão 8.2	Freq	1	3	22	48	23	97
	%	1,0%	3,1%	22,7%	49,5%	23,7%	100,0
Questão 8.3	Freq	2	20	25	44	6	97
	%	2,1%	20,6%	25,8%	45,4%	6,2%	100,0
Questão 8.4	Freq	0	6	23	48	20	97
	%	0,0%	6,2%	23,7%	49,5%	20,6%	100,0
Questão 8.5	Freq	0	3	13	60	21	97
	%	0,0%	3,1%	13,4%	61,9%	21,6%	100,0

A questão 8.1 refere: “Os militares da patrulha ausentam-se da viatura bem uniformizados quando efetuam paragens”. Observando o Quadro 4, verifica-se que a

maioria dos inquiridos respondeu “Regular frequência” (48.5%), e a média aproxima-se de “Regular frequência”, segundo o quadro 32 (Apêndice E).

A questão 8.2 menciona: “Os militares da patrulha privilegiam a proximidade e a visibilidade”. Observando o quadro 4, verifica-se que a maioria dos inquiridos respondeu “Regular frequência” (49.5%), e a média aproxima-se de “Regular frequência”, visível no quadro 32 (Apêndice E).

A questão 8.3 menciona: “Os militares recebem formação adequada em matéria de trânsito”. Pelo quadro 4, verificamos que a moda é “Regular frequência” (45.4%). A média aproxima-se de “Alguma frequência”, segundo o quadro 32 (Apêndice E).

A questão 8.4 menciona: “Os militares, em ações de educação, adaptam o tipo de discurso consoante o escalão etário do público-alvo”. Observando o quadro 4, verifica-se que a maioria dos inquiridos respondeu “Regular frequência” (49.5%). A média aproxima-se de “Regular frequência”, segundo o quadro 32 (Apêndice E).

A questão 8.5 menciona: “Os militares, em ações de fiscalização, fazem uso de uma linguagem adequada e assertiva junto dos condutores”. Observando o quadro 4, verifica-se que a maioria dos inquiridos respondeu “Regular frequência” (61.9%). A média aproxima-se de “Regular frequência”, segundo o quadro 32 (Apêndice E).

Os grupos de questões 9 e 10 contêm afirmações relativas ao patrulhamento caracterizado e descaracterizado respetivamente. Os resultados encontram-se no quadro 5.

**Quadro 5 - Estatística das questões do grupo 9 e 10**

		“Discordo Totalmente”	“Discordo”	“NC/ND”	“Concordo”	“Concordo Totalmente”	Total
Questão 9.1	Freq.	0	1	4	53	39	97
	%	0,0%	1,0%	4,1%	54,6%	40,2%	100,0
Questão 9.2	Freq.	1	3	9	50	34	97
	%	1,0%	3,1%	9,3%	51,5%	35,1%	100,0
Questão 9.3	Freq.	1	3	7	49	37	97
	%	1,0%	3,1%	7,2%	50,5%	38,1%	100,0
Questão 9.4	Freq.	1	7	20	45	24	97
	%	1,0%	7,2%	20,6%	46,4%	24,7%	100,0
Questão 9.5	Freq.	7	19	13	36	22	97
	%	7,2%	19,6%	13,4%	37,1%	22,7%	100,0
Questão 9.6	Freq.	2	5	18	48	24	97
	%	2,1%	5,2%	18,6%	49,5%	24,7%	100,0
Questão 10.1	Freq.	0	1	2	51	43	97
	%	0,0%	1,0%	2,1%	52,6%	44,3%	100,0

Questão 10.2	Freq.	6	10	7	39	35	97
	%	6,2%	10,3%	7,2%	40,2%	36,1%	100,0
Questão 10.3	Freq.	12	8	19	34	24	97
	%	12,4%	8,2%	19,6%	35,1%	24,7%	100,0
Questão 10.4	Freq.	1	4	8	39	45	97
	%	1,0%	4,1%	8,2%	40,2%	46,4%	100,0

As afirmações do grupo 9 são relativas ao patrulhamento caracterizado.

A questão 9.1 refere: “Garante visibilidade e Proximidade”. Observando o quadro 5 verifica-se que a maioria dos inquiridos respondeu “Concordo” (54.6%). A média aproxima-se de “Concordo”, como demonstrado no quadro 33 (Apêndice E).

A questão 9.2 refere: “Deve ser direcionado para as Vias com maior tráfego e índice de sinistralidade”. Observando o quadro 5, verifica-se que a maioria dos inquiridos respondeu “Concordo” (51.5%). A média aproxima-se de “Concordo”, visível no quadro 33 (Apêndice E).

A questão 9.3 menciona: “Fora das Autoestradas, deve possuir no seu giro paragens obrigatórias em zonas de acumulação de acidentes, pontos negros e zonas de conflito de trânsito”. Observando o quadro 5, verifica-se que a maioria dos inquiridos respondeu “Concordo” (50.5%). A média aproxima-se de “Concordo”, como demonstrado no quadro 33 (Apêndice E).

A questão 9.4 estabelece o seguinte: “Nas Autoestradas, deve possuir no seu giro paragens obrigatórias em áreas de serviço e/ou áreas de repouso”. Observando o quadro 5, verifica-se que a maioria dos inquiridos respondeu “Concordo” (46.4%). A média aproxima-se de “Concordo”, como demonstrado no quadro 33 (Apêndice E).

A questão 9.5 refere: “De forma a evitar sobreposição de meios, deve ser direcionado para AE, IC e IP no caso de patrulhas de trânsito, e para estradas regionais e municipais no caso de patrulhas territoriais”. Como verifica-se no quadro 5, a maioria dos inquiridos respondeu “Concordo” (37.1%). A média situa-se entre “Não Concordo nem Discordo” e “Concordo”, conclui-se assim que não existe muita concordância entre os inquiridos, como demonstrado no quadro 33 (Apêndice E).

A questão 9.6 afirma: “É um Meio de Educação do condutor”. Observando o quadro 5, verifica-se que a maioria dos inquiridos respondeu “Concordo” (49.5%). A média aproxima-se de “Concordo”, como visível no quadro 33 (Apêndice E).

Na questão 10.1 iniciam-se as afirmações relativas ao patrulhamento descaracterizado. Esta refere: “Visa a deteção e repressão de comportamentos de risco”.

Observando o quadro 5, verifica-se que a moda é “Concordo” (52.6%). A média também se aproxima de “Concordo”, como demonstrado no quadro 33 (Apêndice E).

A questão 10.2 refere: “Cria insegurança ao infrator, inibindo-o perante a expectativa e o aumento da probabilidade de deteção”. Observando o quadro 5, verifica-se que a maioria dos inquiridos respondeu “Concordo” (40.2%). A média aproxima-se de “Concordo”, como demonstrado no quadro 33 (Apêndice E).

A questão 10.3 afirma: “É um instrumento de coação”. Observando o quadro 5, verifica-se que a maioria dos inquiridos respondeu “Concordo” (35.1%), mas denotamos pouca concordância entre os inquiridos. A média situa-se entre “Não Concordo nem Discordo” e “Concordo”, como demonstrado no quadro 33 (Apêndice E).

A questão 10.4 menciona: “É uma mais-valia no combate à sinistralidade Rodoviária”. Observando o quadro 5, verifica-se que a maioria dos inquiridos respondeu “Concordo Totalmente” (46.4%). A média aproxima-se de “Concordo”, como demonstrado no quadro 33 (Apêndice E).

O grupo de perguntas 11 destina-se a entender a frequência com que são realizadas ações nos domínios da fiscalização e educação. (quadro 6).

**Quadro 6 - Estatística das questões do grupo 11**

		“Nenhuma frequência”	“Pouca frequência”	“Alguma frequência”	“Regular frequência”	“Muita frequência”	Total
Questão 11.1	Freq.	0	7	9	45	36	97
	%	0,0%	7,2%	9,3%	46,4%	37,1%	100,0
Questão 11.2	Freq.	6	7	11	55	18	97
	%	6,2%	7,2%	11,3%	56,7%	18,6%	100,0
Questão 11.3	Freq.	29	29	17	20	2	97
	%	29,9%	29,9%	17,5%	20,6%	2,1%	100,0
Questão 11.4	Freq.	6	11	15	56	9	97
	%	6,2%	11,3%	15,5%	57,7%	9,3%	100,0
Questão 11.5	Freq.	3	3	11	35	45	97
	%	3,1%	3,1%	11,3%	36,1%	46,4%	100,0

A questão 11.1 menciona: “É privilegiada a interceção de condutores que pratiquem em flagrante delito infrações rodoviárias” e visualiza-se que a moda se situa em “Regular frequência”, 46,4% (quadro 6). A média aproxima-se de “Regular frequência”, visível no quadro 34 (Apêndice E).

A questão 11.2 refere: “Os locais e fiscalização são escolhidos privilegiando zonas de acumulação de acidentes e pontos negros, desde que não causem embaraço ao trânsito” e observa-se que 56.7% (quadro 6) dos inquiridos respondeu “Regular frequência”, sendo esta a moda. A média aproxima-se de “Regular frequência”, demonstrado no quadro 34 (Apêndice E).

A questão 11.3 reporta-se à realização de campanhas de prevenção, utilizando reforços positivos no ato de fiscalização, como exemplo de recompensas, nesta questão a moda situou-se entre “Nenhuma frequência” e “Pouca frequência”, com 29.9% de respostas cada (quadro 6). A média aproxima-se de “Pouca frequência”, demonstrado no quadro 34 (Apêndice E).

A questão 11.4 menciona: “Todos os condutores fiscalizados executam o teste de despistagem de álcool no sangue por ar expirado”, a moda observada foi de “Regular frequência” com 57.7% (quadro 6) dos inquiridos a escolher esta opção. A média aproxima-se de “Alguma frequência”, indicado no quadro 34 (Apêndice E).

A questão 11.5 está relacionada com o aumento de patrulhamento e fiscalização em função de épocas com previsão de maior intensidade de tráfego, ao que 46.4% dos inquiridos referiu que esta medida é tomada com “Muita frequência” (quadro 6). A média aproxima-se de “Regular frequência”, demonstrado no quadro 34 (Apêndice E).

O grupo de respostas 12 refere-se à frequência com que são realizadas ações de fiscalização e de prevenção por parte dos destacamentos. As respostas encontram-se presentes no quadro 7.

**Quadro 7 - Estatística das questões do grupo 12**

		“Nenhuma frequência”	“Pouca frequência”	“Alguma frequência”	“Regular frequência”	“Muita frequência”	Total
Questão 12.1	Freq.	20	11	10	27	29	97
	%	20,6%	11,3%	10,3%	27,8%	29,9%	100,0
Questão 12.2	Freq.	11	2	6	32	46	97
	%	11,3%	2,1%	6,2%	33,0%	47,4%	100,0
Questão 12.3	Freq.	6	15	16	41	19	97
	%	6,2%	15,5%	16,5%	42,3%	19,6%	100,0
Questão 12.4	Freq.	5	10	11	45	26	97
	%	5,2%	10,3%	11,3%	46,4%	26,8%	100,0
Questão 12.5	Freq.	36	22	21	14	4	97
	%	37,1%	22,7%	21,6%	14,4%	4,1%	100,0
Questão 12.6	Freq.	12	4	16	41	24	97
	%	12,4%	4,1%	16,5%	42,3%	24,7%	100,0

A questão 12.1, questiona a frequência com que são realizadas operações de fiscalização com utilização de aparelhos especiais ou tecnológicos, nesta questão denota-se pouca concordância entre os inquiridos, sendo que a moda é “Muita frequência” com 29.9% de respostas (quadro 7), sendo a média “Alguma frequência”, demonstrado no quadro 35 (Apêndice E).

A questão 12.2 refere-se à realização de ações de fiscalização direcionadas para o controle da condução sob efeito do álcool, em que 47.4% dos inquiridos respondeu “Muita frequência” (quadro 7), sendo esta a moda, estando a média situada em “Regular frequência”, como indicado no quadro 35 (Apêndice E).

A questão 12.3 menciona: “São realizadas ações de fiscalização direcionadas para as condições de segurança dos veículos”, e obteve uma moda de “Regular frequência” com 43.3% das respostas (quadro 7) e uma média entre “Alguma frequência” e “Regular frequência”, demonstrado no quadro 35 (Apêndice E).

A questão 12.4 refere-se à realização de ações de fiscalização direcionadas para a utilização de cintos de segurança e equipamentos de retenção, que obteve a moda de “Regular frequência” com 46.4% de respostas (quadro 7), sendo a média muito próximo desta, dados disponíveis no quadro 35 (Apêndice E).

A questão 12.5 estabelece: “São realizadas campanhas de prevenção junto das escolas de condução”, ao que se verifica que a moda é “Nenhuma frequência”, com 37.1% de respostas (quadro 7). A média situa-se em “Pouca frequência”, dados disponíveis no quadro 35 (Apêndice E).

A questão 12.6, menciona: “São realizadas campanhas de prevenção junto de Escolas Básicas e/ou Secundárias”, e obteve-se uma moda de “Regular frequência”, com 42.3% de respostas (quadro 7), e uma média entre “Alguma frequência” e “Regular frequência”, como demonstrado no quadro 35 (Apêndice E).

Os grupos de questões 11.A e 12.A, pretendiam obter a opinião do domínio em que se inserem as ações mencionadas nos grupos 11 e 12. Verifica-se assim pelo quadro 37 (Apêndice E), que a moda das respostas as questões 11.1, 11.2, 11.4, 11.5, 12.1, 12.2, 12.3 e 12.4 é “Ambas” (Educação e Coação), as respostas às questões 11.3, 12.5 e 12.6 tem a moda de “Educação”.

O grupo 13 pretende constatar a opinião dos inquiridos quanto ao papel da GNR, num balanço entre o papel Educativo face a um papel Fiscalizador/Coativo. Resultados disponíveis no quadro 8.

**Quadro 8 - Estatística das questões do grupo 13**

		Discordo totalmente	Discordo	NC/ND	Concordo	Concordo totalmente	Total
Questão 13.1	Freq.	3	19	20	38	17	97
	%	3,1%	19,6%	20,6%	39,2%	17,5%	100,0
Questão 13.2	Freq.	1	12	14	45	25	97
	%	1,0%	12,4%	14,4%	46,4%	25,8%	100,0
Questão 13.3	Freq.	4	33	25	29	6	97
	%	4,1%	34,0%	25,8%	29,9%	6,2%	100,0
Questão 13.4	Freq.	2	4	11	52	28	97
	%	2,1%	4,1%	11,3%	53,6%	28,9%	100,0

A questão 13.1 menciona: “A GNR deveria investir mais na Educação”, ao que a maioria dos inquiridos (39.2%) respondeu “Concordo” (quadro 8).

A questão 13.2 refere: “A coação/fiscalização é o meio mais eficiente no combate à sinistralidade rodoviária”, ao que 46.4% dos inquiridos respondeu “Concordo” (quadro 8).

A questão 13.3 afirma: “A GNR possui uma postura mais repressiva”, verifica-se que não existe concordância por parte dos inquiridos, uma vez que a moda é “Discordo” com 34.0% (quadro 8) de respostas mas a média é “Não Concordo nem Discordo”, disponível no quadro 36 (Apêndice E).

A questão 13.4 menciona: “A coação também é uma forma de Educar”, ao que esta obteve 82.5% de respostas concordantes em que a moda é “Concordo” (quadro 8).

A questão 14 menciona “Que ações de prevenção já foram executadas no seu Destacamento?”, ao que os inquiridos podiam escolher mais que uma opção de acordo com o tipo de ações já executadas no seu destacamento. Resultados disponíveis no quadro 9.

**Quadro 9 - Ações desenvolvidas no âmbito da prevenção rodoviária**

Medidas	Frequência	%
Distribuição de panfletos alusivos a boas práticas no exercício da condução	80	82.5
Campanhas de "Choque" em escolas de condução	20	20.6
Campanhas de prevenção em escolas básicas e secundárias.	77	79.3
Identificação de "pontos negros" na via e respetiva informação aos condutores	28	28.8

Pode-se assim concluir que o maior número de ações de prevenção realizadas nos destacamentos passa pela distribuição de panfletos alusivos a boas práticas no exercício da condução (82.5%), seguido das campanhas em escolas básicas e secundárias (79.3%).

A questão 15 pretendia balancear o papel da GNR entre um papel educativo e um papel coativo/fiscalizador, ao que se obteve uma média de 5.16 numa escala de 1 a 7, em que 1 corresponde a um papel educativo e 7 a um papel fiscalizador/coativo, o que leva a concluir que a GNR tem um papel em ambos os domínios, ligeiramente mais virado para a fiscalização. Resultados disponíveis no quadro 10.

**Quadro 10 - Estatísticas da questão 15**

	N	Mínimo	Máximo	Média	Desvio Padrão	Moda
Questão 16	97	3	7	5,16	1,067	6

### 5.2.3. Conclusões dos Questionários

Tendo em conta o grupo de respostas 8, verifica-se que as questões 8.1 e 8.2, que se referem ao patrulhamento de proximidade e visibilidade, apresentam a moda “Regular frequência”, o que leva a constatar que os militares, aquando da patrulha, privilegiam a visibilidade e proximidade, como é expectável pelo cumprimento da NEP/GNR 3.57.

A questão 8.3 refere-se ao nível de formação de trânsito que é ministrada aos militares do destacamento, e verifica-se que o maior número de respostas se encontra em “Regular frequência”, concluindo-se assim que existe formação a nível de trânsito.

As questões 8.4 e 8.5 referem-se à frequência com que os militares adaptam o seu discurso ao público-alvo e, verifica-se que a maioria dos inquiridos respondeu “Regular frequência”, pode-se concluir que, na maioria dos casos em ações de educação, adotam o discurso consoante o escalão etário visado pela ação, como exemplo de ações de prevenção em escolas básicas e secundárias. O mesmo acontece em ações de fiscalização, o que leva a constatar que, na maioria dos casos, o militar da GNR adota um discurso adequado e assertivo para com o condutor.

Atendendo ao grupo de respostas 9 e 10 referentes ao patrulhamento caracterizado e descaracterizado, a questão 9.1 refere que o patrulhamento caracterizado garante visibilidade

e proximidade, ao que se obtém 94.8% de respostas concordantes entre “Concordo” e “Concordo totalmente” ao que se pode concluir que é a finalidade principal deste tipo de patrulhamento.

A questão 9.2 obteve 86.6% de respostas concordantes entre o “Concordo” e o “Concordo totalmente”, o que leva a concluir que o patrulhamento caracterizado deve ser dirigido para vias com maior tráfego e índice de sinistralidade.

As questões 9.3 e 9.4 obtiveram 88.6% e 71.1%, respetivamente, de respostas concordantes entre o “Concordo” e o “Concordo totalmente”, pode-se assim concluir que o patrulhamento caracterizado, fora e dentro das autoestradas, deve possuir paragens obrigatórias em zonas de acumulação de acidentes e em áreas de serviço e zonas de descanso, respetivamente.

A questão 9.5 obteve 59.8% de respostas afirmativas, entre o “Concordo” e o “Concordo totalmente”, pelo que se pode concluir que os destacamentos de trânsito e territoriais devem evitar a sobreposição de meios de modo a abrangerem uma maior área de rede viária.

Fazendo a análise à questão 9.6, conclui-se através das respostas (74.2% de respostas entre o “Concordo” e o “Concordo totalmente”), que o patrulhamento caracterizado é um meio de educação do condutor.

Analisando as questões 10.1 e 10.3, pode-se concluir através das respostas (96,9% e 59.8%, respetivamente, entre o “Concordo” e o “Concordo totalmente”), que o patrulhamento descaracterizado visa essencialmente a coação, a garantia do cumprimento das normas.

Analisando as questões 10.2 e 10.4, conclui-se através das respostas, 76.3% e 86.6%, respetivamente, entre o “Concordo” e o “Concordo totalmente”, que este tipo de patrulhamento é essencial no combate à sinistralidade rodoviária, uma vez que cria insegurança ao infrator, inibindo-o da prática de comportamentos de risco, como já tínhamos visto anteriormente e sendo uma medida a adotar pela NEP/GNR 3.57.

Com as respostas concordantes obtidas nos grupos 9 e 10, pode-se concluir que os comandantes de destacamento concordam com o normativo existente pelo que consideramos que estes julgam os procedimentos eficientes.

O grupo de questões 11 é referente a ações desenvolvidas pelos destacamentos no âmbito das atribuições da GNR.

As questões 11.1, 11.2 e 11.4 obtiveram um maior número de respostas em “Regular frequência” (46.4%, 56.7% e 57.7%, respetivamente). A questão 11.3 obteve um

maior número de respostas agrupadas em “Nenhuma frequência” e “Pouca frequência” (29.9% cada). A questão 11.5 verificou um maior número de respostas em “Muita frequência” (46.4%).

Pode-se assim concluir deste grupo de respostas que as ações preconizadas na Nep/GNR 3.57, mencionadas nas questões 11.1, 11.2 e 11.4, são postas em prática no terreno com regular frequência, indo ao encontro de uma melhor prevenção da sinistralidade rodoviária, verifica-se que a GNR atua segundo o que referia Leal et al, (2008), na medida em que o condutor deve ser punido no ato da infração. Quando são referidas campanhas meramente educativas, como a atribuição de reforços positivos para os cumpridores da lei, verifica-se que esse tipo de ações raramente acontece, pelo que deveria ter uma maior aposta por parte dos destacamentos da GNR. O valor obtido na questão 11.5 revela um estudo e planeamento de ações por parte dos comandantes, com muita frequência, de modo a exercer um aumento de patrulhamento e fiscalização em alturas que se prevê maior intensidade de tráfego, por forma a reduzir a sinistralidade nas estradas. Pode-se concluir também deste grupo de questões, que a GNR esta em sintonia com as recomendações deixadas pela TISPOL, mencionadas na fase de revisão da literatura, apostando numa fiscalização direcionada para a condução sob o efeito do álcool e para a utilização de cinto de segurança e equipamentos de retenção.

Atendendo ao grupo 12, verifica-se que as questões 12.1 e 12.2 obtiveram um maior número de respostas em “Muita frequência” (29.9% e 47.4%, respetivamente), as questões 12.3, 12.4 e 12.6 obtiveram o maior número de questões em “Regular frequência” (42.3%, 46.4% e 42.3%, respetivamente), enquanto que a questão 12.5 obteve um maior número de respostas em “Nenhuma frequência” (37.1%)

Pode-se assim concluir deste grupo de respostas que são realizadas operações de fiscalização direcionadas para o controle da condução sob efeito do álcool sendo utilizados aparelhos especiais com muita frequência. Quanto às operações de fiscalização direcionadas para as condições de segurança dos veículos e para a utilização de cintos de segurança e equipamentos de retenção, estas são realizadas com regular frequência.

Conclui-se também que são realizadas campanhas de prevenção em escolas Básicas ou Secundárias com regular frequência, relevando um pouco o papel educativo da GNR.

Quanto à questão 12.5 verifica-se que a maioria dos inquiridos responde “Nenhuma frequência” (40.3%), o que leva a constatar que a GNR tem um papel pouco ativo na colaboração com as escolas de condução, podendo esta ser uma área a desenvolver, uma

vez que os militares da GNR têm conhecimentos de prevenção rodoviária e poderiam transmiti-lo durante a formação dos condutores.

Conclui-se da análise dos grupos 11.A e 12.A, que as ações desenvolvidas pela GNR, sendo maioritariamente no domínio da fiscalização, podem consubstanciar-se em medidas de Educação sendo algumas destas exclusivas no domínio da Educação.

Atendendo ao grupo de questões 13 verifica-se que as questões 13.1, 13.2 e 13.4 obtiveram respostas concordantes, a questão 13.3 obteve um maior número de respostas em discordo, mas uma média de “Não Concordo nem Discordo”, existindo uma dispersão grande nas respostas dos inquiridos não nos permite retirar conclusões acerca desta.

Conclui-se assim que a GNR deveria investir mais na educação, sendo esta uma medida essencial na prevenção rodoviária. Conclui-se também que a fiscalização é a forma mais eficiente no combate à sinistralidade rodoviária e que a coação também é uma forma de educar.

Da questão 14 conclui-se que as campanhas de prevenção são executadas por todo o território nacional, sendo que a mais realizada é a distribuição de panfletos alusivos a boas práticas no exercício da condução (83.3% dos inquiridos já realizou).

A questão 15 pede, em balanço final, para definir o papel da GNR, pelo que a média foi 5 (mais direcionado para a fiscalização), conclui-se assim que a GNR tem um papel não só fiscalizador mas também educador da população.

### **5.3. Análise das Entrevistas**

Neste subcapítulo será realizada a análise qualitativa das respostas dos entrevistados, disponíveis através de quadros resumo no Apêndice B.

#### **5.3.1. Análise de conteúdo à questão n.º 1**

No quadro 11 são apresentados os resultados da análise de conteúdo à questão n.º 1 “Ao nível operacional, quais são as principais medidas tomadas pela GNR no Combate à Sinistralidade Rodoviária?”.

Quadro 11 - Análise qualitativa à questão n.º1

Medidas realizadas pela GNR no Combate à Sinistralidade Rodoviária	Entrevistados		
	E1	E2	E3
Realização de patrulhas de proximidade (visibilidade)	X	X	X
Controlo de velocidade	X	X	
Fiscalização de condução sob efeito do álcool	X	X	X
Controlo de pesagens de veículos pesados.	X		
Fiscalização da não utilização do cinto de segurança		X	
Fiscalização documental	X	X	X
Ter o conhecimento da Via e promover alterações e correções à mesma junto das entidades responsáveis.		X	
Fiscalizar o uso do Telemóvel		X	X
Fiscalizar a realização de manobras perigosas			X
Campanhas e ações de prevenção	X	X	X
Distribuição de panfletos, informação ao cidadão			X
Patrulhamento sistemático e coercivo			X

Nesta questão pretendia-se ter o conhecimento das medidas que estão de momento a ser tomadas pela GNR, de forma a controlar a sinistralidade rodoviária e a reduzir este fenómeno.

Sobre as principais medidas desenvolvidas pela GNR no combate à sinistralidade rodoviária, ambos os entrevistados referiram a fiscalização, o entrevistado n.º 1 e n.º 3 consideraram que passa também por um patrulhamento de proximidade, proactivo, visível e dinâmico.

Todos os entrevistados referiram o controlo de velocidade e a fiscalização incidente no controle da condução sob efeito do álcool como ações desenvolvidas no combate à sinistralidade rodoviária. O entrevistado n.º 2 refere também a fiscalização da não utilização do cinto de segurança, enquanto que o entrevistado n.º 1 refere o controlo de pesagens de veículos pesados. Os entrevistados n.º 2 e n.º 3 referem ainda a incidência do controle de manobras perigosas e o uso do telemóvel como áreas que são fiscalizadas.

O entrevistado n.º 2 refere ainda uma medida no âmbito do elemento via, considerando que a Guarda tem o conhecimento desta, promovendo alterações ou correções à mesma junto das entidades responsáveis.

Os entrevistados n.º 1 e n.º 3 referem que são realizadas medidas no âmbito da prevenção, sendo que o entrevistado n.º 2 ressalva que estas são pouco visíveis ao público em geral, tendo sido realizadas cerca de 17.000 (dezassete mil) ações de prevenção no ano de 2011.

### 5.3.2. Análise de conteúdo à questão n.º 2

No quadro 12 são apresentados os resultados da análise de conteúdo à questão n.º 2 “Podem ser tomadas várias medidas com o intuito de combater a sinistralidade rodoviária, que importância atribui à Educação como medida de prevenção rodoviária?”.

Quadro 12 - Análise qualitativa à questão n.º2

Importância da Educação no Controlo da Sinistralidade Rodoviária	Entrevistados		
	E1	E2	E3
É a medida fundamental no controlo da sinistralidade Rodoviária	X	X	X
Os condutores são vítimas de um sistema que não conhecem	X	X	
Ensinar/educar o condutor a lidar com o sistema rodoviário	X	X	X
Medidas de educação atribuídas ao Ministério da Educação		X	X
Necessário mudar a mentalidade de novos condutores	X	X	X
Importante existir parcerias e uma aproximação à escola		X	
A GNR também pode ser um ator de Educação		X	X
Não existe aposta nesta área			X
Produz frutos a longo prazo			X

Nesta questão pretendia-se conhecer a opinião dos entrevistados sobre a importância da educação no controlo da sinistralidade rodoviária.

Todos os entrevistados referiram que a educação é a medida fundamental no combate à sinistralidade rodoviária, os entrevistados n.º 1 e n.º 2 consideram que os condutores são vítimas de um sistema que não conhecem, e todos os entrevistados consideram necessário ensinar/educar o condutor a lidar com o sistema rodoviário.

Os entrevistados n.º 2 e n.º 3 referiram que as medidas de educação resultantes da ENSR foram atribuídas ao Ministério da Educação. O entrevistado n.º 3 referiu ainda que estas medidas não foram cumpridas.

Todos os entrevistados consideram necessário mudar a mentalidade dos novos condutores, o entrevistado n.º 2 diz mesmo ser importante a GNR realizar parcerias com escolas e dar formação, sendo considerado mesmo pelos entrevistados n.º 2 e n.º 3 que a GNR também pode ser um ator no setor da educação. O entrevistado n.º 3 vai ainda mais longe e refere que ainda não existe aposta nesta área por parte do estado, talvez por ser uma medida que não produz frutos no imediato.

### 5.3.3. Análise de conteúdo à questão n.º 3

No quadro 13 são apresentados os resultados da análise de conteúdo à questão n.º 3 “Considera que a GNR dispõe de meios materiais adequados e em número suficiente para realizar ações vocacionadas para a prevenção da sinistralidade rodoviária?”.

Quadro 13 - Análise qualitativa à questão n.º3

Meios Materiais existentes na GNR	Entrevistados		
	E1	E2	E3
Não possui meios suficientes	X	X	
Possui meios adequados	X	X	X
A probabilidade de um condutor ser fiscalizado é muito baixa, cerca de 1 vez de 3 em 3 anos.	X		X
A GNR não faz uso dos meios apropriadamente		X	
Necessário rentabilizar os meios	X	X	
Possui meios suficientes, não sendo o ideal			X

Nesta questão pretendia-se compreender se a GNR possui meios materiais suficientes e adequados para fazer face ao fenómeno da sinistralidade rodoviária.

Quanto à questão da adequabilidade dos meios existentes, todos os entrevistados referiram que a GNR possui os meios considerados adequados à sua ação no controlo da sinistralidade rodoviária, mas quanto ao facto da suficiência destes meios, o entrevistado n.º 1 e n.º 2 referiram que os meios são escassos para todo o território nacional, sendo referido pelo entrevistado n.º 3 que o número de meios existentes é suficiente face à falta de efetivo que se verifica.

O entrevistado n.º 1 e n.º 3 referiram que a probabilidade de um condutor ser fiscalizado é baixa, cerca de 1 vez em cada 3 anos, deste modo é necessário, como referido pelo entrevistado n.º 1 e 2, rentabilizar os meios existentes.

### 5.3.4. Análise de conteúdo à questão n.º 4

No quadro 14 são apresentados os resultados da análise de conteúdo à questão n.º 4 “Existem nos Destacamentos de Trânsito recursos humanos suficientes para garantir o patrulhamento das zonas com maior índice de sinistralidade rodoviária?”.

**Quadro 14 - Análise qualitativa à questão n.º4**

Recursos Humanos existentes na GNR	Entrevistados		
	E1	E2	E3
Não possui recursos humanos essenciais	X	X	X
O patrulhamento móvel é mais eficiente devido à falta de efetivo	X	X	X
Não existe patrulhamento em todas as vias necessárias	X	X	X
Necessário direcionar as patrulhas para zonas prioritárias	X	X	X
Os Destacamentos e postos de trânsito não têm capacidade para tomar conta do patrulhamento e prevenção rodoviária		X	X
Não existe militares suficientes afetos à valência trânsito		X	X
Necessário existir mais cursos de trânsito		X	X

Nesta questão pretendia-se compreender se a GNR possui Recursos Humanos suficientes e adequados para patrulhar as zonas com maior sinistralidade rodoviária.

Todos os entrevistados referiram que a GNR não possui recursos humanos em número suficiente para patrulhar todas as estradas do país, nem mesmo em todas as vias necessárias fazê-lo por um período de 24 horas. Desta forma, como mencionado por todos os entrevistados, é necessário direcionar as patrulhas para as zonas onde se considera mais necessário combater este fenómeno em detrimento de outras zonas, onde a probabilidade de existência de acidentes é menor.

Os entrevistados nº 2 e nº 3, referiram ainda que não existem militares suficientes afetos à valência de trânsito, como tal os destacamentos e postos de trânsito não tem capacidade para realizar patrulhamento e prevenção rodoviária em todas as vias. Os mesmos entrevistados referiram também que é necessário existirem mais cursos de trânsito, de forma a aumentar o efetivo afeto a esta valência.

### 5.3.5. Análise de conteúdo à questão n.º 5

No quadro 15 são apresentados os resultados da análise de conteúdo à questão n.º 5 “Existem várias entidades com responsabilidade ao nível do combate à sinistralidade rodoviária. Como classificaria a cooperação/colaboração entre as várias entidades ao nível da prevenção rodoviária?”.

Quadro 15 - Análise qualitativa à questão n.º5

Colaboração entre Entidades com responsabilidade no combate à Sinistralidade Rodoviária	Entrevistados		
	E1	E2	E3
Não existe uma boa relação de colaboração sistemática	X	X	
GNR participa em fóruns de discussão, seminários e campanhas de prevenção		X	X
GNR detém o conhecimento, que é aproveitado por outras entidades		X	
Bases de dados deveriam estar disponíveis a todas as entidades (partilha de Informação)	X	X	X
GNR coopera com entidades com responsabilidade com a via de modo a corrigir estas		X	
A GNR realiza inspeções de estrada em colaboração			X
Colabora em termos estruturantes e estratégicos		X	X
Relacionamento bom mas ineficaz e insuficiente		X	X

Nesta questão pretendia-se entender como é o relacionamento da GNR com as entidades que possuem responsabilidade no controlo da sinistralidade rodoviária.

Os entrevistados n.º 1 e n.º 2, mencionaram que não existe uma cultura de cooperação sistemática entre a GNR e as restantes entidades administrativas, deste modo e como mencionado pelos entrevistados n.º 2 e 3, o relacionamento pode ser bom mas é insuficiente.

O entrevistado n.º 2 mencionou que a GNR detém o conhecimento a nível de trânsito, muito devido ao conhecimento adquirido no tempo que existia a Brigada de Trânsito, e esse conhecimento é muitas vezes aproveitado por outras entidades, que aquando da necessidade sondam a GNR, em busca de soluções. Desta forma, a GNR participa também, como mencionado pelos entrevistados n.º 2 e n.º 3, em fóruns de discussão, seminários e conferências de forma a partilhar o seu conhecimento e desenvolver a prática de medidas em prol da segurança rodoviária.

Todos os entrevistados consideram que as bases de dados relativas a sinistralidade rodoviária deveriam ser partilhadas por todas as entidades, numa política de partilha de informação, para que estas as pudessem utilizar, seria uma grande colaboração que estariam a prestar umas às outras.

O entrevistado nº 3 salientou ainda a boa cooperação aquando da realização de inspeções de estrada, em que cada entidade dá o seu contributo para uma melhor fiscalização, o entrevistado nº 2 salientou também a colaboração com as entidades responsáveis pela via, considerando essencial esta colaboração pois a GNR deteta as falhas e estas entidades têm a responsabilidade de as corrigir, tornando a via mais segura.

### 5.3.6. Análise de conteúdo à questão n.º 6

No quadro 16 são apresentados os resultados da análise de conteúdo à questão n.º 6 “Na sua opinião em que deveria a GNR apostar mais para se conseguir uma melhor e maior forma de prevenção rodoviária (educação ou coação/fiscalização)?”.

Quadro 16 - Análise qualitativa à questão n.º6

Medidas de Educação/Coação aplicadas pela GNR	Entrevistados		
	E1	E2	E3
A Educação necessita de ser complementada pela Fiscalização e vice-versa.	X	X	
Um modelo que traga anteriormente a educação e posteriormente a Coação tem melhores resultados	X	X	X
A GNR apenas tem um papel Fiscalizador	X		
A Educação é um contributo informal da GNR	X		X
A GNR está integrada também no âmbito da Educação		X	X
Mais educação leva a menos Coação		X	X
A Fiscalização também pode ser preventiva		X	X
Permanência de Fiscalização leva à educação		X	X
A GNR tem um papel de fiscalização e de educação		X	X

Nesta questão foi pretendido entender qual o papel da GNR, através das medidas de Fiscalização e de Educação desenvolvidas por esta.

Deste modo, todos os entrevistados consideraram que o modelo de prevenção rodoviária que produz mais frutos, é um modelo em que a educação vem em primeiro lugar

seguida de um período de coação. Os entrevistados nº 1 e nº 2, mencionaram que as medidas de educação necessitam que exista a coação/ fiscalização, para garantir que as primeiras estejam a ser postas em prática por parte dos condutores.

O entrevistado nº 1 afirma que a GNR apenas tem um papel a nível da fiscalização, considerando porém que pode intervir no campo da educação dando o seu contributo informal. O entrevistado nº 3 afirma que este contributo informal é dado pela GNR, mas, juntamente com o entrevistado nº 2, considera que a GNR também pode ter um papel no âmbito da educação, uma vez que a fiscalização também pode ser preventiva, a permanência da fiscalização no tempo leva à educação do condutor. Mas o seu papel não se limita à educação através da fiscalização, os entrevistados nº 2 e nº 3 consideram ainda que a GNR possui um papel importante na educação, através de ações desenvolvidas em escolas básicas e secundárias e mesmo em escolas de condução, este contributo é desenvolvido pelos núcleos de escola segura dos destacamentos territoriais e também pelos destacamentos de trânsito quando solicitados.

Concluiu-se assim, através das afirmações dos entrevistados nº 2 e nº3, que a GNR tem um duplo papel na prevenção e combate da sinistralidade rodoviária, sendo o seu papel essencialmente de Fiscalização/coação, também adota um papel no domínio da Educação.

### 5.3.7. Análise de conteúdo à questão n.º 7

No quadro 17 são apresentados os resultados da análise de conteúdo à questão n.º 7 “Que medidas considera essenciais, e deveriam ser tomadas pela GNR, num futuro próximo para ter o controlo da sinistralidade rodoviária?”.

Quadro 17 - Análise qualitativa à questão n.º7

Medidas a implementar para um melhor controlo da Sinistralidade Rodoviária	Entrevistados		
	E1	E2	E3
Investigação técnica e científica de acidentes de viação	X		
Análise sistemática das causas	X	X	
Incremento da probabilidade de controlo da população de condutores e da vigilância da rede estradal.	X	X	X
Utilização massiva dos meios tecnológicos	X		X
Restruturação com uma Coordenação Centralizada	X	X	
Criar uma Unidade vocacionada para o trânsito		X	

Criação de uma Unidade Centralizada que permita uma melhor unidade de comando, melhor unidade de controlo, mais coordenação, e maior uniformidade doutrinária.	X	X	
Executar um planeamento que visem os dias, as horas e os locais onde se regista maior sinistralidade		X	
Apostar na formação do efetivo (mais e melhor formação)			X
Implementar no terreno a estratégia que está no terreno,			X
Alterar mentalidade, do próprio efetivo para que estes visem a prevenção		X	X
Aumentar o número de efetivo			X

Nesta questão pretendia-se obter o conhecimento de medidas que poderão ser implementadas no futuro para um melhor e mais eficiente combate da sinistralidade rodoviária em Portugal.

A medida que foi mencionada por todos os entrevistados foi a de aumentar a probabilidade de um condutor ser fiscalizado, através de um aumento de patrulhas e de ações de fiscalização, como também o aumento da vigilância da rede viária com um patrulhamento próximo e visível.

Os entrevistados nº 1 e nº 2 referem também a análise sistemática das causas como uma medida a tomar por parte da GNR. Conhecendo estas, torna-se mais fácil delinear uma estratégia para as controlar. O entrevistado nº 2 refere ainda ser necessário a realização de um planeamento que vise os dias, as horas e os locais onde se registam maior sinistralidade, de modo a potenciar ações nesses locais com mais frequência.

Os entrevistados nº 1 e nº 2 referem que a GNR necessita de efetuar uma reestruturação de modo a criar uma coordenação centralizada do trânsito, referem ainda que se deveria apostar na criação de uma unidade centralizada que permita melhor unidade de comando, melhor unidade de controlo, mais coordenação e maior uniformidade doutrinária. O entrevistado nº 2 refere mesmo que deveria ser recriada uma unidade nos moldes da Ex. Brigada de Trânsito da GNR.

Os entrevistados nº 1 e nº 3 consideram que deveria haver uma aposta na utilização massiva dos meios tecnológicos.

Os entrevistados nº 2 e nº 3 consideram que deveria existir uma aposta na alteração da própria mentalidade do efetivo da GNR, para que estes vislumbrassem também a prevenção e educação como papel da GNR. Para tal, o entrevistado nº 3 considera necessário apostar na formação do efetivo, aumentar o próprio efetivo e implementar no terreno a estratégia que está definida, a ENSR.

### 5.3.8. Conclusões das Entrevistas

Após a análise das entrevistas realizadas, serão agora tecidas algumas conclusões sobre as respostas às mesmas.

Relativamente à questão 1, com a qual se pretendia entender quais as medidas que de momento são desenvolvidas na componente operacional da GNR, pode-se concluir que a GNR realiza essencialmente medidas no âmbito da fiscalização, mas que não se esgotam nesta, passando também por um patrulhamento de proximidade, visível e dinâmico por forma a maximizar os seus meios e realizar prevenção. A GNR realiza também ações no domínio da educação rodoviária, ações estas que possuem pouca visibilidade tendo chegado às 17.000 (dezasete mil) no ano transato. Pode-se assim confrontar estas medidas com as atribuições conferidas à GNR, mencionadas na primeira parte deste trabalho. Resultando da Lei Orgânica da GNR e restante normativo legal, as atribuições de fiscalização, de ordenamento e disciplina do trânsito, verifica-se que sendo este o papel legal da GNR, as ações nesse domínio podem consubstanciar-se em medidas de educação.

A questão 2 interroga a importância da educação no combate à sinistralidade rodoviária, e conclui-se que a educação tem um papel essencial. O condutor é vítima de um sistema que mal conhece, o sistema rodoviário, onde possui um papel ativo. A educação é a única forma de dar a conhecer e informar sobre as necessidades do sistema e do seu papel dentro deste. É necessário mudar mentalidades, e isso só é possível a longo prazo e através da educação. Estas conclusões vão ao encontro do anteriormente referido na parte teórica, nomeadamente o referido por Pinto (2006), as medidas de educação obtêm resultados a longo prazo e atuam sobre a mudança de comportamentos dos indivíduos e a redução de comportamentos de risco no exercício da condução.

Com as respostas à questão 3 conclui-se que a GNR possui de momento os meios necessários ao controlo da sinistralidade rodoviária, e adaptados ao efetivo que dispõe. Não sendo o desejável, são os meios possíveis, passando a necessidade pela otimização desses meios. É necessário fazer um uso sistemático dos mesmos para obter resultados no controlo da sinistralidade rodoviária.

Atendendo à questão 4 pode-se concluir que a GNR não possui de momento o efetivo que seria necessário para patrulhar todas as estradas da rede viária nacional. Nos últimos anos o número de militares afetos à valência de trânsito tem vindo a reduzir. Desde a reestruturação da GNR em 2009 e até aos dias de hoje, existem menos 500 militares ao serviço exclusivo do trânsito, o mesmo tem acontecido em todo o dispositivo territorial.

É necessário existir mais formação nesta área e, sobretudo, é necessário existir maior número de ingresso na GNR.

Da questão 5 pode-se concluir que não existe uma cultura de cooperação entre a GNR e as restantes entidades com responsabilidade de prevenção rodoviária, mas a colaboração que é exercida é normalmente boa. Esta colaboração passa pela realização de seminários, fóruns de discussão, campanhas e prevenção rodoviária, pela realização de inspeções de estrada e pela troca de informação. Quando nos referimos a troca de informação, importa salientar que não existe uma base de dados comum, cada entidade possui a sua, verificando-se assim uma lacuna na partilha de conteúdos.

Na questão 6 pode-se concluir que medidas de educação e de coação/fiscalização não podem existir em separado, um modelo que traga inicialmente a educação e posteriormente a coação/fiscalização será um modelo que trará melhores resultados.

Quanto ao papel da GNR, as opiniões divergiram, mas, face à maioria, pode-se concluir que a GNR tem um papel essencialmente de fiscalização. Contudo, desenvolve também um papel educativo uma vez que a fiscalização pode ser preventiva e focar também a educação do condutor, contributo dado também pelo patrulhamento de proximidade e visibilidade que, devido à sua permanência na via pretende educar o condutor, assim como o contributo dado pelas campanhas de prevenção realizadas, formal ou informalmente, em escolas básicas ou secundárias e em escolas de condução, para que num momento de formação a GNR possa intervir e dar o seu contributo.

Relativamente à questão 7 e última desta entrevista, conclui-se que uma medida essencial a ser tomada num futuro próximo é o incremento da probabilidade de controlo de condutores e da vigilância da rede viária. As medidas que necessitam ser implementadas passam também pela análise sistemática das causas dos acidentes para que se conheça o fenómeno e se estude onde se deve atuar e pela utilização massiva e sistemática de meios tecnológicos. Por fim conclui-se que a valência trânsito na GNR necessita de uma coordenação centralizada, o que permitirá uma melhor unidade de comando, melhor unidade de controlo, mais coordenação e maior uniformidade doutrinária.

## Capítulo 6

### Conclusões e Recomendações

#### 6.1. Introdução

O presente Trabalho de Investigação Aplicada procurou analisar o papel da GNR no combate à sinistralidade rodoviária, para o efeito foi elaborada uma análise às atribuições legais da GNR e efetuado um estudo da operacionalização das mesmas no dispositivo.

Durante a realização deste estudo, procurou-se dar resposta aos objetivos delineados inicialmente. Para o efeito foi realizada uma análise documental seguida de um estudo estatístico através de inquéritos e da realização de entrevistas.

Neste último capítulo procurar-se-á dar respostas à questão de partida através da validação das Hipóteses formuladas e da resposta as questões de investigação.

#### 6.2. Verificação das Hipóteses

Concluída a recolha de informações sobre o objeto de estudo desta investigação, é possível verificar a exequibilidade das hipóteses formuladas para o presente estudo.

A primeira hipótese formulada: **“A eficácia do combate à problemática da sinistralidade rodoviária depende inequivocamente, da eficiência na gestão e domínio dos elementos que constituem o sistema rodoviário (homem, veículo e via), pelos diversos atores que neste intervêm”** foi totalmente validada. Ainda na fase documental visualiza-se a constituição do sistema rodoviário e verifica-se o contributo de cada elemento para o mesmo sistema, sendo atribuído ao elemento homem a maior responsabilidade. Os domínios de intervenção (educação e coação) atuam obrigatoriamente sobre os elementos do sistema rodoviário. Verifica-se também que é necessário existir uma gestão sobre estes elementos, na medida em que uma multiplicidade de atores atua sobre cada um isoladamente, dependendo a eficácia do combate à sinistralidade rodoviária, do

nível de gestão do sistema. Com a realização dos questionários, conclui-se também que o homem é o elemento preponderante na prevenção e combate da sinistralidade rodoviária.

Atendendo à segunda hipótese formulada **“Existe um conjunto de atores que interagem com o sistema rodoviário, constituindo o ambiente rodoviário. Neste contexto, a GNR desempenha prioritariamente o papel de entidade fiscalizadora, de ordenamento e disciplina do trânsito, sem prejuízo destas mesmas atribuições poderem consubstanciar-se em medidas de educação”** foi totalmente validada. Na fase documental verifica-se que a problemática da sinistralidade rodoviária requer uma atuação multissetorial onde interagem um conjunto de instituições (Atores) com responsabilidades específicas, mas, complementares. Ainda neste fase verifica-se as atribuições decorrentes do normativo legal, atribuições essas, que conferem o papel de fiscalização, ordenamento e disciplina do trânsito à GNR, que se traduziram ao encontro da ENSR em norma e procedimentos que resultam num conjunto de medidas a ser executadas pela componente operacional. Com a análise dos questionários verifica-se o cumprimento de algumas dessas mesmas normas e procedimentos pelo dispositivo, assim como da concordância dos comandantes de destacamento, pelas mesmas. Constatamos assim que algumas das ações realizadas pela GNR se consubstanciam em medidas de educação. Através das respostas à questão 6 da entrevista, podemos constatar que a GNR atua neste sistema como entidade fiscalizadora do cumprimento de normas, de ordenamento e disciplina do trânsito, mas que desempenha, para além desta componente, ações no âmbito da educação rodoviária e da prevenção. Este contributo é prestado formal e informalmente através de um patrulhamento preventivo e de proximidade, que, pela sua visibilidade, condiciona a ação do condutor; através de campanhas de prevenção rodoviária e de ações de educação em escolas básicas e secundárias, assim como em escolas de condução, entre outras.

Quanto à terceira hipótese formulada **“A GNR para exercício das suas atribuições, define e regula-se por procedimentos criteriosos de atuação, os quais contribuem para a eficiência na prevenção e combate à sinistralidade rodoviária”**, foi totalmente validada, uma vez que ainda na fase documental verifica-se as atribuições legais da GNR, sendo que internamente foram definidas normas e procedimentos de atuação por qual se rege com a finalidade de prevenir e combater a sinistralidade rodoviária. No que respeita ao nível de execução dessas mesmas normas e procedimentos, verificou-se através das respostas à questão 1 da entrevista, conjugada com as respostas aos grupos 8, 9, 10, 11 e 12 do questionário, que a GNR possui normas reguladoras da sua atividade operacional, nomeadamente a nível de prevenção rodoviária com a NEP/GNR 3.57, norma esta que se

verificou implementada por maior parte do dispositivo. Bem como através da concordância dos inquiridos, são considerados criteriosos e eficientes os procedimentos definidos.

No que respeita à quarta e última hipótese formulada “**O Papel da GNR no combate à sinistralidade rodoviária necessitará de um reajustamento nos domínios de intervenção (Educação, Coação)**”, foi parcialmente validada. Analisando as respostas à questão 15 do questionário verifica-se que a atuação da GNR pende para o domínio da fiscalização/coação. E como se conclui da análise à questão 2 da entrevista, a educação é uma medida essencial na prevenção e combate à sinistralidade rodoviária, assim a GNR poderá intervir mais neste domínio, nomeadamente através da mudança de mentalidades do próprio efetivo, para que este possua uma postura mais preventiva e educadora do cidadão, como se conclui na questão 7 da entrevista. Não obstante destas medidas, o papel da GNR penderá sempre mais para o domínio da fiscalização, sendo esta resultante e imperativo do normativo legal.

#### 6.4. Resposta às Perguntas de Investigação

É importante obter resposta às questões derivadas da questão central para conseguir fundamentar esta mesma questão e realizar considerações finais deste TIA.

A primeira questão derivada pretendia conhecer “**Quais os elementos que intervêm na problemática da sinistralidade rodoviária?**“, chegou-se à resposta desta questão ainda na fase de revisão da literatura, onde foi conhecida a constituição do sistema rodoviário e entendeu-se as suas interdependências. Os elementos do sistema rodoviário, constituído pelo homem, veículo e via, relacionam-se entre si, sendo sobre estes, e só sobre estes que é possível atuar. A problemática da sinistralidade rodoviária requer uma abordagem multissetorial e multidisciplinar, uma vez que os elementos do sistema rodoviário sofrem influência de um conjunto de atores com responsabilidades múltiplas, designadamente a nível normativo; de formação; de fiscalização e de investigação criminal; de socorro; de evacuação e reabilitação e de prevenção, educação, entre outros.

A segunda questão refere: “**Quais os domínios de intervenção no âmbito do combate à sinistralidade rodoviária?**“. Chegou-se à sua resposta no decorrer da análise bibliográfica e também através da análise das entrevistas, podendo atuar no âmbito do combate à sinistralidade rodoviária, no domínio da fiscalização, da educação ou da engenharia.

Chegou-se à resposta da terceira questão “**Quais as atribuições legais da GNR no domínio da prevenção e combate à sinistralidade rodoviária?**”, ainda na análise documental. A Lei Orgânica da GNR, confere a esta instituição atribuições de fiscalização, ordenamento e disciplina do trânsito. As atribuições legais da GNR não se esgotam neste diploma, possuindo ainda atribuições decorrentes do normativo legal existente no domínio da prevenção e ordenamento rodoviário (Código da estrada e restante legislação complementar)

A quarta questão de investigação refere “**De que forma essas mesmas atribuições são executadas, no âmbito da Educação e da Coação?**”. Chegou-se à resposta desta questão através dos inquéritos e das entrevistas realizadas, a GNR têm uma ação a nível nacional quer na prevenção de acidentes de viação quer na fiscalização e ordenamento do trânsito. Na prevenção, a GNR atua com uma postura educativa e fiscalizadora, para a primeira contribui através de seminários e fóruns de discussão; de ações de formação em escolas básicas e secundários, onde os militares adaptam o seu trato ao público-alvo; em ações de formação em escolas de condução; através da distribuição de panfletos alusivos à prevenção rodoviária; e através da sinalização e divulgação de pontos negros na via entre outras. Quanto ao seu contributo fiscalizador para a prevenção, executa as suas atribuições através da realização de patrulhas de proximidade e visibilidade.

Relativamente ao seu papel de fiscalização e ordenamento do trânsito, a GNR executa as suas atribuições direcionando as suas ações de fiscalização para o controlo da condução sobre efeito do álcool; para o controlo da velocidade; para o controlo da utilização de cinto de segurança e equipamentos de retenção, utilizando para tal um conjunto de aparelhos especiais e equipamentos tecnológicos.

Através das entrevistas realizadas, foi possível dar resposta à quinta pergunta de investigação “**Possui a GNR recursos suficientes para fazer face à problemática da sinistralidade rodoviária?**”. Ao longo das entrevistas ficou bem esclarecido que a GNR de momento não possui os recursos humanos que necessitaria, com saída de militares para a reforma e reserva patente nos últimos anos e a falta de ingresso, verificou-se uma redução no efetivo que condiciona a atividade operacional. É necessário existir mais cursos de formação para ingresso de militares no dispositivo, e é também necessário a realização de cursos de trânsito para aumentar o número de militares afetos a esta valência. Quanto aos meios materiais, estes são os suficientes e adequados ao efetivo.

A sexta e última questão de investigação “**Que medidas poderão ser tomadas pela GNR num futuro próximo, de forma a controlar a sinistralidade Rodoviária?**”,

obteve resposta através das entrevistas realizadas. Essas medidas passam pela criação de um comando centralizado que permita uma melhor unidade de comando e controlo, mais coordenação e maior uniformidade doutrinária. É necessário mudar as mentalidades dos condutores para evidenciarem uma postura preventiva através de uma aposta na educação e formação dos mesmos. É necessário aumentar a probabilidade de controlo e fiscalização da população de condutores e o aumento da vigilância da rede viária; para tal, poderá ser realizada uma utilização massiva dos aparelhos especiais e meios tecnológicos e um patrulhamento sistemático e visível. Por fim, é necessário uma maior aposta na investigação de acidentes de viação de forma a realizar uma análise sistemática das causas para que seja conhecido como atuar e em que zonas focalizar essa atuação. É necessário também realizar um estudo e um planeamento que vise os dias, horas e locais onde se regista maior sinistralidade de modo a direcionar as ações de fiscalização e rentabilizar os meios disponíveis.

## 6.5. Reflexões Finais

Após realizada uma reflexão sobre os objetivos delineados para o presente estudo, e partindo da questão central “**Qual o papel da GNR no combate à sinistralidade rodoviária?**”, pode-se afirmar que a GNR possui um papel de fiscalização e garantia do cumprimento das disposições legais em matéria de trânsito, do ordenamento e da disciplina rodoviária. Compete à GNR fazer cumprir as normas e regulamentos através da fiscalização do cumprimento destes, sancionando comportamentos desviantes, bem como desenvolver procedimentos e ações de prevenção e combate à sinistralidade rodoviária.

A sinistralidade rodoviária resulta essencialmente de comportamentos inadequados agregados a falências do sistema rodoviário e da sociedade civil, sendo o elemento homem preponderante a nível de atuação, como ser racional com a responsabilidade de adequar as condições de circulação do veículo à via.

A segurança rodoviária não se esgota numa competência exclusiva da GNR, existindo um conjunto de entidades que atuam em complementaridade, nas quais a GNR se integra e desempenha um papel fundamental. Este papel assenta prioritariamente na área da fiscalização, pese embora preste um enorme contributo em matéria de educação rodoviária, através de um elevado número de ações de prevenção e educação rodoviária. Com efeito a educação traduz-se num domínio importante de intervenção, pese embora

seja considerada complementar a ação prioritária e decorrente da missão legalmente atribuída à GNR, a fiscalização. Dada a missão e forma como exerce as suas atribuições, a GNR presta um contributo de excelência no combate à sinistralidade rodoviária bem como na colaboração com outras entidades na prossecução desse objetivo. Contudo não nos devemos esquecer nem descorar que a fiscalização e sancionamento também se revestem indubitavelmente em medidas de educação e disciplina para o infrator.

O papel da GNR tem elevada relevância, dado que através da sua presença constante no espaço e no tempo condiciona as ações dos condutores, dissuadindo a prática de comportamentos desviantes e de risco.

Salienta-se que o papel da GNR deve incidir prioritariamente em ações orientadas para matérias que constituem direta ou indiretamente as principais causas da sinistralidade rodoviária, ou que de algum modo possam contribuir para o seu agravamento. São estes os dois grandes pilares da prevenção rodoviária. A garantia de cumprimento de todo o normativo legal, seja ele pela via da educação ou fiscalização, levaria a uma redução significativa do número de acidentes, bem como da sua gravidade.

### **6.7. Limitações da Investigação**

Os principais obstáculos identificados na realização deste trabalho prendem-se sensivelmente com 2 aspetos: o primeiro é relativo ao curto limite de páginas dadas para a elaboração da parte teórica e da parte prática, que é insuficiente para a realização de um trabalho deste âmbito. O segundo é respeitante à recolha de dados através dos inquéritos por questionário, uma vez que não foi possível recolher dados de toda a população inquirida, sendo que nem todos os solicitados efetuaram a resposta ao inquérito.

### **6.8. Investigações Futuras**

Atendendo à problemática da sinistralidade rodoviária, seria interessante a realização de um estudo que verificasse a pertinência das matérias abordadas nas escolas de condução para a obtenção do título legal, bem como a revalidação de determinadas competências no período de vida do homem enquanto condutor .

## Bibliografia

Academia Militar (2011). NEP 520/DE 30JUN11, *Trabalho de Investigação Aplicada – Norma para a Redação do Relatório Científico Final*, Academia Militar, Lisboa

Assembleia da República. (2007). Lei n.º 63/2007 de 6 de novembro. Aprova a Orgânica da Guarda Nacional Republicana. *in Diário da República*, 1.ª Série, n.º 213, 8043-8051

Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária [ANSR]. (2003). *Plano Nacional de Prevenção Rodoviária*. Retirado: dezembro, 18, 2011, de <http://www.ansr.pt/Default.aspx?tabid=67&language=pt-PT>

Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária [ANSR]. (2008a). *Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária*. Retirado: dezembro, 18, 2011, de <http://www.ansr.pt/Default.aspx?tabid=220>

Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária [ANSR]. (2008b). *Segurança Rodoviária, um Compromisso de Todos*. Évora, Governo Civil.

Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária [ANSR]. (2012). *Observatório Nacional de Segurança Rodoviária*. Retirado: junho, 4, 2012, de <http://www.ansr.pt/LinkClick.aspx?fileticket=vvB8NPsUJ%2fw%3d&tabid=344&mid=1114&language=pt-PT>

Cardoso, J. & Castilho, A. (1990). *Investigação em Segurança Rodoviária – A Experiência do LNEC no Domínio*. LNEC, Lisboa.

Costa, D. & Farinha, L. (2010). *O Contributo do Comportamento para a Segurança Rodoviária*. Retirado: abril, 10, 2012, de [http://www.ansr.pt/Portals/0/SEGcomportamental\\_artigo.pdf](http://www.ansr.pt/Portals/0/SEGcomportamental_artigo.pdf)

Guarda Nacional Republicana – Comando Geral. (2010a). Circular N° 03/2010, de 4 de fevereiro *Sinistralidade Rodoviária – Consolidação/Divulgação de Dados*. Lisboa, Comando Geral GNR.

Guarda Nacional Republicana – Comando Geral. (2010b). NEP/GNR – 3.57, de 30 de setembro *Conceito Estratégico de Prevenção da Sinistralidade Rodoviária*. Lisboa, Comando Geral GNR.

Guarda Nacional Republicana – Comando Geral. (2010c). Despacho n.º. 63/09 – OG, de 31 de dezembro *A Investigação Criminal da Guarda Nacional Republicana*. Lisboa, Comando Geral GNR.

Guarda Nacional Republicana – Comando Geral. (1992). *Circular N° 6212/1992, de 21 julho (Acidentes de Viação)*. Lisboa, Comando Geral GNR.

Guerra, I. (2006). *Pesquisa Qualitativa e Análise de Conteúdo: Sentidos e Formas de uso*. Estoril: Principia Editora.

Hill, M. M., & Hill, A. (2009). *Investigação Por Questionário*. Lisboa: Edições Sílabo.

Leal, A. (2008). *Modelação do Sistema Rodoviário: Na Perspectiva do Conflito Emergente*. Retirado: Maio, 20, 2012, de <http://docs.di.fc.ul.pt/jspui/bitstream/10455/3130/3/09-4.pdf>

Leal, A. (2012), *Reflexão sobre Segurança Rodoviária para 2020 – 2050*. Lisboa, COGNR

Leal, A., Varela, L., Sousa, M. (2008). *Manual Teórico de Investigação de Acidentes de Viação*, Lisboa, CEGRAF GNR.

Ministério da Administração Interna. (2005). Decreto-Lei n.º 44/2005 de 23 de fevereiro, alterado pelo Decreto-Lei n.º 138/2012 de 5 de julho. Código da Estrada. *In Diário da República*, 1.ª Série, n.º38, 1554-1625

Ministério da Administração Interna. (2009). Lei 38/2009 de 20 de julho. *Define os objetivos, prioridades e orientações de política criminal para o biénio de 2009 -2011*

Nabais, E. (2009). *Avaliação da segurança rodoviária – Proposta de abordagem metodológica*. Retirada: maio, 19, 2012, de [http://issuu.com/pjmm/docs/disserta\\_\\_o\\_eduardo\\_nabais#download](http://issuu.com/pjmm/docs/disserta__o_eduardo_nabais#download)

Oliveira, P. (2007). *Os fatores potenciadores da sinistralidade rodoviária – análise aos fatores que estão na base da sinistralidade*. Retirado: maio, 19, 2012, de [http://www.aca-m.org/w/images/3/3d/Factores\\_potenciadores\\_sinistralidade\\_rodoviaria.pdf](http://www.aca-m.org/w/images/3/3d/Factores_potenciadores_sinistralidade_rodoviaria.pdf)

Pinto, C. (2006). *Autorepresentação e heterorepresentação dos condutores de veículos automóveis ligeiros: contributo para a compreensão da guerra civil rodoviária em Portugal*. Lisboa, Instituto Superior de Ciências Sociais e Políticas.

Quivy, R. & Campenhoudt, L. (2003). *Manual de Investigação em Ciências Sociais*. Lisboa: Gradiva.

Racioppi, F., Eriksson, L., Tingvall, C., & Villaveves, A. (2004). *Preventing road traffic injury: a public health perspective for Europe*. In Peden, M. et al. (Eds). *World report on traffic injury prevention*. Geneva, World Health Organization.. Retirado: maio, 20, 2012, de <http://www.scribd.com/doc/3885136/OMS-Europa> a 22/03/2012

Reis, F. (2010). *Como elaborar uma Dissertação de Mestrado, Segundo Bolonha*. Lisboa, Factor

Reto, L., & Sá, J. (2003). *Porque nos matamos na Estrada... e como evitar: um estudo sobre o comportamento dos condutores*. Lisboa, Editorial Notícias.

Sarmiento, M. (2008). *Guia Prático sobre a Metodologia Científica para a Elaboração, Escrita e Apresentação de Teses de Doutoramento, Dissertações de Mestrado e Trabalhos de Investigação Aplicada*. Lisboa: Universidade Lusíada Editora

SUPREME. (2007). *Melhores Práticas de Segurança Rodoviária – Manual de Medidas Nacionais*. Retirado: abril, 12, 2012, de [http://ec.europa.eu/transport/roadsafety\\_library/publications/supreme\\_c\\_pt.pdf](http://ec.europa.eu/transport/roadsafety_library/publications/supreme_c_pt.pdf)

TISPOL, (2010). Position Paper on Speed and Road Safety, Retirado: dezembro, 18, 2011, de <https://www.tispol.org/policy-papers/speeding/tispol-excess-speed-policy-document>

TISPOL, (2011). Enforcing drink and drug driving with in Europe, Retirado: dezembro, 18, 2011, de <https://www.tispol.org/policy-papers/alcohol-drugs-driving/tispol-alcohol-drugs-driving-policy-document>

World Health Organisation. (2004). *A Segurança Rodoviária não é Acidental*. Retirado: abril, 12, 2012, de [http://whqlibdoc.who.int/hq/2004/WHO\\_NMH\\_VIP\\_03.4\\_por.pdf](http://whqlibdoc.who.int/hq/2004/WHO_NMH_VIP_03.4_por.pdf)

World Health Organisation. (2009). *Global status report on road safety*. Génova: WHO

## **Apêndices**

## **Apêndice A - Guião da Entrevista**

### **GUIÃO DA ENTREVISTA**



### **ACADEMIA MILITAR**

#### **TRABALHO DE INVESTIGAÇÃO APLICADA**

### **A Guarda Nacional Republicana no Combate à sinistralidade Rodoviária, Educação ou Coação?**

#### **Guião de Entrevista**

**Autor: Aspirante-Aluno de Infantaria Fábio Lopes**

**Orientador: Capitão de Infantaria João Madaleno**

**Lisboa, julho de 2012**

## CARTA DE APRESENTAÇÃO

Esta Entrevista insere-se no âmbito do Trabalho de Investigação Aplicada, subordinado ao tema “*A Guarda Nacional Republicana no combate à sinistralidade rodoviária, Educação ou Coação*”. Este trabalho materializa o final do curso da Academia Militar, tendo em vista a obtenção do grau de Mestre em Ciências Militares, especialidade segurança.

O objetivo geral desta entrevista é de adquirir conhecimentos sobre a problemática da sinistralidade rodoviária e do meio de combater este flagelo, bem como dos métodos e procedimentos realizados pela GNR com a finalidade de reduzir este fenómeno.

Para dar sustentabilidade ao trabalho pretende-se realizar entrevistas a três Oficiais Superiores da GNR, com elevada experiência na área do trânsito. Deste modo poderemos ter em conta a experiência e o conhecimento da GNR sobre as temáticas abordadas, tirando as ilações necessárias para complementar o trabalho de investigação aplicada.

Assim, assume-se como fundamental para a realização da parte prática do trabalho de investigação aplicada, entrevistar V. Ex.<sup>a</sup>. Esta entrevista servirá como ponte entre a pesquisa teórica e todo o trabalho de campo que se pretende desenvolver.

Desta forma solícito a V. Ex.<sup>a</sup> que me conceda esta entrevista, que servirá de suporte para atingir os objetivos desta investigação. Terei todo o gosto em facultar a V. Ex.<sup>a</sup> os dados resultantes da análise da presente entrevista, antes da concretização do documento final.

Grato pela sua colaboração.

Atenciosamente,

Fábio Lopes,  
Aspirante Infantaria

Gostaria de gravar esta entrevista para a poder utilizar no trabalho que estou a realizar.  
Tem alguma objeção quanto à gravação da entrevista?

**Caraterização do Inquirido:**

**Nome:**

**Cargo / Posto:**

**Função:**

**Unidade:**

**Local:**

**Data:**

**Questões:**

1. Ao nível operacional, quais são as principais medidas tomadas pela GNR no Combate à sinistralidade Rodoviária?
2. Podem ser tomadas várias medidas com o intuito de combater a sinistralidade rodoviária. Que importância atribui à Educação como medida de prevenção rodoviária?
3. Considera que a GNR dispõe de meios materiais adequados e em número suficiente para realizar ações vocacionadas para a prevenção da sinistralidade rodoviária?
4. Existem nos Destacamentos de Trânsito recursos humanos suficientes para garantir o patrulhamento das zonas com maior índice de sinistralidade rodoviária?
5. Existem várias entidades com responsabilidade ao nível do combate à sinistralidade rodoviária. Como classificaria a cooperação/colaboração entre as várias entidades ao nível da prevenção rodoviária?
6. Na sua opinião em que deveria a GNR apostar mais para se conseguir uma melhor e maior forma de prevenção rodoviária (educação ou coação/fiscalização)?
7. Que medidas considera essenciais, e deveriam ser tomadas pela GNR, num futuro próximo para ter o controlo da sinistralidade rodoviária?

## Apêndice B – Análise de Conteúdo das Entrevistas

Quadro 18 – Quadro resumo das respostas à questão n.º1

Resposta N.º1	Ao nível operacional, quais são as principais medidas tomadas pela GNR no Combate à sinistralidade Rodoviária?
Entrevistado N.º1 Tenente Coronel Leal	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Medidas preventivas</li> <li>• <b>Realização de patrulhas de proximidade (visibilidade)</b>, para vigiar pontos negros e zonas de acumulação de acidentes</li> <li>• Concentração de meios, juntando várias patrulhas para fiscalização documental</li> <li>• <b>Controlo de velocidade</b>, por aparelhos de radar e cinemómetros;</li> <li>• Fiscalização de <b>condução sob efeito do álcool</b> e de estupefacientes e de <b>controlo de pesagens</b> de veículos pesados.</li> </ul>
Entrevistado N.º2 Tenente Coronel Barão Mendes	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Essencialmente Fiscalização</li> <li>• Combater a sinistralidade através da Fiscalização, controlar o <b>excesso de velocidade</b>, a <b>condução com excesso de álcool</b> e a <b>não utilização de cinto de segurança</b></li> <li>• Incidir fiscalização para os locais onde existe maior sinistralidade (exemplo: utilizar radares em zonas de acumulação de acidentes de viação)</li> <li>• Determinar o dia, hora e local onde existe maior sinistralidade e direcionar a fiscalização para esses pontos</li> <li>• Ter o <b>conhecimento da Via</b>, e <b>promover alterações</b> e correções à mesma junto das entidades responsáveis.</li> <li>• Fiscalização <b>do uso de Telemóvel</b>.</li> </ul>
Entrevistado N.º 3 Tenente Coronel Ferreira Branco	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Patrulhamento proactivo, visível, dinâmico</b>, uma vez que o fator humano tem ação principal, os restantes são residuais.</li> <li>• Incide em questões <b>de álcool, velocidade, manobras perigosas, uso do telemóvel</b>.</li> <li>• Campanhas e ações e prevenção, sendo estas pouco visíveis ao público em geral. Estas não são exploradas e a guarda não tem tido visibilidade. Realizamos cerca de 17 mil.</li> <li>• Distribuição de panfletos, informação ao cidadão.</li> <li>• Patrulhamento sistemático e coercivo, de forma a tornar no condutor a consciência das infrações, quer pelo valor da coima, quer pela sanção acessória. (...) Contrariando o sentimento de impunidade.</li> </ul>

Quadro 19 - Quadro resumo das respostas à questão n.º2

Resposta N.º2	Podem ser tomadas várias medidas com o intuito de combater a sinistralidade rodoviária. Que importância atribui à Educação como medida de prevenção rodoviária?
Entrevistado N.º1 Tenente Coronel Leal	<ul style="list-style-type: none"> <li>• A educação é a medida fundamental para controlar a sinistralidade rodoviária</li> <li>• A falha humana corresponde a 90% das causas dos sinistros rodoviários devido a falta de concentração, imprudência e outros comportamentos inadequados</li> <li>• Os condutores por norma não querem ter acidentes, porém, contribuem para a sua ocorrência, por outro lado, não aceitam os seus resultados.(...) Parece poder explicar-se pelo facto dos condutores serem vítimas de um sistema que conhecem mal e com o qual não sabem lidar devidamente.</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>(...) a intervenção mais eficiente para controlar a sinistralidade rodoviária se prende com medidas que possam evitar as falhas humanas, o que poderá ser feito através da educação(...) ensinando-lhes a lidar melhor com o sistema rodoviário, que parece conhecer de forma insuficiente.</li> </ul>
<p><b>Entrevistado Nº 2</b></p> <p><b>Tenente Coronel Barão Mendes</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Foi atribuído ao Ministério da Educação determinadas ações</li> <li>Conduzir é para já um ato de cidadania</li> <li>E uma educação rodoviária tem de começar precisamente na altura em que as pessoas ainda só são peões, e numa fase mais avançada, por volta dos 16/17 anos, quando as pessoas começam a pensar em ser condutores</li> <li>É precisamente mudar a mentalidade dos novos condutores que se faz por via da educação; através de um currículo próprio, através de uma disciplina própria, através educação para a cidadania</li> <li>Em grande parte a questão da sinistralidade rodoviária prende-se com a atitude, e a atitude educa-se, e aí entra a <b>educação como podendo atuar na linha da frente para a solução deste fenómeno.</b></li> <li>(...) Enquanto entidades fiscalizadoras, não temos de ser uma instituição fechada e temos uma palavra a dizer no que diz respeito à educação, pode haver perfeitamente parcerias, uma aproximação à própria escola, para que nós também possamos ser atores nesta questão da educação</li> <li>Temos neste momento o conhecimento, temos as ferramentas, sabemos aquilo que se pretende, sabemos de que é feito um bom condutor, portanto esta experiencia poderia ser posta ao dispor da educação</li> <li>Poderíamos ir mais longe, hoje em dia a educação não se colhe só nas escolas, mesmo na família, mesmo em casa pode haver educação rodoviária.</li> </ul>
<p><b>Entrevistado Nº 3</b></p> <p><b>Tenente Coronel Ferreira Branco</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>É a primeira medida, e mais estruturante de todas</li> <li>Calcanhar de Aquiles em Portugal</li> <li>A ENSR possui um objetivo operacional a este nível, que compete ao Ministério da Educação coloca-lo em prática</li> <li>Existe uma brecha nesta área, (...) não existe uma aposta nesta área</li> <li>Educação é a área estruturante de toda uma sociedade, enquanto as pessoas não tiverem desde o “berço do nascimento” uma vertente nesta área (rodoviária) em que sejam formadas ao longo da sua vida, permanentemente, mas por etapas e sequencialmente sobre esta área (...) enquanto uma sociedade, e o estado em particular, não tiver uma atenção especial para estes fins nós vamos continuar a ter uma sociedade pouco cívica.</li> <li>A aposta nesta área não é aquela que produz frutos já no imediato</li> <li>Alguns objetivos operacionais definidos na ENSR não passam do papel, (...) e o objetivo operacional sobre a questão dos programas da educação continua por sair, e não se vislumbra qualquer intenção de os pôr em prática</li> <li>(...) Para mim é o mais importante de todos.</li> </ul>

**Quadro 20 - Quadro resumo das respostas à questão n.º3**

<p><b>Resposta Nº3</b></p>	<p><b>Considera que a GNR dispõe de meios materiais adequados e em número suficiente para realizar ações vocacionadas para a prevenção da sinistralidade rodoviária?</b></p>
<p><b>Entrevistado Nº1</b></p> <p><b>Tenente Coronel Leal</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Os meios por norma são escassos</li> <li>A guarda tem os meios materiais que lhe são distribuídos para o controlo da sinistralidade</li> <li>Outro aspeto a considerar, é saber se a Guarda faz o uso e sistemático ou não dos meios que possui (...) a ex-Brigada de trânsito fazia um uso sistemático e intensivo dos meios que possuía. Hoje, face à reorganização</li> </ul>

	<p>da Guarda, ocorrida no ano de 2009, e à natureza das minhas funções, não posso manifestar-me</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>(...) em média um condutor é fiscalizado uma vez em cada três anos, o que se afigura uma probabilidade muito baixa, sobretudo pelas baixas expectativas psicológicas que gera nos condutores</li> </ul>
<p><b>Entrevistado N° 2</b></p> <p><b>Tenente Coronel Barão Mendes</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>É necessário pensar um pouco na distribuição de efetivos e dos meios da própria Guarda, e a forma como a Guarda vê a valência de trânsito na própria instituição</li> <li>Fazer melhor com menos</li> <li>Pegar no que temos, não importa se é muito se é pouco, e rentabilizar e otimizar esses meios</li> <li>Radares, Balanças, alcoolímetros, tudo isto são meios postos ao dispor da fiscalização e que servem em ultima instância prevenir acidentes, é este o objetivo que deve ser sempre focado. Nós fiscalizamos para redução da sinistralidade.</li> </ul>
<p><b>Entrevistado N° 3</b></p> <p><b>Tenente Coronel Ferreira Branco</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>A Guarda inserida num país que não é rico também tem limitações</li> <li>A Guarda não tem os meios que gostaria de ter</li> <li>Nunca o tivemos, mesmo na altura da Brigada de Trânsito</li> <li>Cada vez há mais vias, o número de autoestradas disparou na última década</li> <li>Mas os meios materiais digamos que são os suficientes, porque nos últimos anos adquirimos, (...) procedemos à aquisição de uma série de equipamento, quer em termos de radares quer em termos de alcoolímetros, que de facto nos permite dizer que no momento temos os meios adequados ao efetivo que temos, gostaríamos de ter mais até mais recentes e tecnologicamente mais evoluídos. <b>Não é ainda o ideal, mas é o suficiente.</b></li> </ul>

**Quadro 21 - Quadro resumo das respostas à questão n.º4**

<p><b>Resposta N°4</b></p>	<p><b>Existem nos Destacamentos de Trânsito recursos humanos suficientes para garantir o patrulhamento das zonas com maior índice de sinistralidade rodoviária?</b></p>
<p><b>Entrevistado N°1</b></p> <p><b>Tenente Coronel Leal</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>(...) a cobertura de patrulhas por quilómetros de estrada parece ser muito baixa, com exceção da rede de autoestradas. Caso fossem todas as patrulhas empenhadas nesta rede</li> <li>(...) em cada 2 dias é percorrida pelas patrulhas de trânsito uma distância superior à totalidade da rede viária continental. Porém, torna-se necessário referir que determinados troços são de patrulhamento obrigatório, pelo que estes são repetidamente percorridos, ao contrário de outros que raramente são patrulhados</li> <li>O patrulhamento móvel parece ser mais eficiente em percorrer a rede viária do que o patrulhamento estático em fiscalizar a população de condutores.</li> </ul>
<p><b>Entrevistado N°2</b></p> <p><b>Tenente Coronel Barão Mendes</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Vivemos um momento em que temos uma manta relativamente curta</li> <li>Ouve um tempo em que tivemos varias vias com patrulhamento de 24 horas, a partir do momento em que as patrulhas passaram a ser de 6 horas, que até ai eram de 8 horas, o que implicava que existiam 3 turnos em cada 24 horas, o que passou a 4 turnos a cada 24 horas. Visto não ter existido o aumento de 25% de efetivo, sendo o mesmo, naturalmente que se retirou o patrulhamento de outras vias para garantir o patrulhamento nas que seriam prioritárias. (...) muitas das estradas nacionais deixaram de ser patrulhadas, mas nunca deixamos de fora as vias com maior índice de tráfego e as mais importantes, nomeadamente as AE, as IP e IC.</li> <li>Um determinado comandante na sua ZA, se fizer um levantamento de todas as zonas de acumulação de acidentes e de pontos negros, é para aí, que em primeira instância irá direcionar o seu patrulhamento. (...) É pegar nas patrulhas que tem disponíveis e direciona-las. É uma questão de</li> </ul>

	<p>estabelecer e saber quais são as prioridades, saber quais os pontos de conflito e direcionar para la os meios.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Os meios não são os essenciais</li> <li>• É necessário direcionar as patrulhas para áreas prioritárias.</li> <li>• Gostaríamos que existisse uma maior cobertura territorial, é verdade, para isso precisaríamos de um efetivo de cerca de três mil (3.000) homens só vocacionados para o trânsito, também é verdade. Neste momento são mil e novecentos (1900)</li> </ul>
<p><b>Entrevistado N°3</b> <b>Tenente Coronel Ferreira Branco</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Não, não temos</b>, e essa é a vertente mais problemática neste momento</li> <li>• Há uma saída que nos últimos três, quatro anos, cinco, que se tem vindo a verificar seja nos destacamentos de trânsito quer nos destacamentos territoriais</li> <li>• Gostaria de deixar aqui uma ressalva que existe a ideia que (...) os Destacamentos e postos de trânsito tomam conta do patrulhamento rodoviário e da prevenção da Guarda, isto não corresponde à realidade, uma vez que estes não têm capacidade para o fazer, mas seria desejável que o tivessem.</li> <li>• Existiam cerca de 2500 militares afetos ao trânsito, neste momento temos cerca de 1900.</li> <li>• Podemos ter mais e melhores meios materiais, mas se não tivermos quem os operar, estes não valem de nada.</li> <li>• Existe um curso de trânsito a decorrer com 60 elementos e virá outro a seguir, (...) mas isto não chega nem para tapar o que saiu no último ano.</li> </ul>

**Quadro 22 - Quadro resumo das respostas à questão n.º5**

<b>Resposta N°5</b>	<b>Existem várias entidades com responsabilidade ao nível do combate à sinistralidade rodoviária. Como classificaria a cooperação/colaboração entre as várias entidades ao nível da prevenção rodoviária?</b>
<p><b>Entrevistado N°1</b> <b>Tenente Coronel Leal</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Não existe uma cultura de cooperação e de colaboração contínua e sistemática entre as múltiplas entidades (públicas e privadas) com responsabilidade na segurança rodoviária</li> <li>• A cooperação carece de uma partilha de informação entre si e de facilidade de comunicação horizontal.</li> </ul>
<p><b>Entrevistado N° 2</b> <b>Tenente Coronel Barão Mendes</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Existe alguma competição, o facto de existir muitas entidades faz com que exista mais competição, mais disputa por terreno.</li> <li>• As entidades veem-se como concorrentes e não como entidades que deveriam estar a olhar no mesmo sentido para a resolução de um problema que é comum</li> <li>• Este tipo de disputa não é saudável, a nível de entidades fiscalizadoras existe o problema das quintas,</li> <li>• Participamos conjuntamente em fóruns de discussão, em seminários sobre a matéria, e fazemo-lo em parceria e em colaboração.</li> <li>• Quando existem dúvidas, ainda vai sendo costume que algumas entidades perguntam, face ao conhecimento que a ex. Brigada de Trânsito conseguiu alcançar, e tirem duvidas connosco.</li> <li>• Fomos o detentor de todo o conhecimento, o que se foi perdendo ao longo do tempo.</li> <li>• Seria o ideal que todas as bases de dados tivessem disponíveis a todas as entidades, para que as possam usar para uma luta conjunta.</li> <li>• Cooperação com entidades com responsabilidade sobre as vias, de forma a corrigir estas. (Exemplo, criação de uma rotunda num cruzamento com elevado índice de sinistralidade)</li> </ul>

<p><b>Entrevistado N° 3</b></p> <p><b>Tenente Coronel Ferreira Branco</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Depende das Entidades</li> <li>• A Guarda tem uma cooperação boa com a ANSR, o ACP e a ACT. O IMTT está um pouco a baixo disto</li> <li>• Algumas funcionam claramente na prevenção rodoviária</li> <li>• Com o IMTT nomeadamente quando há inspeções de estrada ou ações conjuntas conseguimos fazer, o mesmo acontece com o ACT.</li> <li>• Fazemos algumas campanhas de prevenção com o ACP</li> <li>• Com a ANSR não fazemos essas campanhas porque esta não tem capacidade de intervir na “rua”, digamos assim, é mais a nível estruturante de estratégia, de legislação, de sistemas Informáticos (...) é de facto a entidade com que temos colaborada mais.</li> <li>• O relacionamento em geral é bom, mas por vezes não é eficaz e eficiente, em tempo útil, porque de facto a burocracia que estes relacionamentos as vezes existem impede que seja eficaz eficiente e essencialmente rápido.</li> </ul>
---	---

**Quadro 23 - Quadro resumo das respostas à questão n.º6**

<p><b>Resposta N°6</b></p>	<p><b>Na sua opinião em que deveria a GNR apostar mais para se conseguir uma melhor e maior forma de prevenção rodoviária (educação ou coação/fiscalização)?</b></p>
<p><b>Entrevistado N°1</b></p> <p><b>Tenente Coronel Leal</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• “O grau de legitimidade das práticas policiais carece da aceitabilidade do cidadão, ou seja, carece de confiança nessas práticas.”</li> <li>• “A educação é fundamental, todavia, os comportamentos são determinados pelas expetativas que o condutor tem da sua conduta poder ou não ser observada”</li> <li>• “Se a deteção de comportamentos de risco não implicar penalizações coativas as expetativas do comportamento do condutor ser ou não observado não têm qualquer relevância.”</li> <li>• A par da educação tem de haver coação, de modo a gerar atitudes de segurança</li> <li>• O papel da Guarda situa-se, sobretudo, no domínio da fiscalização das normas rodoviárias, no âmbito do que é a função “polícia”. Porém, a Guarda tem vindo, cada vez mais, a ser solicitada para desenvolver ações de sensibilização no meio escolar, o que pode ser considerado um contributo informal no domínio da educação.</li> </ul>
<p><b>Entrevistado N°2</b></p> <p><b>Tenente Coronel Barão Mendes</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Uma melhor educação leva a mais prevenção</li> <li>• Um modelo que traga posteriormente a prevenção e a pedagogia e posteriormente a repressão, pode ser um modelo que traga melhores resultados. (...) Exemplo: existe uma campanha em curso, finda a qual, passaremos a uma repressão, coação, fiscalização, mais proactiva. Isto é nitidamente o facto das pessoas terem o conhecimento a que em função de uma campanha que está em curso, finda a qual, vai haver um período de fiscalização com mais equidade. Que é nitidamente um papel preventivo inicial, que leva a que as pessoas sabendo que posteriormente podem ser fiscalizadas vão fazer o uso daquilo que se quer, vão infringir menos.</li> <li>• Nós podemos perfeitamente ficar integrados num sistema destes, com prevenção e pedagogia primeiro e a ação fiscalizadora depois. Quer num quer noutra bloco, nós podemos atuar perfeitamente, porque também podemos integrar as campanhas de prevenção rodoviária, (...) temos conhecimento para isso.</li> <li>• Tem de ser dado conhecimento à população em geral, todos são atores do ambiente rodoviário.</li> <li>• Uma e outra são complementares, a Educação por um lado e a Coação pelo outro, não podem nunca existir isoladamente.</li> <li>• Se optarmos por um sistema só preventivo, provavelmente não teríamos os</li> </ul>

	<p>resultados que temos, havendo um sistema com esta dupla componente</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Só prevenção, faz com que as pessoas, não tendo a perceção que podem ter de pagar pelos erros que cometem, por muita prevenção que se faça, as pessoas vão cometer mais erros.</li> <li>• Havendo nitidamente prevenção, e a prevenção pode aparecer de várias formas: informação aos condutores; fazer campanhas rodoviárias, que podem ser específicas, objetivas, seja para as crianças, seja para as cadeirinhas, seja para os peões (...). Tem de prever necessariamente a Coação.</li> <li>• Uma tem de vir antes da outra, inicialmente Educação, Prevenção, e numa fase posterior, Coação, Fiscalização.</li> <li>• Utilizar a radio, televisão para difundir informação, e nessa mesma informação dar o conhecimento que posteriormente irá existir uma intensificação de fiscalização.</li> </ul>
<p><b>Entrevistado N° 3</b> <b>Tenente Coronel Ferreira Branco</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Forçosamente eu diria que a Educação, (...) a Guarda em particular e o estado no geral tem de continuar a investir na Educação.</li> <li>• A coação é aquela medida que só deve ser aplicada e funcionar quando a primeira falhou</li> <li>• Se apostarmos na Educação existirá muito menos Coação</li> <li>• A Guarda faz as duas vertentes, a prevenção através de um patrulhamento visível e proactivo, em que a intenção é prevenir o acidente, mas uma vez que o acidente está ligado a uma causa humana, e desta forma a intenção é impedir que o fator humano pratique uma determinada infração, ou ilegalidade, e que desta forma não venha a causar o acidente de viação</li> <li>• A fiscalização também pode ser preventiva, se de facto existir grande visibilidade e permanência, não podemos fazer fiscalização ou patrulhamento a espaços, tem de ser criado o hábito, o hábito das pessoas nos verem permanentemente naquele local, ciclicamente. Neste caso a probabilidade de existir acidentes irá diminuir.</li> <li>• A Guarda tem de apostar não só obviamente na Fiscalização mas acima de tudo na prevenção, agora as coisas tem de ser é complementadas, (...), sabemos que a finalidade quando se fiscaliza, a intenção é a de verificar a legalidade dos condutores e dos proprietários, mas se a fiscalização for sistemática e permanente, esta torna-se dissuasora.</li> <li>• Tornar a probabilidade de um condutor ser detetado cada vez maior.</li> <li>• A fiscalização não só tem a vertente coerciva, (...) que é conhecida e é de lei, mas também tem outra vertente, que é pelo facto da sua permanência nas vias levar a uma situação de dissuasão. (Vertente preventiva)</li> <li>• Existe a Educação de família, depois de escola, e continua ao longo da vida.</li> <li>• Uma outra vertente que a Guarda nada pode fazer, mas é importante é a formação o condutor.</li> <li>• Na educação a Guarda pode e deve contribuir, a nível de escolas. Essa educação deve continuar da vida pública, numa forma de prevenção.</li> <li>• Na repressão a guarda deve intervir sob o efeito preventivo, através da permanência na via pública, com as ações de fiscalização permanentes, e obviamente ser repressiva com vista a que o condutor se corrija no fim de ser atuado.</li> </ul>

**Quadro 24 - Quadro resumo das respostas à questão n.º7**

<p><b>Resposta N°7</b></p>	<p><b>Que medidas considera essenciais, e deveriam ser tomadas pela GNR, num futuro próximo para ter o controlo da sinistralidade rodoviária?</b></p>
----------------------------	---

<p><b>Entrevistado Nº1</b></p> <p><b>Tenente Coronel Leal</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• A investigação técnica e científica de acidentes de viação, que originem vítimas mortais e feridos graves, para apuramento das causas (principais e secundárias) que estiveram na origem daqueles acidentes;</li> <li>• O estudo epidemiológico do fenómeno, através da análise sistemática das causas;</li> <li>• A preconização de medidas preventivas (estratégicas, táticas e operacionais), com base nos estudos epidemiológicos do fenómeno;</li> <li>• A implementação das medidas (táticas e operacionais), através da atividade operacional;</li> <li>• O incremento da probabilidade de controlo da população de condutores e da vigilância da rede estradal, através da utilização massiva de meios tecnológicos.</li> <li>• Sendo a Guarda responsável pela segurança rodoviária em mais de 90% da rede estradal, do continente, afigura-se necessário que, em termos organizacionais, o desenvolvimento e a execução daquelas medidas principais carecem, também, de uma <b>coordenação centralizada</b></li> </ul>
<p><b>Entrevistado Nº 2</b></p> <p><b>Tenente Coronel Barão Mendes</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Colocar uma precessão junto dos condutores que a qualquer momento podem ser fiscalizados</b>, e que por via dessa precessão eles conduzam com outros cuidados, no mínimo o cumprindo as regras do código da estrada. O cumprimento integral das regras do código da estrada levaria a uma redução da sinistralidade abruta, ficando residualmente a questão que está ligada a deficiências do próprio veículo ou da própria via.</li> <li>• Transmitir os conhecimentos que a Guarda detém sobre causas e consequências dos acidentes, de modo a consciencializar o condutor.</li> <li>• <b>Criar uma Unidade vocacionada para o trânsito</b>, sem ser este modelo que de momento está, recriar uma “brigada de Trânsito”, porque existe melhor unidade de comando, melhor unidade de controlo, maior coordenação, e maior uniformidade doutrinária.</li> <li>• Fazer um <b>planeamento de operações que visem os dias, as horas e os locais</b> onde se regista uma maior sinistralidade</li> <li>• Fazer contactos com as entidades locais ou mesmo nacionais que são concorrentes, por forma a se fazerem ações, quer de formação quer palestras, quer seminários... cujo tema central seja a segurança rodoviária e formas de a combater.</li> <li>• Participar mais e sempre que pedido em campanhas de prevenção rodoviária.</li> </ul>
<p><b>Entrevistado Nº 3</b></p> <p><b>Tenente Coronel Ferreira Branco</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• As nossas medidas estão um pouco condicionadas aos objetivos da Tutela, temos de nos adaptar em termos da estratégia da Tutela. (...) Temos um documento estruturante a ENSR até 2015, e penso que existirá uma continuidade a esta.</li> <li>• Independentemente da estrutura orgânica da Guarda, (...) uma vez que a estratégia é implementada ao nível do destacamento de trânsito, (...) e qualquer que seja a estrutura, os atores são os mesmos.</li> <li>• Em termos de qualidade, melhorar o serviço</li> <li>• <b>Apostar na formação do seu efetivo</b></li> <li>• Melhorar a formação</li> <li>• <b>Implementar no terreno a estratégia que está definida</b>, uma vez que em alguns locais, esta não foi plenamente assimilada</li> <li>• <b>Seguir a Nep 3.57</b> e outras circulares cumulativas com essa, visto que há locais que ainda não se interiorizou, nem pôs em prática, o que vem naquele documento.</li> <li>• <b>Mudança de mentalidades</b>. Alterar mentalidades do próprio efetivo, para a prevenção. (currículos antigos, dos cursos de formação eram virados para a repressão)</li> <li>• <b>Aumentar o número de efetivo</b>, ter uma melhor capacidade de intervenção e uma maior visibilidade.</li> </ul>

## Apêndice C - Questionário

### INQUÉRITO POR QUESTIONÁRIO, OFICIAIS GNR

O presente Questionário insere-se no âmbito do Trabalho de Investigação Aplicada necessário para a conclusão do Mestrado em Ciências Militares – Ramo GNR Infantaria, subordinado ao tema “A Guarda Nacional Republicana no combate à sinistralidade rodoviária, Educação ou Coação?” Tem como objetivo determinar o Papel da GNR no combate à sinistralidade rodoviária. Os dados a recolher serão anónimos e sujeitos a tratamento estatístico. INSTRUÇÕES Para responder ao Questionário, deverá assinalar com um clique no espaço (.), a resposta que considera a mais verdadeira. Nas Questões 9, 10 e 13, que compreendem 5 (Cinco) níveis, entende-se que o nível 1 corresponde a "Discordo Totalmente", o nível 2 a "Discordo", o nível 3 a "Não concordo nem discordo", o nível 4 a "Concordo" e o nível 5 a "Concordo Totalmente" Nas Questões 6, 8, 11 e 12, que compreendem 5 (Cinco) níveis, entende-se que o nível 1 corresponde a "Nenhuma Frequência", o nível 2 a "Pouca Frequência", o nível 3 a "Alguma Frequência", o nível 4 a "Regular Frequência" e o nível 5 a "Muita Frequência" POR FAVOR responda a todas as questões colocadas. Pretende-se que responda às seguintes questões tendo somente em consideração os conhecimentos que dispõe e o que ocorre no destacamento que comanda. Todas as respostas são estritamente confidenciais, não se pretendendo qualquer tipo de identificação pessoal. As questões são todas no âmbito rodoviário.

OBRIGADO PELA COLABORAÇÃO.

Fábio Lopes Asp. GNR/INF

\*Obrigatório

#### Caraterização do Inquirido

1. Idade \*Qual a sua Idade?

2. Género \*Género

- Masculino
- Feminino

3. Habilitações Literárias \*Quais as suas Habilitações Literárias?

- Licenciatura
- Mestrado
- Doutoramento
- Outra:

4. Comandante de Destacamento \*Qual o Destacamento que comanda?

- Territorial
- Trânsito
- Intervenção
- UCC
- UAF

5. Possui ou já frequentou alguma formação complementar na área da Prevenção ou da Educação Rodoviária? \*Caso a resposta seja positiva responda às questões 5.1, caso contrário passe para a questão 6.

- Sim
- Não

5.1. Com que frequência põe em prática algumas das medidas preconizadas nessas ações de formação?

1      2      3      4      5

---

Nenhuma Frequência      Muita Frequência

---

**Questões**

6. Com que frequência emite propostas ao escalão superior, no sentido de suscitar por parte do Governo, alguma alteração legislativa no domínio da legislação rodoviária? \*

1      2      3      4      5

---

Nenhuma Frequência                Muita Frequência

6.1. Com que frequência emite propostas junto das entidades administrativas responsáveis pela via, atendendo à correção do piso, traçado ou sinalização da via? \*

1      2      3      4      5

---

Nenhuma Frequência                Muita Frequência

6.2. No seguimento das propostas efetuadas, classifique o grau de concretização das mesmas:

- Não Concretizadas
- Pouco Concretizadas
- Parcialmente Concretizadas
- Muito Concretizadas
- Totalmente Concretizadas

7. Em sua opinião, classifique por ordem de prioridade, quanto à necessidade de incidência na prevenção e fiscalização por parte da GNR, tendo por base o elemento preponderante no combate à Sinistralidade Rodoviária: \*Atribua um valor diferente a cada elemento. (Ex. Homem - 2, Veiculo - 1, Via - 3)

	1°	2°	3°
Homem	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Veiculo	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Via	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

8. Escolha a opção que mais se adequa no que diz respeito aos militares do seu destacamento. \*

	Nenhuma Frequência	Pouca Frequência	Alguma Frequência	Regular Frequência	Muita Frequência
8.1. Os militares da patrulha ausentam-se da viatura bem uniformizados quando efetuam paragens	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
8.2. Os militares da patrulha privilegiam a proximidade e a visibilidade	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
8.3. Os militares recebem formação adequada em matéria de trânsito	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
8.4. Os militares, em ações de educação, adaptam o tipo de discurso consoante o escalão etário do público-alvo	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
8.5. Os militares, em ações de fiscalização, fazem uso de uma linguagem adequada e assertiva junto dos condutores	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

9. Escolha a opção que mais se adequa relativamente ao Patrulhamento Caracterizado: \*

	Discordo Totalmente	Discordo	Não concordo nem discordo	Concordo	Concordo Totalmente
9.1. Garante visibilidade e Proximidade	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
9.2. Deve ser direcionado para as Vias com maior tráfego e índice de sinistralidade	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
9.3. Fora das Autoestradas, deve possuir no seu giro paragens obrigatórias em zonas de acumulação de acidentes, pontos negros e zonas de conflito de trânsito	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
9.4. Nas Autoestradas, deve possuir no seu giro paragens obrigatórias em áreas de serviço e/ou áreas de repouso	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
9.5. De forma a evitar sobreposição de meios, deve ser direcionado para AE, IC e IP no caso de patrulhas de trânsito, e para estradas regionais e municipais no caso de patrulhas territoriais.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
9.6. É um Meio de Educação do condutor.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

**10. Escolha a opção que mais se adequa relativamente ao Patrulhamento Descaracterizado: \***

	Discordo Totalmente	Discordo	Não concordo nem Discordo	Concordo	Concordo Totalmente
10.1. Visa a deteção e repressão de comportamentos de risco.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
10.2. Cria insegurança ao infrator, inibindo-o perante a expectativa e o aumento da probabilidade de deteção.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
10.3. É um instrumento de coação	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
10.4. É uma mais valia no combate à sinistralidade Rodoviária	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

**11. Tendo por base a atividade operacional desenvolvida na sua subunidade, indique a opção que mais se adequa. \***

	Nenhuma Frequência	Pouca Frequência	Alguma Frequência	Regular Frequência	Muita Frequência
11.1 É privilegiada a interceção de condutores que pratiquem em flagrante delito infrações rodoviárias, de forma a combater o sentimento de impunidade.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
11.2. Os locais de fiscalização são escolhidos privilegiando zonas de acumulação de acidentes e pontos negros, desde que não causem embaraço ao trânsito.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

	Nenhuma Frequência	Pouca Frequência	Alguma Frequência	Regular Frequência	Muita Frequência
11.3 São realizadas campanhas de prevenção utilizando reforços positivos, sendo um meio de educação eficaz (Ex: prémio/recompensa para quem cumpra os parâmetros fiscalizados)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
11.4. Todos os condutores fiscalizados executam o teste de despistagem da presença de álcool no sangue por ar expirado	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
11.5. Em épocas do ano em que se prevê maior intensidade de tráfego, é exercido um aumento do patrulhamento e da fiscalização (Ex: época natalícia e período de veraneio)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

11.A. Das afirmações atrás mencionadas, classifique-as quanto ao domínio em que se inserem: \*

	Educação	Coação	Ambas
11.1	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
11.2	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
11.3	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
11.4	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
11.5	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

12. No âmbito da atividade operacional realizada no seu destacamento, escolha a opção que considera mais correta: \*

	Nenhuma Frequência	Pouca Frequência	Alguma Frequência	Regular Frequência	Muita Frequência
12.1. São utilizados aparelhos especiais ou outros aparelhos tecnológicos na fiscalização	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
12.2. São realizadas ações de fiscalização direcionadas para o controle da condução sob o efeito de álcool	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
12.3. São realizadas ações de fiscalização direcionadas para as condições de segurança dos veículos	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
12.4. São realizadas ações de fiscalização direcionadas para a utilização de cintos de segurança e utilização de equipamentos de retenção	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
12.5. São realizadas Campanhas de Prevenção junto das escolas de	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

	Nenhuma Frequência	Pouca Frequência	Alguma Frequência	Regular Frequência	Muita Frequência
condução					
12.6. São realizadas Campanhas de Prevenção junto de escolas Básicas e/ou Secundárias	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

12.A. Das afirmações atrás mencionadas, classifique-as quanto ao domínio em que se inserem: \*

	Educação	Coação	Ambas
12.1.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
12.2.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
12.3.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
12.4.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
12.5.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
12.6.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

13. Escolha a opção que considera mais correta \*

	Discordo Totalmente	Discordo	Não Concordo nem Discordo	Concordo	Concordo Totalmente
13.1. A GNR deveria investir mais na Educação	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
13.2. A Coação/Fiscalização é o meio mais eficiente no combate à sinistralidade rodoviária	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
13.3. A GNR possui uma postura mais repressiva	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
13.4. A Coação também é uma forma de Educar	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

14. Que ações de prevenção já foram executadas no seu Destacamento? \*Indique uma ou mais que uma. podendo ainda acrescentar ações que tenha conhecimento.

- Distribuição de panfletos alusivos a boas práticas no exercício da condução
- Campanhas de "Choque" em escolas de condução, através da exposição de imagens de acidentes e vítimas que sensibilizem os futuros condutores.
- Campanhas de prevenção em escolas básicas e secundárias.
- Identificação de "pontos negros" na via, e colocação de informação aos condutores

15. Em suma, classifique se a atividade da GNR, deveria incidir mais na área da Fiscalização ou da Educação. \*Em que 1 corresponde a Total incidência na Educação e 7 corresponde a Total incidência na Fiscalização

	1	2	3	4	5	6	7	
Educação	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	Fiscalização

Obrigado pela sua Colaboração

## Apêndice D – Caracterização dos Inquiridos

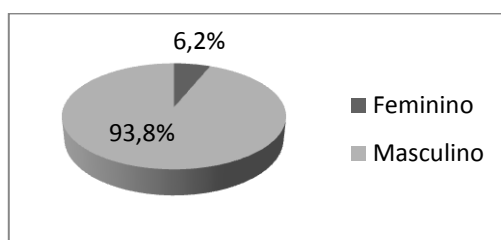


Figura 1 - Distribuição de Género dos Inquiridos

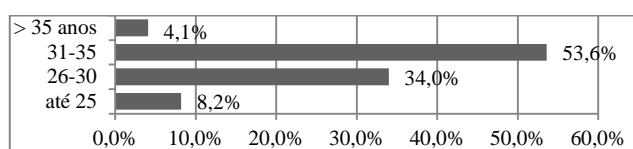


Figura 2 - Distribuição das Idades dos Inquiridos

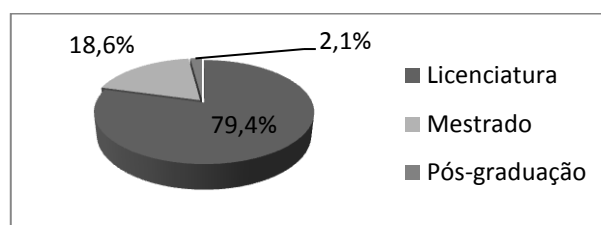


Figura 3 - Distribuição das habilitações literárias dos inquiridos

Quadro 25 - Distribuição dos inquiridos por tipo de destacamento que comandam

	Frequência	Porcentagem	Porcentagem válida	Porcentagem acumulada
<b>Territorial</b>	64	66,0	66,0	66,0
<b>Trânsito</b>	21	21,6	21,6	87,6
<b>Intervenção</b>	5	5,2	5,2	92,8
<b>UCC</b>	2	2,1	2,1	94,8
<b>UAF</b>	5	5,2	5,2	100,0
<b>Total</b>	97	100,0	100,0	

## Apêndice E - Estatísticas dos Questionários

**Quadro 26 - Estatística da questão 5.1**

	Frequência	%	% Valida	% Cumulativa
Sim	26	26,8	26,8	26,8
Não	71	73,2	73,2	100,0
Total	97	100,0	100,0	

**Quadro 27 - Estatística da questão 5.2**

	Frequência	%	% Valida	% Cumulativa
Nenhuma frequência	4	4,1	15,4	15,4
2	1	1,0	3,8	19,2
3	8	8,2	30,8	50,0
4	7	7,2	26,9	76,9
Muita frequência	6	6,2	23,1	100,0
Total	26	26,8	100,0	

**Quadro 28 - Estatística da questão 6**

	Frequência	%	% Valida	% Cumulativa
Nenhuma frequência	49	50,5	50,5	50,5
2	29	29,9	29,9	80,4
3	14	14,4	14,4	94,8
4	4	4,1	4,1	99,0
Muita frequência	1	1,0	1,0	100,0
Total	97	100,0	100,0	

**Quadro 29 - Estatística da questão 6.1**

	Frequência	%	% Valida	% Cumulativa
Nenhuma frequência	15	15,5	15,5	15,5
2	27	27,8	27,8	43,3
3	27	27,8	27,8	71,1
4	23	23,7	23,7	94,8
Muita frequência	5	5,2	5,2	100,0
Total	97	100,0	100,0	

**Quadro 30 - Estatística da questão 6.2**

	Frequência	%	% Valida	% Cumulativa
Não concretizadas	18	18,6	18,6	18,6
Pouco concretizadas	40	41,2	41,2	59,8
Parcialmente concretizadas	27	27,8	27,8	87,6
Muito concretizadas	10	10,3	10,3	97,9
Totalmente concretizadas	2	2,1	2,1	100,0
Total	97	100,0	100,0	

**Quadro 31 - Estatística da questão 7**

	1º	2º	3º
Homem	79,4%	3,1%	17,5%
Veiculo	6,2%	44,3%	49,5%
Via	6,2%	58,8%	35,1%

**Quadro 32 - Estatística da questão 8**

	N	Mínimo	Máximo	Média	Desvio padrão
Questão 8.1	97	2	5	4,24	,747
Questão 8.2	97	1	5	3,92	,825
Questão 8.3	97	1	5	3,33	,943
Questão 8.4	97	2	5	3,85	,821
Questão 8.5	97	2	5	4,02	,692

**Quadro 33 - Estatística da questão 9 e 10**

	N	Mínimo	Máximo	Média	Desvio padrão
Questão 9.1	97	2	5	4,34	,610
Questão 9.2	97	1	5	4,16	,799
Questão 9.3	97	1	5	4,22	,794
Questão 9.4	97	1	5	3,87	,909
Questão 9.5	97	1	5	3,48	1,243
Questão 9.6	97	1	5	3,90	,907
Questão 10.1	97	2	5	4,40	,589
Questão 10.2	97	1	5	3,90	1,186
Questão 10.3	97	1	5	3,52	1,292
Questão 10.4	97	1	5	4,27	,860

**Quadro 34 - Estatísticas da questão 11**

	N	Mínimo	Máximo	Média	Desvio padrão
Questão 11.1	97	2	5	4,13	,862
Questão 11.2	97	1	5	3,74	1,044
Questão 11.3	97	1	5	2,35	1,173
Questão 11.4	97	1	5	3,53	1,022
Questão 11.5	97	1	5	4,20	,975

**Quadro 35 - Estatística da questão 12**

	N	Mínimo	Máximo	Média	Desvio padrão
Questão 12.1	97	1	5	3,35	1,521
Questão 12.2	97	1	5	4,03	1,287
Questão 12.3	97	1	5	3,54	1,155
Questão 12.4	97	1	5	3,79	1,108
Questão 12.5	97	1	5	2,26	1,219
Questão 12.6	97	1	5	3,63	1,253

**Quadro 36 - Estatística da questão 13**

	N	Mínimo	Máximo	Média	Desvio padrão
Questão 13.1	97	1	5	3,48	1,091
Questão 13.2	97	1	5	3,84	,986
Questão 13.3	97	1	5	3,00	1,031
Questão 13.4	97	1	5	4,03	,871

**Quadro 37 - Estatística das questões 11.A e 12.A**

	Educação		Coação		Ambas	
	Freq.	%	Freq.	%	Freq.	%
Questão 11.1	11	11,3%	19	19,6%	67	69,1%
Questão 11.2	30	30,9%	14	14,4%	53	54,6%
Questão 11.3	68	70,1%	3	3,1%	26	26,8%
Questão 11.4	6	6,2%	21	21,6%	70	72,2%
Questão 11.5	16	16,5%	10	10,3%	71	73,2%
Questão 12.1	5	5,2%	35	36,1%	57	58,8%
Questão 12.2	3	3,1%	26	26,8%	68	70,1%
Questão 12.3	8	8,2%	26	26,8%	63	64,9%
Questão 12.4	7	7,2%	20	20,6%	70	72,2%
Questão 12.5	77	79,4%	1	1,0%	19	19,6%
Questão 12.6	79	81,4%	2	2,1%	16	16,5%

## **Anexos**

## Anexo A - Objetivo Operacional 1 da ENSR – Atribuições do Ministério da Educação

<b>OBJECTIVO OPERACIONAL 1 – Desenvolvimento de uma cultura de educação para a segurança rodoviária</b>				
<b>DESCRIÇÃO – Pretende-se desenvolver competências e capacidades nas crianças e jovens para uma integração mais segura no ambiente rodoviário.</b>				
<b>ACÇÕES CHAVE</b>		<b>RESP.</b>	<b>PRAZO</b>	<b>ORÇ.</b>
1	1.1 Definição e desenvolvimento das competências a adquirir na área da educação rodoviária	ME	Ano 2010	n.a.
2	1.2.1 Concepção de um Guião de Educação Rodoviária Níveis pré-escolar e ensino básico Ensino secundário	ME ME	Ano 2010 Ano 2011	n.a. n.a.
	1.2.2 Elaboração de materiais didácticos de apoio ao Guião Definição do tipo, conteúdo e concepção Produção dos materiais	ANSR/ME ANSR/ME	Ano 2010 Ano 2011	n.a. n.a.
	1.2.3 Identificação de necessidades de formação dos agentes educativos com responsabilidades na aplicação do guião	ME	Ano 2010	n.a.
3	1.3 Cômputo dos incentivos que possam motivar as entidades envolvidas para a temática da segurança rodoviária	IPJ	Ano 2009	n.a.
4	1.4 Realização de concursos escolares	PRP	Ano 2009	n.a.
5	1.5 Concepção de acções de sensibilização, destinadas a crianças e pais, familiares ou pessoas que cuidem com proximidade das crianças, para o início do ano lectivo	ANSR	Ano 2009	n.a.
6	1.6 Levantamento dos recursos humanos e entidades disponíveis para ministrar acções de formação em segurança rodoviária com comprovada competência e experiência na área	IPJ	Ano 2009	n.a.
7	1.7 Sensibilização para a integração de matérias de segurança rodoviária nos manuais escolares	ME	Ano 2010	n.a.