



INSTITUTO SUPERIOR DE CIÊNCIAS POLICIAIS E SEGURANÇA INTERNA  
**VI CURSO DE COMANDO E DIREÇÃO POLICIAL**

Trabalho Individual Final

**O papel da Polícia de Segurança Pública na prevenção do  
crime rodoviário: Estudo de Caso na Região Autónoma  
da Madeira**

Auditor

**Edgar Jonas Pestana Castro**

Lisboa, 3 de outubro de 2025

## **Resumo**

O presente trabalho estudou o papel da Polícia de Segurança Pública na prevenção da criminalidade rodoviária na Região Autónoma da Madeira, com foco nos crimes de condução sob influência de álcool ou substâncias psicotrópicas e de condução sem habilitação legal. A investigação partiu da importância social da segurança rodoviária e da necessidade de compreender como a atuação policial contribuiu para reduzir comportamentos de risco que aumentaram a sinistralidade. Metodologicamente, adotou-se um estudo de caso de natureza mista, que combinou a análise quantitativa de dados oficiais desta força de segurança no período 2022–2024 com entrevistas a profissionais da área do trânsito. Os resultados demonstraram que a condução sob influência do álcool continuou a constituir o principal fator de risco, representando a maioria das detenções rodoviárias, sobretudo entre condutores do sexo masculino com mais de 24 anos. Já a condução sem habilitação legal surgiu maioritariamente entre jovens adultos, revelando perfis de risco diferenciados. Verificou-se ainda ausência de correlação direta entre a redução da criminalidade rodoviária e a diminuição da sinistralidade. As entrevistas confirmaram carências relevantes de recursos humanos e técnicos, destacando a necessidade de reforço de efetivos e modernização tecnológica.

**Palavras-chave:** Criminalidade Rodoviária; Madeira; Polícia de Segurança Pública; Prevenção

## **Abstract**

This study examined the role of the Public Security Police in preventing road crime in the Autonomous Region of Madeira, focusing on the offences of driving under the influence of alcohol or psychoactive substances and driving without a valid licence. The research was based on the social importance of road safety and on the need to understand how police action contributed to reducing risk behaviours that increased accident rates. Methodologically, a mixed case study was adopted, combining the quantitative analysis of official data from this police force for the period 2022–2024 with interviews with traffic professionals. The results showed that driving under the influence of alcohol continued to be the main risk factor, representing most road arrests, especially among male drivers over 24 years old. Driving without a valid licence appeared mainly among young adults, revealing different risk profiles. No direct correlation was found between the reduction in road crime and the decrease in accidents. The interviews confirmed significant shortages in human and technical resources, highlighting the need to reinforce staffing levels and modernise technology.

**Keywords:** Madeira; Prevention; Public Security Police; Road Crime

## ÍNDICE

<b>RESUMO .....</b>	<b>i</b>
<b>ABSTRACT .....</b>	<b>ii</b>
<b>Introdução .....</b>	<b>1</b>
<b>Criminalidade rodoviária .....</b>	<b>2</b>
<b>Crime de condução sob influência de álcool ou drogas .....</b>	<b>3</b>
<b>A condução sem habilitação legal .....</b>	<b>5</b>
<b>Formulação do Problema de Investigação .....</b>	<b>7</b>
<b>Caracterização da área de estudo .....</b>	<b>8</b>
<b>Breve caracterização sociodemográfica da Região Autónoma da Madeira .....</b>	<b>9</b>
<b>A Polícia de Segurança Pública na Madeira .....</b>	<b>10</b>
<b>Método .....</b>	<b>11</b>
<b>Instrumentos .....</b>	<b>12</b>
<b>Procedimento .....</b>	<b>13</b>
<b>Apresentação e discussão de resultados .....</b>	<b>14</b>
<b>Conclusão .....</b>	<b>27</b>
<b>Referências .....</b>	<b>29</b>
<b>ANEXOS .....</b>	<b>36</b>
<b>Anexo 1 – Guião da entrevista.....</b>	<b>37</b>

## Introdução

A sinistralidade rodoviária constitui um dos principais problemas de saúde pública, com repercussão humana, económica e social significativa. De acordo com a Organização Mundial de Saúde (2019), os acidentes de viação provocam, em média, 1,35 milhões de mortes anuais em todo o mundo, sendo a principal causa de morte entre os 5 e os 29 anos de idade. A Transport Community (2024) acrescenta que esta problemática atinge de forma particularmente grave os utilizadores vulneráveis das vias, como peões, ciclistas e motociclistas.

Para além da dimensão global, o panorama nacional confirma a gravidade do problema, requerendo respostas consistentes por parte das forças policiais. Como refere Leal (2016), “o controlo de qualquer fenómeno passa, em grande parte, pelo conhecimento das causas que o origina” (p. 23), demonstrando a importância de compreender os fatores que alimentam a sinistralidade, de modo a definir medidas de prevenção eficazes.

O interesse do autor em compreender melhor as questões da segurança rodoviária esteve na origem da escolha do tema. A sua relevância é ainda mais evidente perante a realidade atual das estradas portuguesas, onde comportamentos ilícitos e de risco, associados à criminalidade rodoviária, continuam a agravar a sinistralidade. Outro aspeto que motivou esta investigação prende-se com a experiência profissional prévia do autor, que desempenhou funções como comandante de esquadras de trânsito, participando em patrulhamentos e operações de fiscalização rodoviária. Essa vivência direta possibilitou-lhe um contacto privilegiado com diferentes formas de atuação policial, ações de prevenção e mecanismos de mitigação da criminalidade rodoviária.

Face à abrangência do fenómeno em estudo, tornou-se necessário estabelecer a sua delimitação, pois é “preciso circunscrever o campo de análises empíricas no espaço, geográfico e social, e no tempo” (Quivy & Campenhoudt, 2008, p. 157). Assim, o presente trabalho foca-se no papel da Polícia de Segurança Pública (PSP) na prevenção da criminalidade rodoviária, com delimitação à Região Autónoma da Madeira (RAM).

A pertinência do presente estudo decorre da necessidade de compreender de que forma a PSP contribui para a redução dos comportamentos ilícitos rodoviários e quais os principais constrangimentos e oportunidades existentes na RAM. Estabelecem-se como objetivos analisar as tipologias criminais mais relevantes, caracterizar a realidade estatística da região entre 2022 e 2024, avaliar os recursos humanos e materiais disponíveis e

compreender as percepções dos profissionais da PSP sobre a relação entre criminalidade e sinistralidade.

Deste modo, a introdução estabelece o enquadramento, pertinência e objetivos do estudo, sendo seguido pela revisão do estado da arte, pela formulação do problema, pela caracterização da área de estudo e pela descrição da metodologia aplicada. Posteriormente, apresentam-se os resultados e a respetiva discussão, culminando nas conclusões e recomendações finais.

### **Criminalidade rodoviária**

A criminalidade rodoviária constitui uma das problemáticas criminais com maior repercussão na segurança pública, pela sua ligação à sinistralidade e pelo número de vítimas resultantes de comportamentos ilícitos na condução. Em Portugal, esta tipologia é particularmente marcada por dois crimes, nomeadamente a condução sob influência do álcool ou de substâncias psicotrópicas e a condução sem habilitação legal.

De acordo com o *Relatório Anual de Sinistralidade e Fiscalização Rodoviária de 2024*, os dados sobre criminalidade rodoviária revelam que se registou “uma diminuição de 31,2% no total de detenções em 2024, comparativamente a 2023, totalizando 27,9 mil condutores detidos. Neste âmbito, constata-se que 55,8% das detenções resultaram da condução sob o efeito de álcool, seguindo-se 30,4% por condução sem habilitação legal” (Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária [ANSR], 2025, p. 37). Estes números demonstram a importância destes dois ilícitos para a compreensão da criminalidade rodoviária.

Porém, embora o consumo de álcool seja um fator de risco significativo, nem sempre existe uma correspondência direta entre o número de crimes e a sinistralidade global. Como sublinha Almeida (2021), os principais fatores da sinistralidade rodoviária “traduzem-se na distração e erros de perceção, nos erros de ação, na velocidade excessiva, na condução sob efeito de álcool e/ou estupefacientes bem como no estado psicológico do condutor e na possível inexperiência do mesmo” (p. 7).

No plano europeu, Portugal apresenta resultados menos favoráveis quando comparado com a média da União Europeia. O *Relatório Anual de Segurança Interna de 2024* (RASI 2024) refere que “registou 60,8 vítimas mortais por milhão de habitantes, enquanto que a média da UE27 foi de 45,6, situando-se o valor nacional 33,1% acima deste” (Sistema de Segurança Interna, 2025, p. 122). Este dado coloca Portugal na metade inferior da tabela europeia.

O *European Road Safety Observatory* [ERSO] (2023) confirma esta tendência e destaca que Portugal está abaixo da média europeia em quatro comportamentos de risco fundamentais, particularmente no excesso de velocidade, na condução sob influência do álcool, na condução com distrações e na utilização do cinto de segurança nos bancos traseiros, identificando como pontos críticos nacionais o álcool, a velocidade e a vulnerabilidade dos utilizadores de veículos de duas rodas, problemas agravados pelo envelhecimento demográfico.

As consequências da criminalidade rodoviária não se medem apenas em vítimas humanas, mas também em termos económicos e sociais. Segundo Silva et al. (2021), os acidentes rodoviários em Portugal representaram um custo de 6.422,9 milhões de euros em 2019, equivalente a 3,03% do PIB nacional (p. 85), traduzindo-se em perdas económicas significativas relacionadas com a saúde, a produtividade e os danos materiais.

Perante esta realidade, as autoridades portuguesas intensificaram significativamente os esforços de fiscalização. No ano de 2024 “foram fiscalizados presencialmente pelas Forças de Segurança 2,9 milhões de veículos e condutores, e de forma automática através de radar... 259,6 milhões de veículos, num total de 262,5 milhões de veículos, um aumento de 47,7% em relação a 2023” (ANSR, 2025, p. 5). Este incremento significativo na fiscalização representa um esforço concertado para reforçar a dissuasão através da presença policial nas estradas.

Os resultados desta estratégia começam a ser visíveis a nível nacional. Comparando 2024 com o ano de referência de 2019, “registaram-se no Continente e nas Regiões Autónomas menos 43 vítimas mortais (-8,3%) e menos 335 feridos leves (-0,7%)” (ANSR, 2025, p. 4), sinalizando uma tendência de melhoria consonante com os objetivos da estratégia *Visão Zero*, que estabelece que “ZERO, É O ÚNICO NÚMERO ACEITÁVEL DE VÍTIMAS NA ESTRADA” (ANSR, 2025, p. 2).

A criminalidade rodoviária em Portugal evidencia alguns progressos, mas também problemas persistentes. Apesar das melhorias verificadas em determinados indicadores, a mortalidade rodoviária, ainda acima da média europeia, sublinha a urgência de aproximar o país dos padrões de segurança rodoviária dos Estados europeus mais avançados.

### **Crime de condução sob influência de álcool ou drogas**

Conduzir sob influência do álcool ou de substâncias psicotrópicas continua a ser um dos principais fatores associados à sinistralidade rodoviária. Como assinala Garcia (2019), “A condução de veículo automóvel sob a influência do álcool é um problema que gera um

elevado risco social, inoportável na sociedade moderna” (p. 3). Esta situação traduz-se não só na diminuição das capacidades de condução, mas também numa percepção de insegurança coletiva.

O artigo 292.º, n.º 1, do *Código Penal* (Decreto-Lei n.º 48/95, de 15 de março, 1995) tipifica o crime de condução em estado de embriaguez quando a taxa de álcool no sangue (TAS) é igual ou superior a 1,2 g/l. Já o n.º 2 do mesmo artigo prevê a punição para a condução sob efeito de estupefacientes ou substâncias psicotrópicas. No plano contraordenacional, o artigo 81.º do *Código da Estrada* (Decreto-Lei n.º 114/94, de 3 de maio, 1994) estabelece limites mais baixos, como o de 0,2 g/l para condutores em regime probatório ou em funções de especial responsabilidade.

Do ponto de vista fisiológico, os efeitos do álcool sobre o organismo estão bem documentados. Marques (2017) lembra que “No exercício da condução é necessária atenção, rapidez de reflexos e coordenação motora. Ingeridas, as bebidas alcoólicas atuam ao nível do sistema nervoso central [...] diminuindo assim as capacidades intelectuais e a rapidez de reação” (p. 24). Isto significa que mesmo níveis relativamente baixos de alcoolemia podem comprometer de forma grave a segurança rodoviária.

O *Relatório Anual de Sinistralidade e Fiscalização Rodoviária 2024* indica que “55,8% das detenções resultaram da condução sob o efeito de álcool” (ANSR, 2025, p. 6). No mesmo ano, “foram submetidos ao teste de pesquisa de álcool 2,1 milhões de condutores” (ANSR, 2025, p. 36). Apesar de uma ligeira redução da taxa de infração (de 1,94% em 2023 para 1,64% em 2024), o número absoluto de infratores continua a ser preocupante.

A estes números juntam-se os do *Relatório Anual DTSR 2024* (Policia de Segurança Pública [PSP], 2025, pp. 9–10), que evidenciam a dimensão da resposta policial. Nesse ano, a PSP realizou 374.153 testes de álcool, menos 4.926 do que em 2023. Dos testes efetuados resultaram 9.678 condutores em infração, incluindo 4.939 que apresentaram uma TAS igual ou superior a 1,2 g/l. Estes valores demonstram que a criminalidade rodoviária associada ao álcool continua a representar uma parcela muito significativa da atividade operacional da PSP.

O RASI 2024 reforça esta ideia, salientando que “o crime de condução sob influência do álcool continua a assumir grande expressão no quadro dos crimes contra a vida em sociedade” (Sistema de Segurança Interna, 2025, p. 244).

Marques (2017) verificou que a maioria dos condutores fiscalizados em estado de embriaguez “é do género masculino e tem idades compreendidas entre os 36 e os 45 anos” (p. 39). Ferreira (2015) e Pasadas (2015) também identificaram predominância masculina e

reincidência associada ao consumo de álcool, com maior gravidade em situações de menor visibilidade policial. Longa (2022) acrescenta que “parece ser necessário aumentar a perceção [...] sobre o risco de detenção” (p. 8), sublinhando a importância da fiscalização contínua.

No plano europeu, a Comissão Europeia (European Commission, 2021) estima que cerca de um quarto das mortes rodoviárias na União Europeia esteja relacionado com o consumo de álcool (p. 1). Acrescenta ainda que, com 1,5 g/l de TAS, o risco de acidente é 22 vezes superior ao de um condutor sóbrio (p. 3).

O *European Transport Safety Council* [ETSC] (2022) confirma este diagnóstico ao referir que cerca de 25% das mortes rodoviárias na UE se devem ao álcool. O mesmo relatório acrescenta que, embora representem apenas 1,5% a 2% dos quilómetros percorridos, os condutores com TAS ilegal estão desproporcionalmente envolvidos em acidentes graves.

O ERSO (2023) acrescenta que 21% dos condutores europeus admitiram ter conduzido após consumir álcool e 13% acima do limite legal. De forma convergente, o *E-Survey of Road users' Attitudes* [ESRA] (2023) indica que entre 1,5% e 2% dos condutores na Europa reconhecem ter conduzido sob efeito do álcool, estimando-se que esteja presente em cerca de 25% dos acidentes mortais.

Estudos recentes sublinham que as medidas mais eficazes passam pela redução dos limites legais de TAS, pela fiscalização intensiva e pela utilização de dispositivos de bloqueio de ignição (alcolock) em regimes sancionatórios e preventivos (Kudła, 2024). Estas recomendações estão em consonância com a estratégia europeia *Visão Zero 2030* (ANSR, s.d.).

Apesar dos avanços legislativos e no reforço da fiscalização policial, a realidade demonstra que a condução sob o efeito do álcool continua a ser um problema persistente nas estradas portuguesas e europeias, requerendo respostas firmes e sustentadas.

### **Crime de condução sem habilitação legal**

A condução sem habilitação legal constitui a segunda tipologia mais relevante da criminalidade rodoviária em Portugal. O ordenamento jurídico estabelece, no artigo 121.º, n.º 1 do *Código da Estrada*, que “Só pode conduzir um veículo a motor na via pública quem estiver legalmente habilitado para o efeito”. A violação desta norma pode configurar contraordenação ou crime, consoante a gravidade da situação.

No plano penal, o crime está previsto no artigo 3.º do *Decreto-Lei n.º 2/98* de 3 de janeiro, incorrendo em condução ilegal quem “conduzir veículo a motor na via pública ou equiparada, sem para tal estar habilitado nos termos do CE”. Trata-se, portanto, da prática do crime por parte de quem nunca obteve o título de condução legalmente exigido. Como explica Sá (2024), a incriminação deste crime assenta na proteção de bens jurídicos essenciais como a segurança rodoviária e, em última instância, a vida humana.

Os dados estatísticos confirmam a dimensão do problema. O *Relatório Anual de Sinistralidade e Fiscalização Rodoviária 2024* (ANSR, 2025) indica que 30,4% das detenções em contexto rodoviário corresponderam a condutores sem habilitação legal, valor apenas superado pelas detenções associadas à condução sob o efeito do álcool. O *Relatório Anual DTSR 2024* (PSP, 2025) apresenta dados convergentes, com 4.176 detenções por condução sem habilitação legal e 4.939 por condução sob o efeito do álcool. A consistência destes números confirma que estes dois tipos de crime prevalecem no panorama da criminalidade rodoviária.

A investigação académica tem contribuído para a caracterização do perfil típico do infrator. Fernandes (2011) concluiu que a maioria dos arguidos por este crime é do sexo masculino, jovem adulto e com antecedentes criminais. De forma complementar, Ferreira (2015) verificou que a reincidência é frequente, dado que muitos indivíduos são frequentemente detidos pela mesma prática, o que evidencia uma perceção reduzida de risco e limitações na eficácia da resposta penal.

Do ponto de vista jurídico-penal, a tipificação do crime demonstra a sua gravidade. Duarte (2012) sublinha que “o crime de condução sem habilitação legal é um crime de perigo abstrato” (p. 17). Nessa linha, Leal (2007) salienta que “o bem jurídico protegido com a incriminação da condução sem habilitação legal é, *prima facie*, a segurança rodoviária” (p. 65). A tipificação não se limita, assim, a sancionar a violação formal da norma, mas procura sobretudo proteger bens essenciais como a segurança rodoviária e a vida.

A relação entre este crime e a gravidade da sinistralidade revela-se evidente. A falta de formação técnica e teórica dos condutores não habilitados traduz-se numa menor capacidade de controlo do veículo e no incumprimento das regras básicas de circulação. O RASI 2024 confirma que este ilícito continua a representar uma parcela expressiva da criminalidade rodoviária, estando associado a acidentes de maior gravidade (Sistema de Segurança Interna, 2025).

Os *Relatórios Anuais de Sinistralidade e Fiscalização Rodoviária 2024* (ANSR, 2025) e *DTSR 2024* (PSP, 2025) confirmam a relevância da condução sem habilitação legal

nas detenções rodoviárias. Neste contexto, a atuação policial tem privilegiado uma fiscalização direcionada, com operações reforçadas em zonas de maior incidência e mecanismos específicos para identificar reincidentes. Ainda assim, a resposta exclusivamente repressiva revela-se insuficiente, sendo necessário articular estas ações com políticas de prevenção social.

Como defende Sá (2024), “mesmo nos casos em que o direito penal interveio, este só deve conduzir à privação da liberdade se as demais consequências jurídicas do crime não servirem de forma adequada, suficiente e proporcional as finalidades de prevenção criminal” (p. 10).

A condução sem habilitação legal é, assim, uma das manifestações mais preocupantes da criminalidade rodoviária. A sua relevância estatística, a reincidência elevada e a associação a acidentes graves requerem resposta prioritária, combinando fiscalização, sanções adequadas e proporcionais, bem como medidas preventivas que contribuam para uma maior segurança rodoviária.

### **Formulação do Problema de Investigação**

A definição clara do problema de investigação constitui um passo essencial para orientar qualquer estudo. No presente trabalho, a análise incide sobre a atuação da PSP na prevenção da criminalidade rodoviária na RAM. Esta questão assume particular relevância porque os crimes rodoviários, em especial a condução sob influência do álcool ou de substâncias psicotrópicas e a condução sem habilitação legal, continuam a representar fatores que agravam a sinistralidade rodoviária, prejudicando a segurança pública e a qualidade de vida da população.

Do ponto de vista metodológico, a formulação deve ser simples, direta e inteligível, traduzindo o cerne da investigação. Como sublinha Freixo (2010), “nada melhor que irmos diretos ao assunto e formularmos o problema em forma de questão” (p. 159).

Assim, a **questão central (QC)** que orienta esta investigação é:

### **De que forma a Polícia de Segurança Pública atua na prevenção da criminalidade rodoviária na Região Autónoma da Madeira?**

Para explorar esta problemática e obter uma resposta fundamentada, foram definidas as seguintes **questões derivadas (QD)**:

**QD1:** Quais são as principais medidas preventivas que a PSP tem vindo a desenvolver e a executar na RAM no âmbito do crime rodoviário?

**QD2:** Que recursos humanos, materiais e tecnológicos dispõe a PSP para prevenir este tipo de criminalidade?

**QD3:** De que forma a fiscalização rodoviária constitui uma medida relevante no âmbito da prevenção?

**QD4:** Como é que a PSP percebe a relação entre a criminalidade rodoviária e a sinistralidade registada na RAM?

Para responder a estas questões, formularam-se hipóteses que orientam o processo de recolha e análise dos dados. Como observa Sarmiento (2008), estas podem ser entendidas como “proposições que constituem respostas possíveis às questões de investigação” (p. 8). Assim, apresentam-se as Hipóteses de investigação (H):

**H1:** A PSP desempenha um papel preponderante na prevenção rodoviária na RAM, sendo o patrulhamento de visibilidade e as operações de fiscalização as principais medidas preventivas.

**H2:** A PSP desenvolve ações de prevenção rodoviária que envolvem articulação com outras entidades, complementando as medidas de fiscalização com iniciativas de sensibilização.

**H3:** Os recursos preventivos da PSP na RAM assentam principalmente nos meios humanos (patrulha), complementados por meios técnicos.

**H4:** A fiscalização rodoviária é eficaz quando dirigida para zonas críticas, identificadas como pontos de maior incidência de sinistralidade e criminalidade rodoviária.

**H5:** Os polícias da PSP percebem o álcool como o fator mais relevante na sinistralidade rodoviária da RAM.

A formulação do problema estabelece o fio condutor deste trabalho, permitindo articular a dimensão teórica com a análise empírica e possibilitando uma compreensão aprofundada do papel da PSP na prevenção da criminalidade rodoviária num território insular com características próprias como a Região Autónoma da Madeira.

### **Caracterização da Área de Estudo**

A compreensão da criminalidade rodoviária na Região Autónoma da Madeira requer, não apenas a revisão teórica e a análise estatística, mas também a caracterização do território e da instituição responsável pela sua prevenção e fiscalização. Assim, este capítulo apresenta, em primeiro lugar, uma breve caracterização sociodemográfica da RAM, destacando fatores populacionais, económicos e territoriais que influenciam a mobilidade e a sinistralidade rodoviária. Seguidamente, descreve-se o enquadramento institucional da Polícia de Segurança Pública na Madeira, enquanto força de segurança territorialmente

competente e com papel fulcral na prevenção e combate à criminalidade rodoviária no arquipélago.

A articulação entre território e instituição é essencial para compreender como as características específicas da Madeira moldam a atuação da PSP e, simultaneamente, como esta força de segurança se adapta às particularidades regionais no combate à criminalidade rodoviária.

### **Breve Caracterização Sociodemográfica da Região Autónoma da Madeira**

A Região Autónoma da Madeira (RAM) é formada pelas ilhas da Madeira e do Porto Santo, ocupando uma área total de 801,10 km<sup>2</sup> (Direção Regional de Estatística da Madeira [DREM], 2024c). O arquipélago divide-se em 11 concelhos, sendo 10 na Ilha da Madeira e 1 na Ilha do Porto Santo (Direção-Geral das Autarquias Locais [DGAL], s.d.).

A população residente atingiu “256 622 habitantes” em 2023 (DREM, 2024b, p. 18), correspondendo a uma densidade de cerca de 320 habitantes por km<sup>2</sup>. A concentração verifica-se sobretudo na costa sul e no concelho do Funchal (DREM, 2024a, 2024c), o que resulta num maior volume de tráfego urbano e maior dificuldade na gestão da circulação rodoviária.

O envelhecimento demográfico é igualmente marcante. Em 2023, o índice situou-se em “171,5 idosos por cada 100 jovens” (DREM, 2024b, p. 18). Esta realidade constitui um fator importante para as políticas de segurança rodoviária e requer adaptação das medidas de prevenção.

A economia regional depende essencialmente do turismo, que representou “28,8% do PIB regional” em 2019 (DREM, 2022, p. 2). Esta dependência traduz-se numa pressão contínua sobre a rede viária ao longo de todo o ano, intensificada em períodos festivos e de grande procura, como o Natal e Fim de Ano. Acresce ainda o uso frequente de viaturas de aluguer por condutores pouco familiarizados com o território, o que aumenta os riscos associados à circulação rodoviária.

As condições geográficas particulares da Madeira (relevo montanhoso, estradas sinuosas e declives acentuados) constituem riscos permanentes para a circulação. Estas características, associadas à concentração populacional e à pressão turística constante, influenciam os padrões de sinistralidade e as ações de prevenção e fiscalização da PSP.

A conjugação destes fatores (densidade urbana elevada, envelhecimento populacional, dependência turística e geografia exigente) define um quadro que justifica uma

abordagem específica da PSP na prevenção da criminalidade rodoviária, adaptada às dinâmicas regionais.

### **A Polícia de Segurança Pública na Madeira**

A Polícia de Segurança Pública é definida como “uma força de segurança, uniformizada e armada, com natureza de serviço público e dotada de autonomia administrativa” (*Lei n.º 53/2007*, art. 1.º, n.º 1), exercendo igualmente funções enquanto Órgão de Polícia Criminal, nos termos da *Lei de Organização da Investigação Criminal* (art. 3.º, n.º 1). Subordinada ao Ministério da Administração Interna (*Lei n.º 53/2007*, art. 2.º), tem como missão fundamental “assegurar a legalidade democrática, garantir a segurança interna e os direitos dos cidadãos” (*Lei n.º 53/2007*, art. 1.º, n.º 2).

No âmbito da segurança rodoviária, estas atribuições materializam-se na fiscalização do cumprimento da legislação de viação, na promoção de condições de circulação seguras e na vigilância de infraestruturas viárias (*Lei n.º 53/2007*, art. 3.º). Como sublinha Clemente (2016), a atividade policial centra-se na regulação de comportamentos individuais socialmente inaceitáveis que comprometem o bem-estar coletivo, o que, no âmbito rodoviário, se traduz em operações de fiscalização e em ações preventivas dirigidas à redução de condutas de risco (PSP, 2025).

Na Região Autónoma da Madeira, a PSP é a força de segurança territorialmente competente, exercendo funções através do Comando Regional da Madeira (CRM), com sede no Funchal e dependência direta do Diretor Nacional. O CRM organiza-se em três divisões territoriais (Funchal, Câmara de Lobos e Machico) e na Divisão de Segurança Aeroportuária. A Divisão Policial do Funchal corresponde ao concelho do Funchal; a Divisão Policial de Câmara de Lobos abrange os concelhos de Câmara de Lobos, Ribeira Brava, Ponta do Sol, Calheta, Porto Moniz e São Vicente; e a Divisão Policial de Machico integra os concelhos de Santa Cruz, Machico, Santana e Porto Santo.

O efetivo do Comando Regional é constituído por cerca de 740 elementos distribuídos pelas carreiras de Oficiais, Chefes e Agentes, com uma idade média próxima dos 44 anos (dados da Área de Apoio do CRM, 2025). Algumas subunidades previstas normativamente não se encontram, contudo, em funcionamento, como a 2.ª Esquadra do Funchal ou a Esquadra de Trânsito de Machico, o que implica a redistribuição de funções pelas estruturas existentes.

No domínio rodoviário, observa-se uma organização diferenciada por divisão. No Funchal, as competências concentram-se na Esquadra de Trânsito, composta por 1 Oficial,

2 Chefes e 30 Agentes. Em Câmara de Lobos, as esquadras territoriais asseguram a visibilidade geral, enquanto a Esquadra de Trânsito, com efetivo mais reduzido (1 Chefe Principal e 6 Agentes, dos quais 1 afeto a funções administrativas), desenvolve a fiscalização específica. Já em Machico, a inexistência da Esquadra de Trânsito prevista legalmente faz com que as esquadras territoriais assumam também responsabilidades nesta área, acumulando-as com o patrulhamento geral.

Em termos de recursos, identificam-se constrangimentos tanto ao nível humano como técnico. O efetivo policial da RAM tem registado um decréscimo global, particularmente sentido na área do trânsito, condicionando a capacidade de resposta. No plano tecnológico, a ausência do sistema informático SCOT+ obriga ao uso de métodos alternativos de registo das contraordenações, e parte dos equipamentos de fiscalização, como radares e balanças, carece de atualização para responder às necessidades atuais.

O papel da PSP na segurança rodoviária da RAM é, assim, determinante, embora desenvolvido numa realidade marcada por constrangimentos organizacionais e materiais. Neste cenário, a eficácia das medidas de prevenção e fiscalização depende não apenas da ação diária dos efetivos, mas também da modernização dos recursos disponíveis. Como refere o Relatório Anual da DTSR 2024, a missão da PSP “é vasta e passa pela visibilidade, prevenção rodoviária, fiscalização e combate à sinistralidade rodoviária, entre outras funções” (PSP, 2025, p. 27).

### **Método**

O estudo da criminalidade rodoviária na Região Autónoma da Madeira exigiu uma abordagem metodológica capaz de captar simultaneamente os dados quantitativos da problemática e as perspetivas qualitativas dos profissionais que atuam no terreno. O período em análise abrangeu 2022 até ao final de 2024.

A investigação fundamentou-se nos princípios da pesquisa de campo, entendida como “um processo sistemático que permite examinar fenómenos com vista a obter respostas para questões precisas que merecem uma investigação” (Fortin, 2009, p. 17). Configura-se como um estudo de caso de natureza descritiva e exploratória, com recurso a uma abordagem mista que combina a análise quantitativa de dados oficiais e a exploração qualitativa por meio de entrevistas. Esta opção metodológica permitiu conjugar a objetividade dos registos estatísticos com a riqueza interpretativa das experiências profissionais.

O paradigma adotado foi o hipotético-dedutivo, que, segundo Quivy e Campenhoudt (2008), “gera através de um trabalho lógico, hipóteses, conceitos e indicadores para os quais

se terão de procurar correspondentes no real” (p. 144). Assim, formularam-se hipóteses sobre os padrões da criminalidade rodoviária madeirense e sobre a eficácia das iniciativas preventivas da PSP, verificadas posteriormente através dos dados recolhidos.

A componente quantitativa consistiu na análise dos dados estatísticos oficiais da PSP sobre criminalidade rodoviária, método que “descreve fenómenos, identifica variáveis e inventaria factos” (Sarmiento, 2008, p. 8). A vertente qualitativa operacionalizou-se através de entrevistas a profissionais experientes na área do trânsito, configurando uma forma de observação indireta (Quivy & Campenhoudt, 2008).

### **Instrumentos**

A recolha de informação concretizou-se por meio de dois instrumentos complementares, ajustados aos objetivos da investigação.

O primeiro consistiu na análise dos dados estatísticos oficiais da Polícia de Segurança Pública relativos à criminalidade rodoviária na Região Autónoma da Madeira, no período 2022–2024. Estas fontes, de natureza institucional, permitiram caracterizar a evolução temporal do fenómeno, a sua distribuição territorial e o perfil sociodemográfico dos infratores, assegurando uma base objetiva e fiável de informação.

O segundo instrumento correspondeu à realização de entrevistas semiestruturadas a profissionais experientes na área do trânsito, conduzidas por correio eletrónico (e-mail). Para o efeito, elaborou-se um guião temático orientado pelas questões centrais da investigação, incluindo perguntas abertas que possibilitaram explorar as perspetivas específicas de cada participante. Como referem Quivy e Campenhoudt (2008), esta abordagem facilita a obtenção de “elementos de reflexão muito ricos” (p. 192).

A amostra qualitativa foi constituída por três elementos com responsabilidades operacionais distintas, designadamente o responsável pelo trânsito da Divisão do Funchal, o responsável pelo trânsito da Divisão de Câmara de Lobos e o responsável pela área operacional da Divisão de Machico. Esta seleção intencional assegurou a representatividade das três divisões territoriais da PSP na RAM e garantiu o acesso a profissionais com conhecimento aprofundado da realidade local.

A opção pela modalidade de entrevista por correio eletrónico justificou-se pelos constrangimentos operacionais dos profissionais da PSP, em particular a dificuldade de compatibilizar horários presenciais devido aos turnos rotativos e às exigências do serviço policial. Paralelamente, este formato proporcionou aos entrevistados maior flexibilidade para refletir sobre as questões, resultando em respostas mais elaboradas e consistentes.

## **Procedimento**

A recolha de dados quantitativos realizou-se após solicitação formal e com autorização institucional do Comando Regional da PSP da Madeira, assegurando o consentimento informado. Em agosto de 2024 foram consultados os sistemas de registo oficial e as bases de dados institucionais nas instalações do Comando, obtendo-se informação sobre todos os crimes de condução sob influência de álcool ou substâncias psicotrópicas e de condução sem habilitação legal no período 2022–2024. Os dados recolhidos foram tratados através de análise estatística descritiva, incluindo medidas de tendência central e distribuições de frequência. Como sublinham Marôco (2018) e Pestana e Gageiro (2014), este tipo de análise constitui o ponto de partida fundamental para organizar, resumir e interpretar dados quantitativos em estudos de natureza exploratória.

Para a componente qualitativa, contactaram-se os três responsáveis pela área do trânsito das divisões territoriais. As entrevistas semiestruturadas foram realizadas por correio eletrónico, com base num guião temático organizado em torno das questões centrais da investigação. Foi obtido consentimento informado dos participantes, garantindo-se anonimato e confidencialidade das respostas.

As entrevistas foram analisadas por meio de análise de conteúdo temática, permitindo identificar padrões, convergências e divergências nas perspetivas dos profissionais. A modalidade por correio eletrónico proporcionou maior tempo de reflexão, ainda que possa ter limitado a espontaneidade e a possibilidade de aprofundar determinadas questões. Como refere Sarmiento (2008, p. 31), as entrevistas “permitem analisar e/ou consolidar determinadas conclusões”, complementando a análise quantitativa com contributos interpretativos.

A investigação respeitou os princípios éticos fundamentais, designadamente autorização institucional para acesso aos dados quantitativos, consentimento informado dos participantes e confidencialidade absoluta das informações recolhidas, utilizadas exclusivamente para fins académicos.

Reconhecem-se limitações metodológicas, nomeadamente o número reduzido de entrevistados e a opção pela modalidade eletrónica, que poderá ter condicionado a profundidade das respostas. Ainda assim, considerando as especificidades do universo em estudo e os constrangimentos operacionais das equipas de trânsito na RAM, considera-se a amostra adequada para uma primeira exploração das perspetivas profissionais sobre a temática.

Deste modo, a metodologia adotada assegurou um equilíbrio entre a objetividade estatística e a interpretação qualitativa, reforçando a consistência e a validade das conclusões apresentadas.

### **Apresentação e Discussão de resultados**

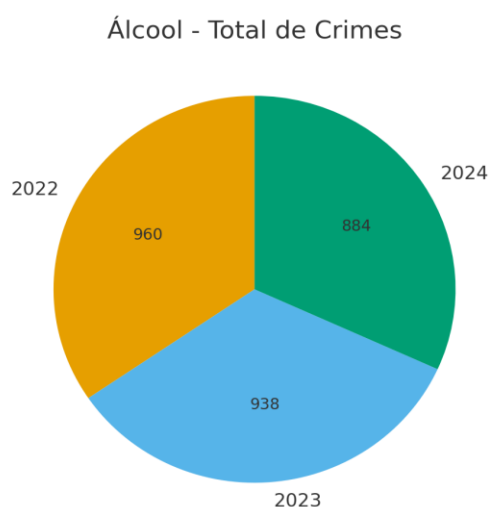
Neste capítulo apresentam-se e discutem-se os resultados obtidos durante a investigação de campo, que teve por base a análise dos dados estatísticos sobre criminalidade rodoviária, complementada pelas entrevistas a profissionais experientes no domínio do Trânsito. A construção de vários gráficos permitiu organizar e clarificar a informação, facilitando a sua leitura crítica.

### **Análise e Discussão dos Dados Estatísticos**

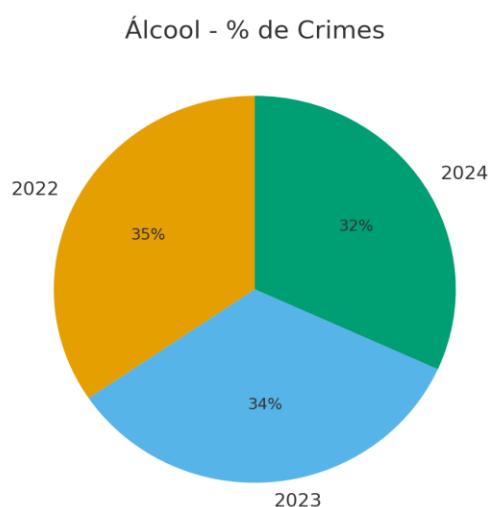
Este subcapítulo apresenta a análise dos dados recolhidos pelo Comando Regional da Madeira da PSP, no domínio da criminalidade rodoviária. A leitura incide sobre a evolução temporal dos crimes, o perfil dos infratores, a distribuição territorial, a atividade de fiscalização e a sua relação com a sinistralidade.

### **Evolução Temporal**

Entre 2022 e 2024 registaram-se 2782 crimes de condução sob influência do álcool, com tendência decrescente: 960 em 2022 (35%), 938 em 2023 (34%) e 884 em 2024 (32%). A Figura 1 mostra a evolução anual absoluta destes crimes, enquanto a Figura 2 evidencia a respetiva distribuição percentual.



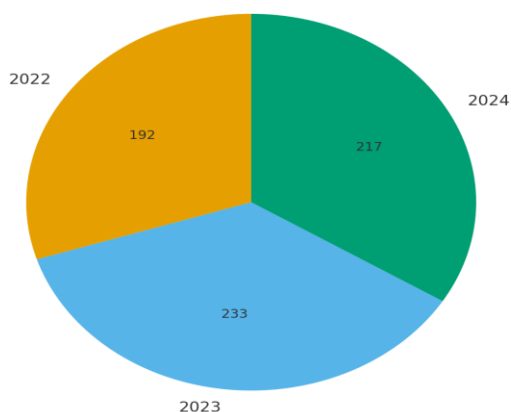
**Figura n.º 1**



**Figura n.º 2**

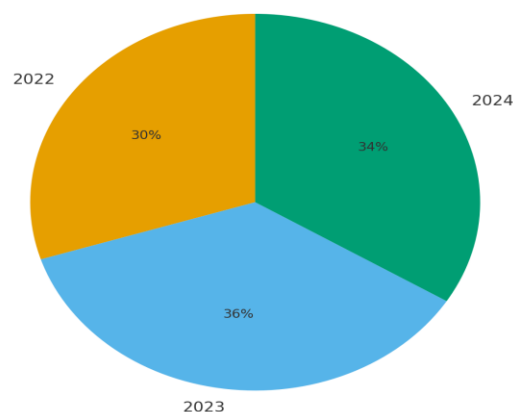
O crime de condução sem habilitação legal totalizou 642 ocorrências, crescendo até 2023: 192 em 2022 (30%), 233 em 2023 (36%) e 217 em 2024 (34%). A Figura 3 apresenta a evolução anual absoluta e a Figura 4 a percentagem relativa de cada ano.

Falta de Habilitação Legal - Total de Crimes



**Figura n.º 3**

Falta de Habilitação Legal - % de Crimes

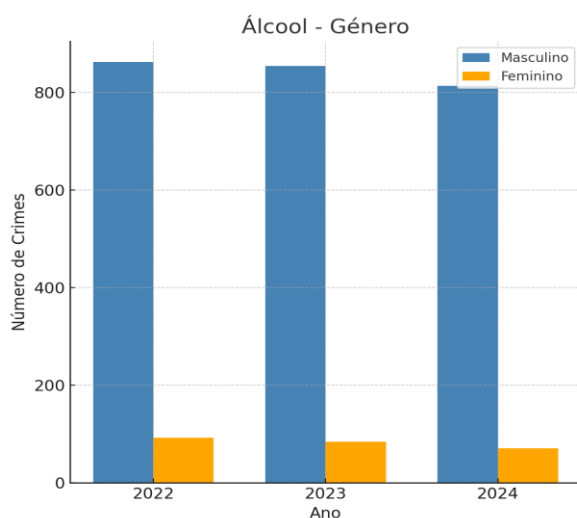


**Figura n.º 4**

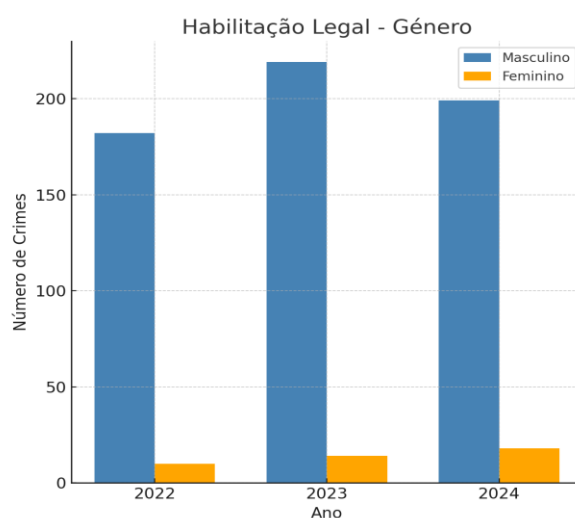
Estas tendências confirmam que, embora o álcool continue a ser o crime mais expressivo, a condução sem habilitação legal também mantém incidência consistente.

### Perfil sociodemográfico

Ambos os crimes apresentam esmagadora maioria masculina. Na condução sob influência do álcool, os homens representam cerca de 90% dos casos (862–854–813 contra 92–84–71), como se observa na Figura 5. No crime de condução sem habilitação legal, a proporção é semelhante (182–219–199 contra 10–14–18), conforme mostra a Figura 6.

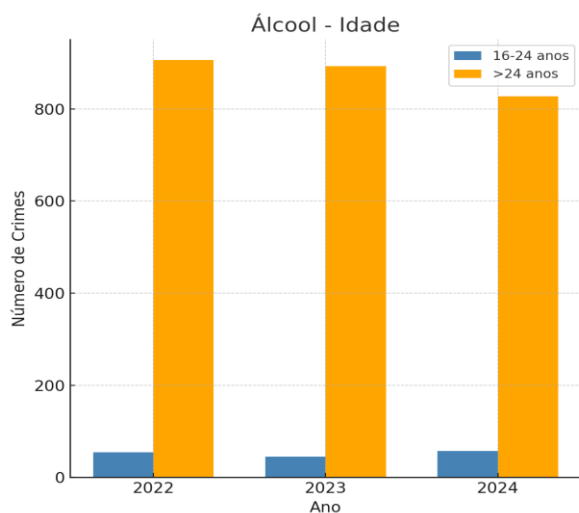


**Figura n.º 5**

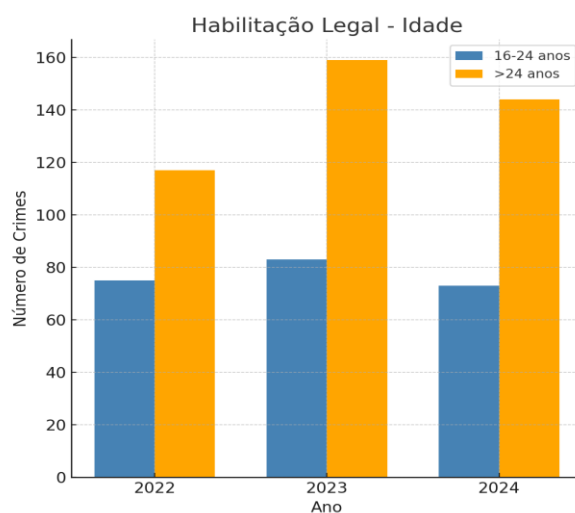


**Figura n.º 6**

Relativamente à idade, a condução sob influência do álcool concentra-se em condutores com mais de 24 anos (906–893–827), conforme a Figura 7. Já a condução sem habilitação legal apresenta maior incidência entre os jovens dos 16–24 anos (75–83–73), que representam cerca de 40% dos casos nesta tipologia, como indica a Figura 8.



**Figura n.º 7**

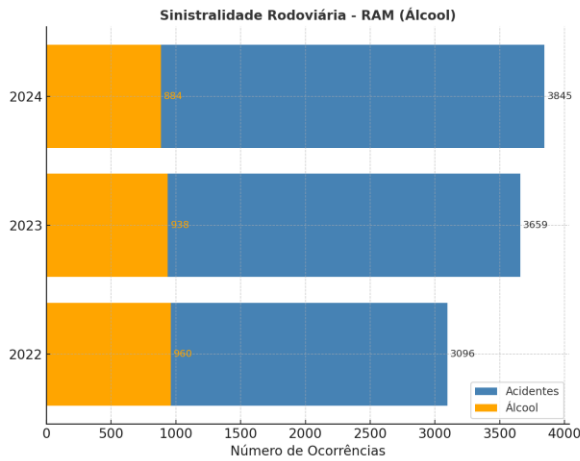


**Figura n.º 8**

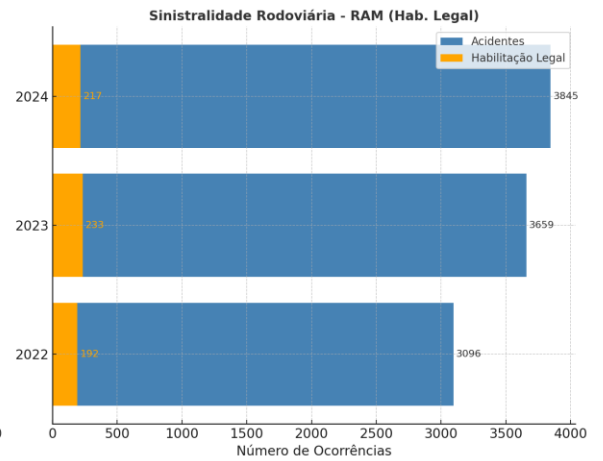
Estes resultados revelam que o álcool está associado sobretudo a condutores mais velhos e reincidentes, enquanto a falta de habilitação se concentra nos mais jovens, traduzindo diferentes perfis de risco.

### **Criminalidade e sinistralidade**

Não se verificou relação direta entre criminalidade rodoviária e sinistralidade global. Apesar da redução dos crimes por álcool entre 2022 e 2024, o número total de acidentes aumentou, como se observa na Figura 9. A Figura 10 mostra que a condução sem habilitação legal, com valores estáveis e reduzidos, tem um peso residual face ao total de acidentes registados.



**Figura n.º 9**



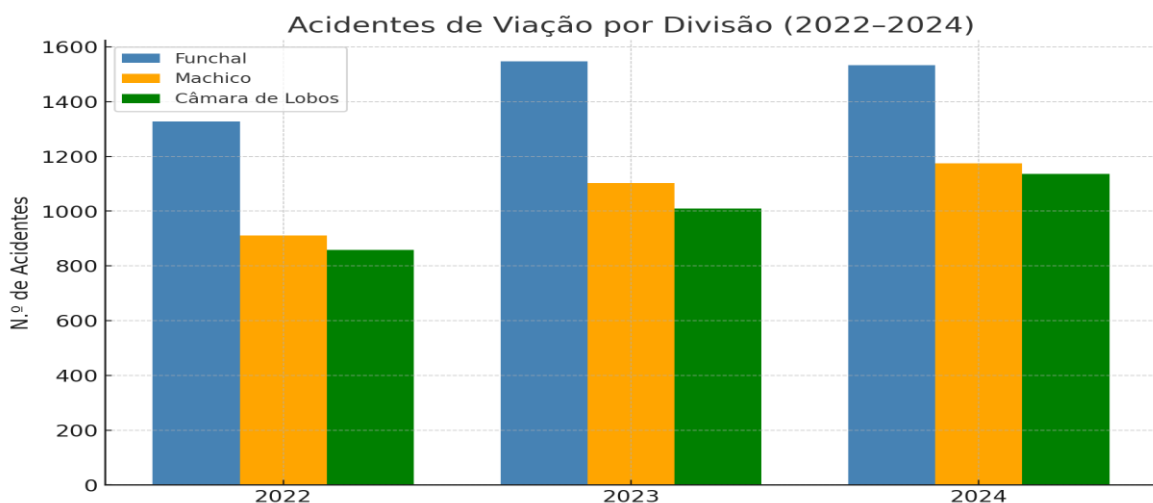
**Figura n.º 10**

Estes resultados sugerem que fatores como as condições das vias, o clima, a distração e a velocidade têm influência significativa na sinistralidade, face aos crimes em análise.

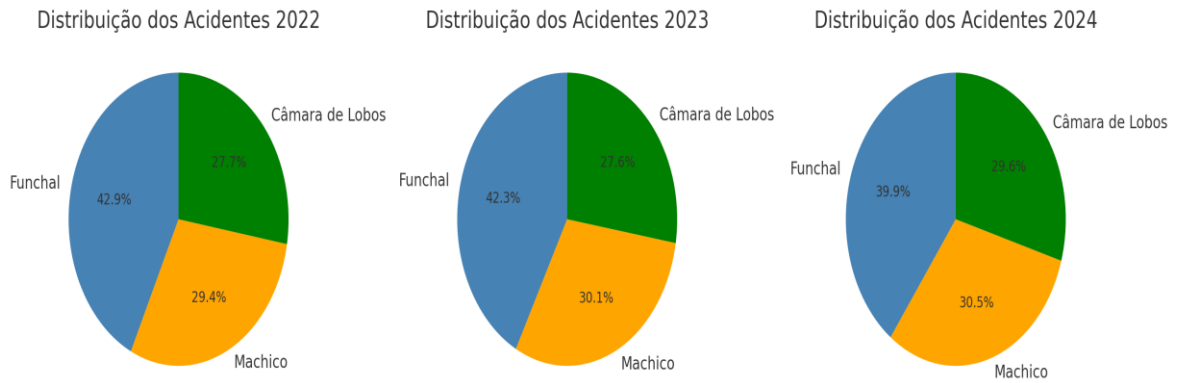
### Distribuição territorial

A sinistralidade concentra-se na Divisão do Funchal (40-45% do total), registando 1327-1547-1534 acidentes, conforme a Figura 11. Apesar da ligeira redução em 2024, os valores mantêm-se elevados, refletindo a maior densidade populacional e intensidade do tráfego no concelho.

As Divisões de Machico e Câmara de Lobos apresentaram crescimento sustentado: Machico passou de 911 para 1174 acidentes (+29%) e Câmara de Lobos de 858 para 1137 (+32%), evolução apresentada na Figura 12. Justificando a necessidade de reforço de medidas preventivas também nestas áreas.



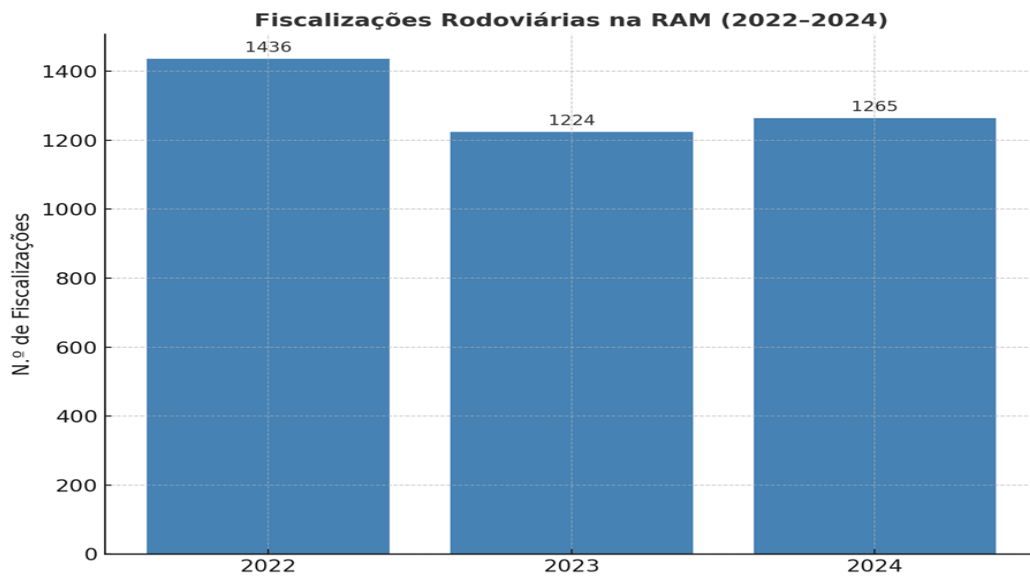
**Figura n.º 11**



**Figura n.º 12**

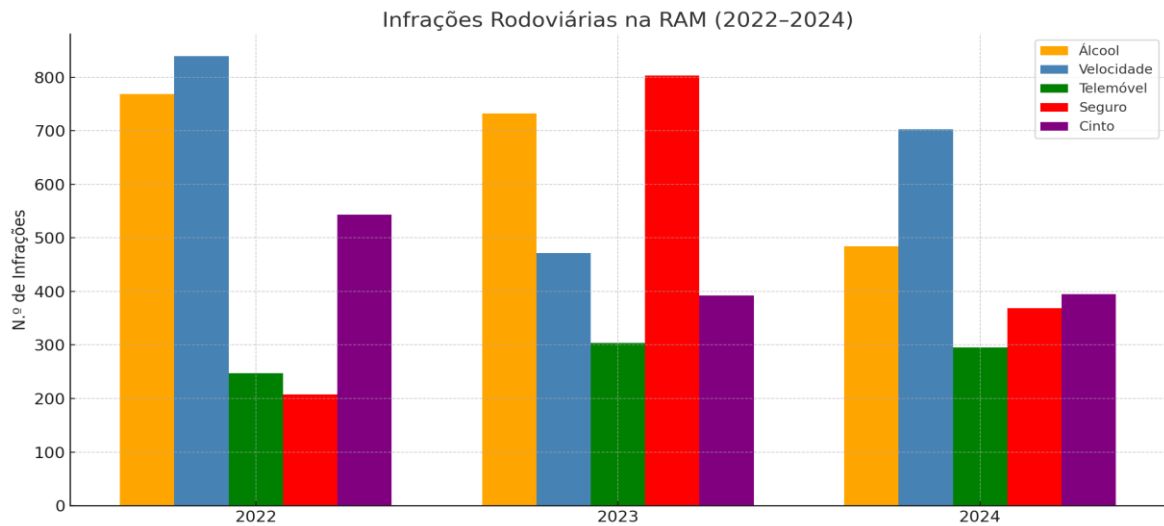
### Fiscalização e infrações

As fiscalizações registaram decréscimo: 1436 em 2022, 1224 em 2023 e 1265 em 2024. A Figura 13 mostra claramente esta quebra, que não acompanha o aumento da sinistralidade, reforçando a importância da fiscalização como medida preventiva.



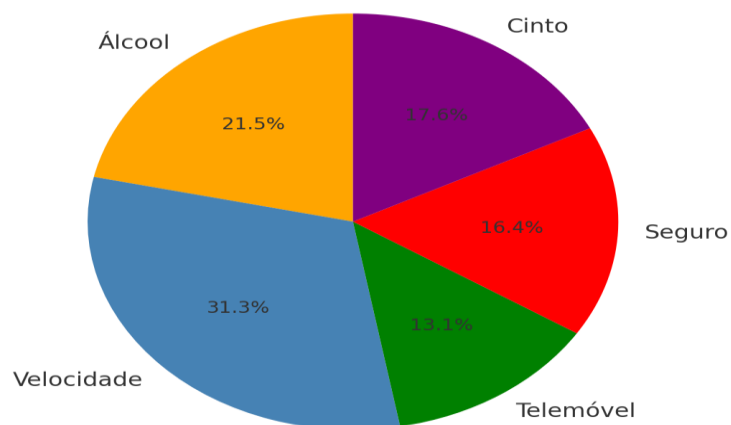
**Figura n.º 13**

As principais infrações detetadas foram a velocidade (36%) e o álcool (25%), seguidos pelo cinto de segurança (20%). O uso do telemóvel (15%) e a falta de seguro (4%) registaram valores menos expressivos. Estas tendências estão representadas nas Figuras 14 e 15.



**Figura n.º 14**

**Distribuição das Infrações Rodoviárias - 2024**



**Figura n.º 15**

Os resultados confirmam que os comportamentos de risco são variados, mas a velocidade e o álcool continuam a assumir centralidade, em linha com o que foi referido também nas entrevistas.

### **Detenções por divisão**

Na condução sem habilitação legal, o Funchal concentrou cerca de metade das detenções (103–131–110), seguido de Câmara de Lobos (30–34%) e Machico (15%). Estes dados estão representados na Figura 16 (valores absolutos) e na Figura 17 (percentagens).

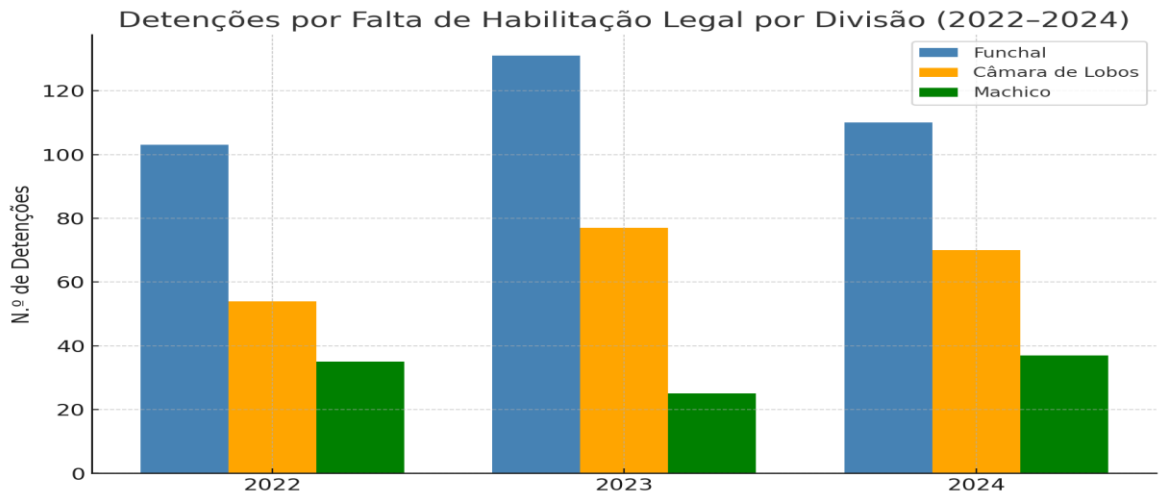


Figura n.º 16

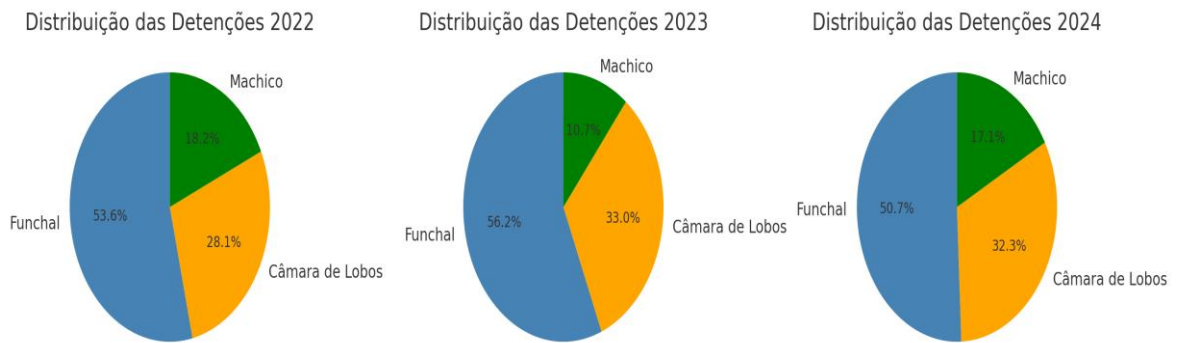


Figura n.º 17

Quanto à condução sob influência do álcool, verificou-se distribuição semelhante: Funchal (427–500–405), Câmara de Lobos (273–272–187) e Machico (124–166–163), conforme se observa nas Figuras 18 e 19. Apesar da descida acentuada em Câmara de Lobos em 2024, os números permanecem elevados.

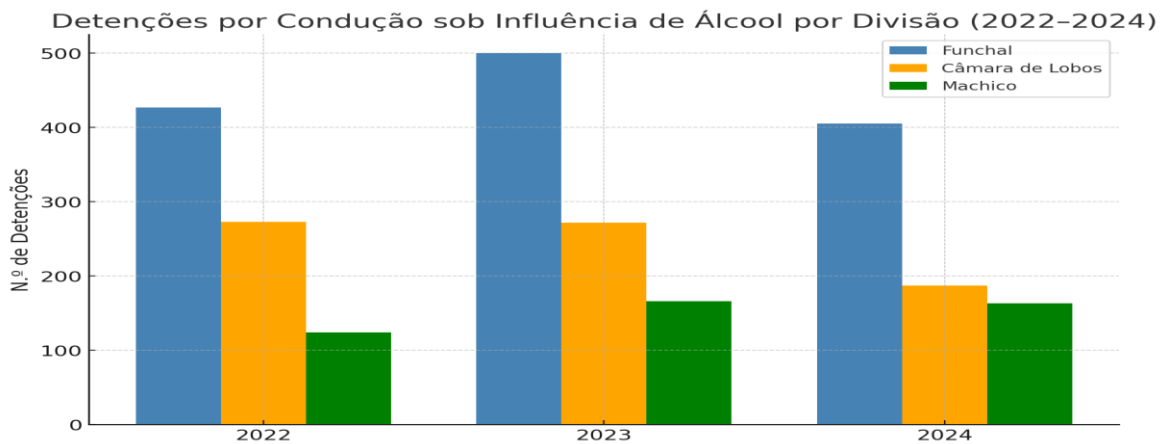
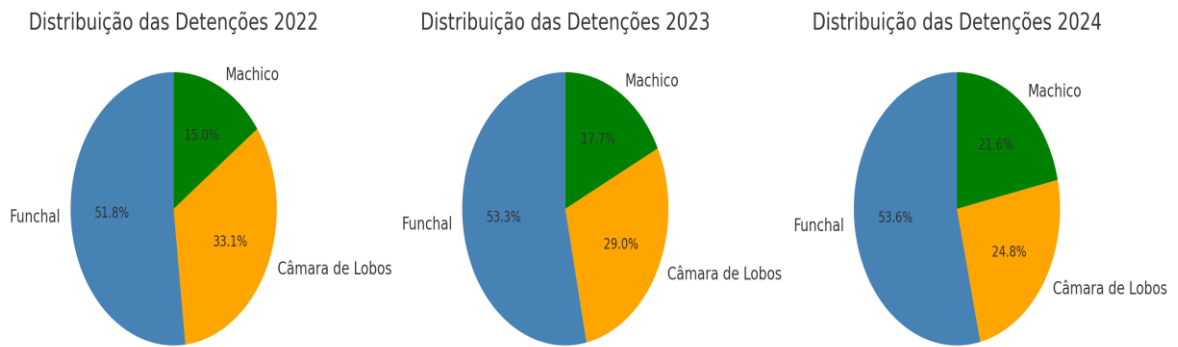
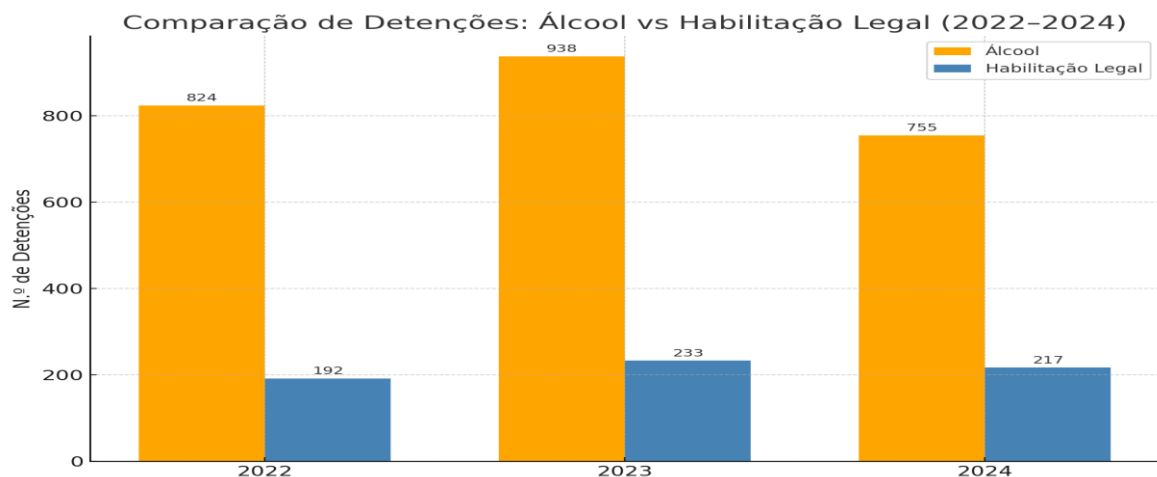


Figura n.º 18



**Figura n.º 19**

No balanço global, a condução sob influência do álcool constitui o crime mais prevalente para a segurança rodoviária (2782 casos face a 642 de falta de habilitação), como ilustra a Figura 20. Apesar de menos representativa, a condução sem habilitação legal coloca em circulação condutores sem preparação técnica, aumentando significativamente o risco de sinistralidade.



**Figura n.º 20**

### **Análise e Discussão dos Resultados das Entrevistas**

Na sequência da análise quantitativa, apresenta-se a discussão qualitativa das entrevistas realizadas a profissionais policiais com responsabilidades no domínio do trânsito. O tratamento seguiu uma lógica sistemática de análise de conteúdo, através da construção de tabelas de frequência relativas aos segmentos de resposta, com o objetivo de identificar os tópicos mais recorrentes. Este procedimento possibilitou a extração das ideias-chave, agrupadas em segmentos temáticos que orientaram a discussão.

## **Análise das Respostas à Questão n.º 1**

**Questão n.º 1** - Quais são as principais medidas preventivas que a PSP tem vindo a desenvolver e a executar na RAM no âmbito do crime rodoviário?

**Tabela n.º 1** – Análise da frequência de segmentos das respostas à Questão n.º 1

Segmento das respostas (Q1)	Entrevistados	Frequência (n)	Percentagem (%)
Segmento 1.1 - Fiscalização rodoviária/patrolhamento de visibilidade	Funchal; Câmara de Lobos; Machico	3	100,0
Segmento 1.2 - Ações de sensibilização/educação rodoviária	Funchal; Câmara de Lobos	2	66,7
Segmento 1.3 - Ações de visibilidade policial (presença dissuasora)	Funchal	1	33,3
Segmento 1.4 - Parcerias institucionais (IMT-IP RAM, escolas)	Funchal; Câmara de Lobos	2	66,7

**Fonte:** Autor (entrevistas realizadas, 2025)

A fiscalização rodoviária e o patrolhamento de visibilidade foram unanimemente apontados como medidas prioritárias. Na Divisão de Machico, esta função é assegurada pelas esquadras genéricas devido à inexistência de Esquadra de Trânsito. Câmara de Lobos e Funchal complementam com ações de sensibilização e parcerias institucionais. De forma geral, a fiscalização foi vista como a medida mais importante, reforçada pela sensibilização e pela colaboração com outras entidades.

## **Análise das Respostas à Questão n.º 2**

**Questão n.º 2** - Considera que os recursos humanos, materiais e tecnológicos disponíveis são suficientes para prevenir eficazmente a criminalidade rodoviária?

**Tabela n.º 2** – Análise da frequência de segmentos das respostas à Questão n.º 2

Segmentos das respostas (Q2)	Entrevistados	Frequência (n)	Percentagem (%)
Segmento 2.1 – Défice de efetivo policial	Funchal; Câmara de Lobos; Machico	3	100,0
Segmento 2.2 – Insuficiência de meios técnicos (radares, viaturas, alcoolímetros, etc.)	Funchal; Câmara de Lobos; Machico	3	100,0
Segmento 2.3 – Inexistência de esquadra de trânsito em Machico	Machico	1	33,3
Segmento 2.4 – Necessidade de modernização de sistemas informáticos (SCOT+)	Funchal	1	33,3

**Fonte:** Autor (entrevistas realizadas, 2025)

Verificou-se consenso unânime quanto ao défice de efetivos e à insuficiência de meios técnicos, considerados limitações estruturais. Machico enfrenta uma fragilidade adicional pela inexistência de esquadra especializada, enquanto no Funchal se destacou a necessidade de atualização e modernização dos sistemas informáticos. Assim, a limitação dos recursos foi identificada como um obstáculo transversal à eficácia das estratégias de prevenção rodoviária..

### **Análise das Respostas à Questão n.º 3**

**Questão n.º 3** - De que forma as operações de fiscalização contribuem para a prevenção da sinistralidade rodoviária? Existem zonas críticas na sua divisão onde estas operações têm maior impacto?

**Tabela n.º 3** – Análise da frequência de segmentos das respostas à Questão n.º 3

Segmentos das respostas (Q3)	Entrevistados	Frequência (n)	Percentagem (%)
Segmento 3.1 – Fiscalização considerada medida eficaz de prevenção	Funchal; Câmara de Lobos; Machico	3	100,0

Segmento 3.2 – Zonas críticas: acessos principais ao Funchal	Funchal	1	33,3
Segmento 3.3 – Zonas críticas: áreas de diversão noturna	Funchal	1	33,3
Segmento 3.4 – Zonas críticas: via rápida (Machico)	Machico	1	33,3
Segmento 3.5 – Zonas críticas: estradas secundárias com sinistralidade recorrente	Câmara de Lobos	1	33,3

**Fonte:** Autor (entrevistas realizadas, 2025)

Os entrevistados foram unânimes em reconhecer a fiscalização como uma medida preventiva eficaz. Cada divisão, contudo, destacou áreas críticas distintas, designadamente: o Funchal referiu os acessos principais e as zonas de diversão noturna; Machico salientou a via rápida; e Câmara de Lobos apontou as estradas secundárias com maior índice de sinistralidade. Em termos gerais, a eficácia da fiscalização revela-se diretamente dependente da sua adaptação às realidades territoriais específicas.

#### **Análise das Respostas à Questão n.º 4**

**Questão n.º 4** - Na sua opinião, existe uma relação direta entre os crimes rodoviários mais comuns (condução sob influência do álcool e condução sem habilitação legal) e a sinistralidade registada?

**Tabela n.º 4** – Análise da frequência de segmentos das respostas à Questão n.º 4

Segmentos das respostas (Q4)	Entrevistados	Frequência (n)	Percentagem (%)
Segmento 4.1 – O álcool potência acidentes graves	Funchal; Câmara de Lobos; Machico	3	100,0
Segmento 4.2 – A falta de habilitação legal representa risco, mas menos expressivo	Funchal; Machico	2	66,7

Segmento 4.3 – Outros fatores também influenciam (vias, distração, velocidade)	Funchal; Câmara de Lobos	2	66,7
--	--------------------------	---	------

**Fonte:** Autor (entrevistas realizadas, 2025)

As respostas revelaram consenso relativamente ao papel do álcool como fator agravante dos acidentes graves. A condução sem habilitação foi considerada um risco secundário, menos determinante para a sinistralidade. Dois entrevistados salientaram ainda que a ocorrência de acidentes é de natureza multifatorial, não se limitando aos crimes rodoviários analisados.

### **Análise das Respostas à Questão n.º 5**

**Questão n.º 5** - Que papel tem a articulação com outras entidades (escolas, Instituto de Mobilidade e Transportes IMT-IP RAM, etc.) na prevenção rodoviária?

**Tabela n.º 5** – Análise da frequência de segmentos das respostas à Questão n.º 5

Segmentos das respostas (Q5)	Entrevistados	Frequência (n)	Percentagem (%)
Segmento 5.1 – Cooperação importante para reforçar a sensibilização	Funchal; Câmara de Lobos	2	66,7
Segmento 5.2 – Parcerias com escolas, campanhas de sensibilização e programas educativos	Funchal; Câmara de Lobos	2	66,7
Segmento 5.3 – Cooperação com IMT-IP RAM e Governo Regional em campanhas locais	Funchal	1	33,3
Segmento 5.4 – Cooperação limitada, centrada em ações pontuais com IMT-IP RAM	Machico	1	33,3

**Fonte:** Autor (entrevistas realizadas, 2025)

Funchal e Câmara de Lobos evidenciaram a existência de parcerias estruturadas e regulares com escolas e entidades regionais, enquanto Machico destacou uma cooperação de carácter mais limitado e ocasional. De forma geral, a articulação institucional é amplamente reconhecida como condição fundamental para o reforço da sensibilização e da educação rodoviária.

### **Análise das Respostas à Questão n.º 6**

**Questão n.º 6** — Na sua opinião, que medidas adicionais poderiam reforçar a prevenção da criminalidade rodoviária na Região Autónoma da Madeira?

**Tabela n.º 6** – Análise da frequência de segmentos das respostas à Questão n.º 6

Segmentos das respostas (Q6)	Entrevistados	Frequência (n)	Percentagem (%)
Segmento 6.1 – Reforço do efetivo policial	Funchal; Câmara de Lobos; Machico	3	100,0
Segmento 6.2 – Aquisição e renovação de meios técnicos (radares, viaturas, alcoolímetros, sistemas informáticos)	Funchal; Câmara de Lobos; Machico	3	100,0
Segmento 6.3 – Criação de esquadra de trânsito	Machico	1	33,3
Segmento 6.4 – Intensificação das campanhas de sensibilização comunitária	Funchal; Câmara de Lobos	2	66,7

**Fonte:** Autor (entrevistas realizadas, 2025)

As três entrevistas foram unânimes em identificar o reforço de efetivos e a modernização de meios técnicos como prioridades fundamentais. Machico destacou ainda a criação de uma esquadra de trânsito como medida estruturante, enquanto Funchal e Câmara de Lobos destacaram a importância da intensificação das campanhas de sensibilização comunitária. No conjunto, os testemunhos convergem na necessidade de reforço dos efetivos e de modernização dos meios técnicos, associados à intensificação das campanhas de sensibilização.

## Conclusão

A presente investigação teve como objetivo compreender o papel da Polícia de Segurança Pública na prevenção da criminalidade rodoviária na Região Autónoma da Madeira, centrando-se nos crimes de condução sob influência do álcool e condução sem habilitação legal. O estudo revelou que a PSP atua através de um modelo fundamentado principalmente na fiscalização rodoviária e no patrulhamento de visibilidade, complementado por ações de sensibilização e parcerias institucionais. Contudo, a eficácia deste modelo encontra-se condicionada por constrangimentos estruturais críticos, nomeadamente a insuficiência de recursos humanos e técnicos, particularmente evidente na ausência da Esquadra de Trânsito de Machico.

Uma constatação central desta investigação é a ausência de correlação direta entre a redução dos crimes rodoviários e a diminuição da sinistralidade. Apesar da tendência decrescente nos crimes de condução sob influência do álcool (de 960 para 884 casos entre 2022–2024), o número total de acidentes aumentou nas três divisões. Este resultado contraria pressupostos frequentemente associados ao policiamento rodoviário e sugere que fatores como condições das vias, intensidade de tráfego e comportamentos de risco não criminalizados exercem maior influência na sinistralidade.

A análise revelou ainda perfis diferenciados de infratores, com a condução sob influência do álcool a concentrar-se em condutores com mais de 24 anos e a condução sem habilitação legal a afetar predominantemente jovens dos 16–24 anos. Esta diferenciação tem implicações diretas para as estratégias preventivas, exigindo políticas adaptadas e direcionadas a cada grupo etário.

No que respeita às hipóteses formuladas, os resultados permitiram confirmar em grande medida a sua validade. O patrulhamento e a fiscalização constituem as medidas preventivas centrais (H1); existe cooperação institucional, embora com níveis diferenciados entre divisões (H2); verificou-se elevada dependência do efetivo policial, apoiado por meios técnicos insuficientes e obsoletos (H3); a fiscalização dirigida a zonas críticas demonstrou eficácia (H4); e, embora não tenha sido possível estabelecer empiricamente a ligação direta entre álcool e sinistralidade, os profissionais percecionam este comportamento como potenciador de acidentes graves, enquanto a condução sem habilitação legal surge como vulnerabilidade latente (H5).

Os resultados indicam que a prevenção eficaz da sinistralidade pressupõe uma visão sistémica que ultrapasse a mera criminalização de comportamentos específicos. Recomenda-se prioritariamente a criação da Esquadra de Trânsito de Machico, a modernização

tecnológica através da implementação do sistema SCOT+ e o desenvolvimento de estratégias preventivas diferenciadas por grupo etário. A intensificação das parcerias institucionais, particularmente com o setor turístico dada a especificidade regional, e a articulação com entidades responsáveis pelas infraestruturas rodoviárias para correção de pontos negros constituem igualmente medidas complementares essenciais.

O estudo apresenta limitações, nomeadamente a dimensão reduzida da amostra qualitativa e a ausência de dados específicos sobre acidentes envolvendo condutores infratores, condicionando a compreensão da relação causal entre criminalidade e sinistralidade. Investigações futuras deverão aprofundar o papel das escolas de condução na prevenção primária e avaliar a eficácia das campanhas de sensibilização.

Em síntese, este trabalho demonstra que as especificidades da RAM requerem adaptações ao modelo tradicional de policiamento rodoviário. A descoberta de que a redução da criminalidade não se traduz automaticamente em menos acidentes constitui um contributo relevante para repensar os modelos de segurança rodoviária em territórios insulares. Assim, a segurança rodoviária na RAM beneficiará de uma abordagem que reconheça os múltiplos fatores da sinistralidade e capitalize as suas particularidades geográficas e sociais para implementar soluções inovadoras, evoluindo de um policiamento reativo para um modelo proativo e integrado. Para além do contributo regional, este estudo oferece também uma reflexão útil ao debate mais amplo sobre prevenção rodoviária em territórios insulares, demonstrando que soluções eficazes pressupõem a conjugação entre fiscalização especializada, educação rodoviária contínua e cooperação institucional.

## Referências

Almeida, J. J. F. (2021). *As causas da sinistralidade rodoviária grave nos veículos ligeiros de passageiros e possíveis medidas de prevenção: Estudo de caso: Comando Territorial do Porto* [Relatório de Investigação Aplicada, Mestrado Integrado em Segurança da Guarda Nacional Republicana, Academia Militar]. Repositório Comum.

<https://comum.rcaap.pt/entities/publication/2b65a32e-049c-45a0-b034-b49504e69e11>

Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária. (2025). *Relatório anual de sinistralidade 24h e fiscalização rodoviária – 2024*. ANSR.

<https://www.ansr.pt/Estatisticas/RelatoriosDeSinistralidade/Documents/2024/Relat%C3%B3rio%20Anual%20de%20Sinistralidade%2024h%20e%20fiscaliza%C3%A7%C3%A3o%20rodovi%C3%A1ria%20de%202024.pdf>

Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária. (s.d.). *Visão Zero 2030 – Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária 2021-2030*.

<https://visaozero2030.pt/>

Clemente, P. J. L. (2016). *Ética policial – Notas breves: Eticidade da coação policial armada*. Instituto Superior de Ciências Policiais e Segurança Interna.

Decreto-Lei n.º 114/94, de 3 de maio. (1994). *Código da Estrada*. Diário da República, 1.ª série, n.º 103.

[https://www.pgdlisboa.pt/leis/lei\\_mostra\\_articulado.php?artigo\\_id=349A0081&nid=349&tabela=leis](https://www.pgdlisboa.pt/leis/lei_mostra_articulado.php?artigo_id=349A0081&nid=349&tabela=leis)

Decreto-Lei n.º 2/98, de 3 de janeiro. (1998). *Altera o Código da Estrada, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 114/94, de 3 de maio*. Diário da República, 1.ª série-A, n.º 2.

[https://www.pgdlisboa.pt/leis/lei\\_mostra\\_articulado.php?nid=351&tabela=leis](https://www.pgdlisboa.pt/leis/lei_mostra_articulado.php?nid=351&tabela=leis)

Decreto-Lei n.º 48/95, de 15 de março. (1995). *Código Penal*. Diário da República, 1.ª série, n.º 63

[https://www.pgdlisboa.pt/leis/lei\\_mostra\\_articulado.php?artigo\\_id=109A0292&nid=109&tabela=leis&pagina=1&ficha=1&so\\_miolo=&nversao=#artigo](https://www.pgdlisboa.pt/leis/lei_mostra_articulado.php?artigo_id=109A0292&nid=109&tabela=leis&pagina=1&ficha=1&so_miolo=&nversao=#artigo)

Direção-Geral das Autarquias Locais. (s.d.). *R. A. Madeira — Concelhos*. Governo de Portugal.

<https://portalautarquico.dgal.gov.pt/pt-PT/entidades-locais/distritos/r--a--madeira/>

Direção Regional de Estatística da Madeira. (2022, 12 de dezembro). *Conta Satélite do Turismo – Em Foco 2019*. DREM.

<https://estatistica.madeira.gov.pt/download-now/economica/contaseconomicas-pt/contaseconomicas-cst-pt/contaseconomicas-cst-emfoco-pt/send/54-conta-satelite-emfoco/15453-em-foco-2019.html>

Direção Regional de Estatística da Madeira. (2024a, 18 de junho). *Em 2023 a população residente na Região Autónoma da Madeira ultrapassou as 256 mil pessoas, registando o maior aumento dos últimos cinco anos*. DREM.

<https://estatistica.madeira.gov.pt/download-now/social/popcondsoc-pt/demografia-pt/demografia-noticias-pt/4606-18-06-2024-em-2023-a-populacao-residente-na-regiao-autonoma-da-madeira-ultrapassou-as-256-mil-pessoas-registando-o-maior-aumento-dos-ultimos-cinco-anos.html>

Direção Regional de Estatística da Madeira. (2024b, 4 de outubro). *Estatísticas demográficas da Região Autónoma da Madeira 2023*. DREM.

<https://estatistica.madeira.gov.pt/download-now/social/popcondsoc-pt/demografia-pt/demografia-noticias-pt/4785-04-10-2024-drem-divulga-a-publicacao-estatisticas-demograficas-da-regiao-autonoma-da-madeira-2023-e-atualiza-a-serie-retrospectiva-da-demografia.html>

Direção Regional de Estatística da Madeira. (2024c, 27 de dezembro). *Anuário Estatístico da RAM 2023 – Em Foco*. DREM.

<https://estatistica.madeira.gov.pt/download-now/multitematicas-pt/multitematicas-anuario-pt/multitematicas-anuario-noticias-pt/4946-27-12-2024-drem-divulga-nova-edicao-do-anuario-estatistico-da-regiao-autonoma-da-madeira-para-o-ano-de-2023.html>

Direção Regional de Estatística da Madeira. (2025, 5 de fevereiro). *Inquérito ao emprego – 4.º trimestre de 2024 (média anual 2024)*. DREM.

<https://estatistica.madeira.gov.pt/download-now/social/merctrab-pt/merctrab-ie-pt/merctrab-ie-publicacoes-pt/category/144-ie-publicacoes.html>

Duarte, M. F. C. (2012). *Dispensa de comparência da testemunha policial na audiência de julgamento em processo sumário: arguidos detidos por condução de veículo em estado de embriaguez ou condução de veículo sem habilitação legal* [Dissertação de mestrado, Instituto Superior de Ciências Policiais e Segurança Interna]. Repositório Comum.

<http://hdl.handle.net/10400.26/32202>

European Commission. (2021). *Road safety: Alcohol*. Directorate-General for Mobility and Transport.

[https://road-safety.transport.ec.europa.eu/system/files/2021-07/02-alcohol\\_en.pdf](https://road-safety.transport.ec.europa.eu/system/files/2021-07/02-alcohol_en.pdf)

European Road Safety Observatory. (2023). *Thematic report: Alcohol and drugs*. European Commission.

[https://road-safety.transport.ec.europa.eu/document/download/bd2408b2-64ce-44a8-a4ca-d7820c7c91ba\\_en?filename=ERSO-TR-alcohol\\_drugs\\_2023.pdf](https://road-safety.transport.ec.europa.eu/document/download/bd2408b2-64ce-44a8-a4ca-d7820c7c91ba_en?filename=ERSO-TR-alcohol_drugs_2023.pdf)

European Survey of Road Users' Safety Attitudes (ESRA). (2023). *Driving under the influence of alcohol, drugs or medicines – ESRA Thematic Report No. 10*. ESRA Project.

<https://www.esranet.eu/storage/minisites/esra2023thematicreportno10drivingundertheinfluenceofalcoholdrugsormedication.pdf>

European Transport Safety Council. (2022). *Progress in reducing drink-driving and other alcohol-related road deaths in Europe*. ETSC.

<https://etsc.eu/progress-in-reducing-drink-driving-and-other-alcohol-related-road-deaths-in-europe/>

- Ferreira, M. J. (2015). *Criminalidade rodoviária: os crimes dos condutores – Estudo exploratório na cidade de Lisboa* [Dissertação de mestrado, Instituto Superior de Ciências Policiais e Segurança Interna]. Repositório Comum.  
<http://hdl.handle.net/10400.26/15414>
- Fortin, M. (2009). *O processo de investigação: da conceção à realização* (5.<sup>a</sup> ed.). Lusociência.
- Freixo, M. J. (2010). *Metodologia científica: Fundamentos, métodos e técnicas* (2.<sup>a</sup> ed.). Instituto Piaget.
- Garcia, A. L. C. (2019). *Álcool e sinistralidade rodoviária em Lisboa* [Relatório de estudo, Curso de Comando e Direção Policial, ISCPSP]. Repositório Comum.  
<http://hdl.handle.net/10400.26/34846>
- Kudła, N. (2024). Effectiveness of regulations preventing alcohol-related crashes in the European Union. *Journal of Safety Research*, 79, 12–20.  
<https://doi.org/10.1016/j.jsr.2023.12.005>
- Leal, A. (2016). Sinistralidade rodoviária: Métodos de estudo das causas e causas conhecidas. *Pela Lei e Pela Grei*, 112, 23–37.
- Leal, C. (2007). A pena acessória de proibição de conduzir veículos motorizados no crime de condução sem habilitação legal e nos crimes por negligência. *Revista do Ministério Público*, 110, 107–134.
- Lei n.º 49/2008, de 27 de agosto. (2008). *Aprova a Lei de Organização da Investigação Criminal*. *Diário da República*, 1.<sup>a</sup> série, n.º 165.  
<https://diariodarepublica.pt/dr/detalhe/lei/49-2008-408833>
- Lei n.º 53/2007, de 31 de agosto. (2007). *Aprova a orgânica da Polícia de Segurança Pública*. *Diário da República*, 1.<sup>a</sup> série, n.º 168.  
<https://diariodarepublica.pt/dr/detalhe/lei/53-2007-641142>

Lei n.º 57/2015, de 23 de junho. (2015). *Altera a Lei n.º 49/2008, de 27 de agosto, aprova a Lei de Organização da Investigação Criminal*. *Diário da República*, 1.ª série, n.º 120.

[https://www.pgdlisboa.pt/leis/lei\\_mostra\\_articulado.php?ficha=1&nid=2347](https://www.pgdlisboa.pt/leis/lei_mostra_articulado.php?ficha=1&nid=2347)

Longa, J. G. R. de M. (2022). *Modelo de risco de terreno: A influência das fiscalizações rodoviárias na condução sob o efeito de álcool, na 1.ª Divisão Policial do Comando Metropolitano do Porto da Polícia de Segurança Pública* [Dissertação de mestrado, Instituto Superior de Ciências Policiais e Segurança Interna]. Repositório Comum.

<http://hdl.handle.net/10400.26/41472>

Marques, T. M. O. (2017). *A fiscalização do crime de condução em estado de embriaguez e a sua influência na sinistralidade rodoviária grave* [Dissertação de mestrado, Universidade Nova de Lisboa]. RUN – Repositório UNL.

[https://run.unl.pt/bitstream/10362/24614/1/Marques\\_2017.pdf](https://run.unl.pt/bitstream/10362/24614/1/Marques_2017.pdf)

Marôco, J. (2018). *Análise estatística com o SPSS Statistics* (7.ª ed.). ReportNumber.

Pasadas, R. M. B. P. (2015). *O papel da Guarda Nacional Republicana na prevenção do crime rodoviário: Estudo de caso no distrito de Évora* [Dissertação de mestrado, Academia Militar]. Repositório Comum.

<http://hdl.handle.net/10400.26/10345>

Pereira, P. (2016). *A sinistralidade rodoviária em ambiente urbano: A cidade de Lisboa como objeto de estudo* [Dissertação de mestrado, Instituto Superior de Ciências Policiais e Segurança Interna]. Repositório Comum.

<http://hdl.handle.net/10400.26/36139>

Pestana, M. H., & Gageiro, J. N. (2014). *Análise de dados para ciências sociais: A complementaridade do SPSS* (6.ª ed.). Edições Sílabo.

Polícia de Segurança Pública. (2025). *Prevenção rodoviária*. PSP.

<https://www.psp.pt/Pages/atividades/TransitoPrev.aspx>

- Polícia de Segurança Pública. (2025). *Relatório anual de trânsito e segurança rodoviária – 2024*. PSP.
- Portaria n.º 434/2008, de 18 de junho. (2008). *Define a estrutura dos comandos territoriais de polícia e aprova as respetivas subunidades operacionais dos comandos territoriais da PSP*. *Diário da República*, 1.ª série, n.º 116, pp. 3488–3491.  
<https://diariodarepublica.pt/dr/detalhe/portaria/434-2008-449444>
- Quivy, R., & Campenhoudt, L. (2008). *Manual de investigação em ciências sociais* (5.ª ed.). Gradiva.
- 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 científica*. Universidade Lusíada Editora.
- Sarmiento, M. (2013). *Metodologia científica para a elaboração, escrita e apresentação de teses*. Universidade Lusíada Editora.
- Sá, Á. J. F. de. (2025). *A última ratio da privação da liberdade no crime de condução sem habilitação legal* [Dissertação de mestrado, Instituto Superior de Ciências Policiais e Segurança Interna]. Repositório Comum.  
<http://hdl.handle.net/10400.26/54173>
- Silva, C. M. P. da, Bravo, J. M., & Gonçalves, J. M. (2021). *Impacto económico e social da sinistralidade rodoviária em Portugal* [Relatório técnico]. CEGE – Centro de Estudos de Gestão do ISEG & Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária.  
[http://www.ansr.pt/Documents/Impacto Economico Social Sinistralidade Rodoviaria.pdf](http://www.ansr.pt/Documents/Impacto_Economico_Social_Sinistralidade_Rodoviaria.pdf)
- Sistema de Segurança Interna. (2025). *Relatório anual de segurança interna (RASI 2024)*. Ministério da Administração Interna.  
<https://www.portugal.gov.pt/pt/gc24/comunicacao/documento?i=relatorio-anual-de-seguranca-interna-rasi-2024>

Transport Community. (2024). *Road safety report 2024*. Transport Community.

<https://www.transport-community.org>

World Health Organization. (2019). *Global status report on road safety 2019*. WHO.

<https://www.who.int/publications/i/item/9789241565681>

World Health Organization. (2023). *Global status report on road safety 2023*. WHO.

<https://www.who.int/publications/i/item/9789240066783>

## **ANEXOS**

### **Guião de entrevista**

1. Na sua perspetiva, quais são as principais medidas preventivas desenvolvidas pela PSP na sua divisão para reduzir a criminalidade rodoviária?
2. Considera que os recursos humanos e materiais disponíveis (efetivo, viaturas, radares, alcoolímetros, entre outros) são suficientes para assegurar uma fiscalização eficaz?
3. De que forma as operações de fiscalização contribuem para a prevenção da sinistralidade rodoviária? Existem zonas críticas na sua divisão onde estas operações têm maior impacto?
4. Na sua opinião, existe uma relação direta entre os crimes rodoviários mais comuns (condução sob influência do álcool e condução sem habilitação legal) e a sinistralidade registada?
5. Que papel tem a articulação com outras entidades (escolas, IMT, entre outras) na prevenção rodoviária?
6. Que medidas adicionais considera que poderiam reforçar a prevenção da criminalidade rodoviária na Região Autónoma da Madeira?