

Instituto Superior de Ciências Policiais e Segurança Interna



MAMADÚ BOI DJAQUITE

Aspirante a Oficial de Polícia

Dissertação de Mestrado em Segurança Pública

XXXVI Curso de Formação de Oficiais de Polícia

SINISTRALIDADE RODOVIÁRIA

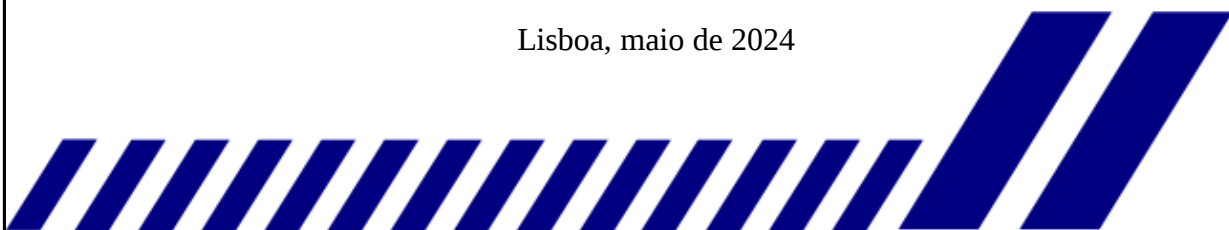
**MODELO DE INTERVENÇÃO DA POLÍCIA DA ORDEM PÚBLICA
PARA REDUÇÃO DE ATROPELAMENTOS NA CIDADE DE
BISSAU**

Orientadores:

Professora Doutora Sónia Maria Aniceto Morgado

Subintendente, Mestre Pedro Miguel da Silva Pereira

Lisboa, maio de 2024



Instituto Superior de Ciências Policiais e Segurança Interna



MAMADÚ BOI DJAQUITE

Aspirante a Oficial de Polícia

Dissertação de Mestrado em Segurança Pública

XXXVI Curso de Formação de Oficiais de Polícia

SINISTRALIDADE RODOVIÁRIA

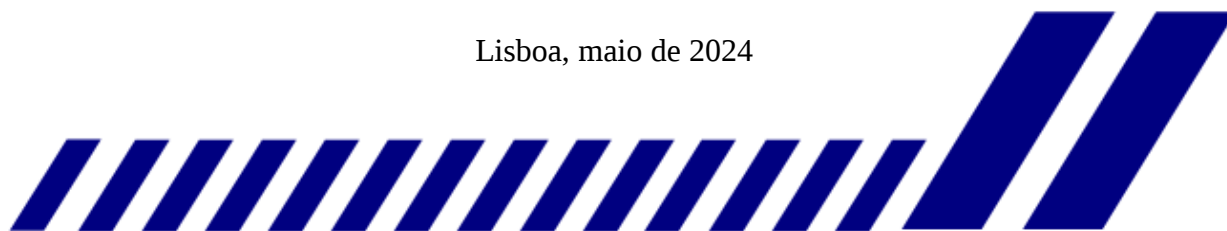
**MODELO DE INTERVENÇÃO DA POLÍCIA DA ORDEM PÚBLICA
PARA REDUÇÃO DE ATROPELAMENTOS NA CIDADE DE
BISSAU**

Orientadores:

Professora Doutora Sónia Maria Aniceto Morgado

Subintendente, Mestre Pedro Miguel da Silva Pereira

Lisboa, maio de 2024





Estabelecimento
de Ensino:

Instituto Superior de Ciências Policiais e Segurança Interna

Curso:

XXXVI CFOP

Orientadores:

Prof.^a Doutora Sónia Maria Aniceto Morgado

Subintendente, Mestre Pedro Miguel da Silva Pereira

Título:

**Sinistralidade Rodoviária: Modelo de intervenção da Polícia
da Ordem Pública para a redução de Atropelamentos na
cidade de Bissau**

Autor:

Mamadú Boi Djaquite

Local de Edição:

Lisboa

Data de Edição:

Maior de 2024

Dissertação apresentada ao Instituto Superior de Ciências Policiais e Segurança Interna com vista à obtenção do grau de mestre em Segurança Pública, elaborada sob a orientação da Professora Doutora Sónia Maria Aniceto Morgado e Subintendente, Mestre Pedro Miguel da Silva Pereira

EPÍGRAFE

“Um pai dá a seu filho nada melhor do que uma boa educação.”

(Tirmidhi)

DEDICATÓRIA

À memória dos meus pais,
À minha esposa e aos meus filhos,
À toda minha família.

AGRADECIMENTOS

É impossível vencer na vida sem ser apoiado, estar na companhia de boas pessoas é o primeiro passo para alcançar essa vitória. Neste sentido seria uma grande hipocrisia da minha parte se eu não reconhecer e expressar o apoio e a amizade sincera de todas as pessoas que estiveram ao meu lado durante esta jornada. Importa referir que, por mais bonita que sejam as minhas palavras aqui proferidas, quero que saibam que elas não expressam, na totalidade, a gratidão e alegria de fazerem parte da minha história, especialmente de me ajudarem a vencer esse desafio académico.

Assim, deixo os meus humildes e sinceros agradecimentos à Deus Onnipotente, Omnisciente e Omnipresente, pela forma que me tem guiado na vida, sobretudo pelo privilégio da família maravilhosa que me tem agraciado antes e durante esta jornada.

Ao Instituto Superior de Ciências Policiais e Segurança Interna (ISCPSI) pelo acolhimentos e transmissão de valores. Aos Oficiais do Corpo de Alunos, especialmente ao Sr. Subintendente João Gíria, ao pessoal do quadro orgânico, especialmente Sra. Chefe Anabela Machado, Carmen Nogal, Sr. José Freitas, Albino Matias, e ao Agente Principal Daniel Silva, Afonso Neto, Gonçalo Alves, Márcio Carvalho, Fernando Teixeira, José Urbano, Manuel Silva, António Fialho e ao Eusébio Rua. À toda equipa da secção de alimentação, nomeadamente ao Chefe Paulo Tranchete, Agente Principal Luís Rua, João Teixeira, Domingos Afonso, Jorge Monteiro, Artur Venâncio e aos docentes pela transmissão de conhecimentos.

Um especial agradecimento à Sr.^a Prof.^a Doutora Sónia Maria Aniceto Morgado e ao Subintendente, Mestre Pedro Miguel da Silva Pereira que, para além de terem aceite o desafio da orientação, também por todo o acompanhamento, apoio e a disponibilidade demonstrado durante a realização deste trabalho.

À Embaixada da Guiné-Bissau em Lisboa, especialmente a Sua Excelência Sr. Embaixador Eng.^o Artur Silva, pelo apoio prestado no momento crucial desse desafio, pela Exma. Ministra Conselheira Sr.^a Florzinha Monteiro e pelo Exmo. Adido da Defesa Sr. Coronel Arafam Camará pelo apoio e acompanhamento durante o percurso.

Aos oficiais e agentes do Grupo de Trânsito da Polícia da Ordem Pública, especialmente a Sra. Superintendente Elizabete Baticã Ferreira, ao Sr. Intendente João

Sanca, a Sra. Intendente Cricélia da Fonseca, ao Sr. Intendente Mário Samanango, ao Sr. Inspetor Samuel Tavares, ao Sr. Subinspetor Filomeno Ferreira e aos Srs. 1º Subchefes Saído Baldé, Braima Sanhá, Waldemar Nancassa, Benedito Lima, Henriqueta Vieira e ao Diretor de Saneamento Básico da Câmara Municipal de Bissau Homena Ferreira que abraçaram prontamente o desafio para a realização das entrevistas. Ao meu irmão, tutor e mentor Subinspetor Mestre Alexandre Monteiro Danfá que, se não fosse por ele tudo isto seria apenas mais uma ideia.

Aos meus amigos e camaradas do XXXVI CFOP, que tive o enorme gosto de partilhar os últimos cinco anos de vivências que jamais serão esquecidas, especialmente aos elementos do “grupo dos belhos”, nomeadamente Abrantes, Freitas, Guimarães e ao H. Pinto. Aos meus meninos A. Santos, Gil, Simões, Pinheiro, Nunes, Rodrigues, Vasconcelos, Clemente, D. Santos e Fernandes pelos momentos de amizade e companheirismo inesquecíveis.

À comunidade guineense no ISCPSI, nomeadamente ao Intendente Agostinho Djata, Augusto Djata, Herculano Barbosa, Sene Biai, Zeca Cordeiro, Osvaldo Gomes, Miguel Lopes, Pedro Cá e Agripino Danfá pela amizade, camaradagem e companheirismo. À toda CPLP, nomeadamente angolana, cabo-verdiana, moçambicana, são-tomense e timorense. Aos meus camaradas do curso e futuros comandantes dos PALOP, designadamente Abdulay dos Santos, Arlindo Neto, Dulcilene dos Santos, Elizabete Fernandes, Elton Dias, Ernesto Taúla, Leinene Correia, Tualé Abel e Roque José António pela camaradagem e partilhas de momentos únicos, em especial, ao nosso tradicional futsal de sexta-feira no “Pavilhão Djaquite”.

À minha família, em especial a minha mãe Aua Djaquite, Mariama Camará, Salimato Quebé, Mariama Sire Djaló, Fatinha Mendes, Mariama Djaló, Aissatu Djaquité, Salinha Djaló, Dulce Vieira e Matina Fernandes. Ao meu sogro Moli Turé, ao meu avô Muce Djaló, à minha avó Maimuna Djaló e a minha amada “Nem” Rabi Djaquite pela preocupação, encorajamento e bênção. Um agradecimento especial a minha família portuguesa Cerqueira Santos, especialmente a mãe Manuela e ao pai Manuel pelo todo amor e carinho.

Aos meus irmãos, Djuma Djaquite, Calidjuma Djaquite, Fatumata Djaquite, Seco Sadibo Baron Djaquite, Sori Embaló, Luís Mendes, Mamadi Dafé, Huilbonhe Quefada Baquinsa, Adramane Djaló, Olívio Sampa, Laércia Costa, Sene Queita e aos meus tios

Mamadú Corca Baldé, Abdu Fati e Abubacar Quebe pela força, preocupação e o cuidado que me prestaram.

Um agradecimento especial a Maimuna Moli Turé minha amada esposa, aos meus filhos, Mamadú Boi Djaquite Jr.º e Francisco Samba Djaquite e à minha filha Safiatu Djaquite. Esta conquista deve-se ao vosso amor incondicional, apoio, compreensão, paciência e espírito de sacrifício demonstrado, principalmente nos momentos mais difíceis. A vocês, dedico esta dissertação.

A todos, o meu muito obrigado!

RESUMO

A sinistralidade rodoviária é um problema que, nos últimos dez anos, tem causado muita dor e angústia à sociedade guineense. Atualmente, os peões representam uma parte significativa das mortes nas estradas guineenses, pelo que abordar o tema dos atropelamentos rodoviários torna-se atual e necessário. A polícia de trânsito, na qualidade unidade policial no seio da POP responsável pelo controlo e fiscalização rodoviária, bem como pela intervenção em situação de acidentes na cidade de Bissau. Por essa mesma razão, torna-se indispensável desenvolver um modelo da intervenção que permita reduzir a dor e o sofrimento das famílias de vítimas de acidentes. Esta investigação tem como principal objetivo estudar a sinistralidade rodoviária, concretamente os atropelamentos na cidade de Bissau, e em simultâneo identificar as causas e os fatores que os influenciam, e finalmente propor soluções para o problema. Para a recolha de dados optou-se pela realização de entrevistas a oficiais, 1º subchefes, técnicos e especialistas das instituições responsáveis pela segurança rodoviária na cidade de Bissau. Por conseguinte, escolheu-se utilizar análise de conteúdo, por este apresentar o método mais ideal para chegar ao objetivo pretendido. O modelo proposto abrange as entidades governamentais como a Polícia, Autoridade Nacional da Segurança Rodoviária e a Câmara Municipal de Bissau, organizações não governamentais, associações e a sociedade em geral. Ademais, para além de propor medidas de atuação antes, durante e depois da ocorrência da sinistralidade rodoviária, também aborda de forma harmoniosa a importância de relacionar os conceitos da prevenção, segurança, policiamento e da mobilidade como forma de reduzir os acidentes de viação, tornando as estradas mais seguras.

Palavras-Chave: Modelo de Intervenção, Segurança Rodoviária, Polícia da Ordem Pública; Prevenção de atropelamento, Cidade de Bissau.

ABSTRACT

Road accidents are a problem that has caused Guinean society a great deal of pain and anguish over the last ten years. Pedestrians currently account for a significant proportion of deaths on Guinean roads, which is why tackling the issue of road accidents is topical and necessary. As a police unit within the POP, the traffic police are responsible for road control and enforcement, as well as intervening in the event of accidents in the city of Bissau. For this reason, it is essential to develop an intervention model to reduce the pain and suffering of the families of accident victims. The main aim of this research is to study road accidents, specifically hit-and-run accidents in the city of Bissau, and at the same time to identify the causes and factors that influence them, and finally to propose solutions to the problem. To collect data, interviews were conducted with officers, 1st deputy chiefs, technicians, and specialists from the institutions responsible for road safety. It was therefore decided to use content analysis, as this is the most ideal method for achieving the desired objective. The proposed model covers government bodies such as the Police, the National Road Safety Authority, and the Bissau City Council, as well as non-governmental organisations, associations, and society in general. In addition to proposing action measures before, during and after road accidents occur, it also harmoniously addresses the importance of linking the concepts of prevention, safety, policing, and mobility as a way of reducing road safety.

Key words: Intervention Model, Road Safety, Public Order Police; Hit-and-run prevention, Bissau City.

RESUME

Les accidents de la route sont un problème qui au cours de dix dernières années a causé beaucoup de douleur et d'angoisse à la société guinéenne. Les piétons représentent actuellement une proportion importante des décès sur les routes guinéennes, c'est pourquoi la question des accidents de la route est d'actualité et nécessaire. En tant qu'unité de police au sein du POP, la police de la circulation est responsable du contrôle et de l'application de la loi sur les routes, ainsi que de l'intervention en cas d'accident dans la ville de Bissau. Pour cette raison, il est essentiel de développer un modèle d'intervention pour réduire la douleur et la souffrance des familles des victimes d'accidents. L'objectif principal de cette recherche est d'étudier les accidents de la route, en particulier les délits de fuite dans la ville de Bissau, et en même temps d'identifier les causes et les facteurs qui les influencent, et enfin de proposer des solutions au problème. Pour recueillir les données, des entretiens ont été menés avec des officiers, des premiers sous-chefs, des techniciens et des spécialistes des institutions responsables de la sécurité routière. Il a donc été décidé d'utiliser l'analyse de contenu, car il s'agit de la méthode la plus idéale pour atteindre l'objectif visé. Le modèle proposé couvre les organismes gouvernementaux tels que la Police, l'Autorité Nationale de Sécurité Routière et le conseil municipal de Bissau, ainsi que les organisations non gouvernementales, les associations et la société en général. En plus de proposer des mesures d'action avant, pendant et après les accidents de la route, il aborde harmonieusement l'importance de lier les concepts de prévention, de sécurité, de maintien de l'ordre et de mobilité pour réduire les accidents de la route et rendre les routes plus sûres.

Mots-clés : Modèle d'intervention; Sécurité routière ; Police de l'ordre public; Prévention du délit de fuite ; Ville de Bissau.

LISTA DE SIGLAS, ACRÓNIMOS E ABREVIATURAS

ANASER	Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária
ANSR	Autoridade Nacional da Segurança Rodoviária
AV	Acidente de Viação
BM	Banco Mundial
CE	Código de Estrada
CMB	Câmara Municipal de Bissau
CNADJ	Comissário Nacional Adjunto
CNPOP	Comissariado Nacional da Polícia da Ordem Publica
CR	Comando Regional
CRGB	Constituição da República da Guiné-Bissau
DGVTT	Direção Geral de Viação e Transporte Terrestre
FR	Fundo Rodoviário
GN	Guarda Nacional
GT	Grupo de Trânsito
IHME	Institute for Health Metrics and Evaluatuion
IMTT	Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres
INE	Instituto Nacional de Estatística
IRTAD	International Traffic Safety Data and Analysis Group
LOPOP	Lei Orgânica da Polícia da Ordem Pública
MTC	Ministério dos Transportes e Telecomunicações
OMS	Organização Mundial da Saúde
OMS/AFRO	Organização Mundial da Saúde Africa
ONU	Organizações das Nações Unidas

PAICG	Partido Africano para Independência da Guiné e Cabo-Verde
PALOP	Países Africano da Língua Oficial Portuguesa
PE	Parlamento Europeu
PIB	Produto Interno Bruto
PJ	Polícia Judiciária
PNUD	Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento
POP-GB	Polícia da Ordem Pública da Guiné-Bissau
PRP	Prevenção Rodoviária Portuguesa
PSP	Polícia de Segurança Pública
PT	Polícia de Trânsito
SIS	Sistema Informação Segurança
SNT	Sistema Nacional de Trânsito
SR	Sinistralidade Rodoviária
SSI	Sistema de Segurança Interna
TAS	Taxa de Álcool no Sangue
UE	União Europeia
UEMOA	União Económica Monetária Oeste Africana
UNIOGBIS	Gabinete Integrado das Nações Unidas para Consolidação da Paz na Guiné-Bissau

ÍNDICE DE TABELAS

TABELA 1	QUESTÃO DA SEGURANÇA RODOVIÁRIA.....	60
TABELA 2	MEDIDAS DE EXECUÇÃO	62
TABELA 3	MEDIDAS POR ORGANISMOS	64
TABELA 4	RECURSOS HUMANOS E MEIOS MATERIAIS DA POP/PT.....	65
TABELA 5	LEGISLAÇÃO DE TRÂNSITO.....	67
TABELA 6	AÇÕES QUE FACILITEM A IMPLEMENTAÇÃO DE INOVAÇÕES NA PREVENÇÃO RODOVIÁRIA	68
TABELA 7	MEDIDAS DE EXECUÇÃO	68
TABELA 8	ADEQUAÇÃO DAS COMPETÊNCIAS DA POP/PT	69
TABELA 9	RAZÕES QUE JUSTIFICAM A IDENTIFICAÇÃO DE HOTSPOTS/PONTOS NEGROS	71
TABELA 10	ESTUDO NA POP PARA MELHORAR OS COMPORTAMENTOS E A SINISTRALIDADE.....	72
TABELA 11	MATRIZ CROMÁTICA DAS UNIDADES DE CONTEXTO E DE REGISTO DA QUESTÃO 1 ..	109
TABELA 12	MATRIZ CROMÁTICA DAS UNIDADES DE CONTEXTO E DE REGISTO DA QUESTÃO 2.	110
TABELA 13	MATRIZ CROMÁTICA DAS UNIDADES DE CONTEXTO E DE REGISTO DA QUESTÃO 3 ..	112
TABELA 14	MATRIZ CROMÁTICA DAS UNIDADES DE CONTEXTO E DE REGISTO DA QUESTÃO 4.	113
TABELA 15	MATRIZ CROMÁTICA DAS UNIDADES DE CONTEXTO E DE REGISTO DA QUESTÃO 5.	115
TABELA 16	MATRIZ CROMÁTICA DAS UNIDADES DE CONTEXTO E DE REGISTO DA QUESTÃO 6.	115
TABELA 17	MATRIZ CROMÁTICA DAS UNIDADES DE CONTEXTO E DE REGISTO DA QUESTÃO 7.....	117
TABELA 18	MATRIZ CROMÁTICA DAS UNIDADES DE CONTEXTO E DE REGISTO DA QUESTÃO 8.	118
TABELA 19	MATRIZ CROMÁTICA DAS UNIDADES DE CONTEXTO E DE REGISTO DA QUESTÃO 9.....	119
TABELA 20	MATRIZ CROMÁTICA DAS UNIDADES DE CONTEXTO E DE REGISTO DA QUESTÃO 10.....	119
TABELA 21	MATRIZ CROMÁTICA DAS UNIDADES DE CONTEXTO E DE REGISTO DA QUESTÃO 11.....	120
TABELA 22	MATRIZ CROMÁTICA DAS UNIDADES DE CONTEXTO E DE REGISTO DA QUESTÃO 23.....	121
TABELA 23	ANÁLISE DA QUESTÃO 1 DA ENTREVISTA.....	124
TABELA 24	ANÁLISE DA QUESTÃO 2 DA ENTREVISTA.....	125
TABELA 25	ANÁLISE DA QUESTÃO 3 DA ENTREVISTA.....	127
TABELA 26	ANÁLISE DA QUESTÃO 4 DA ENTREVISTA.....	128
TABELA 27	ANÁLISE DA QUESTÃO 5 DA ENTREVISTA	130
TABELA 28	ANÁLISE DA QUESTÃO 6 DA ENTREVISTA.....	131
TABELA 29	ANÁLISE DA QUESTÃO 7 DA ENTREVISTA.....	132
TABELA 30	ANÁLISE DA QUESTÃO 8 DA ENTREVISTA.....	133

TABELA 31 <i>ANÁLISE DA QUESTÃO 9 DA ENTREVISTA</i>	135
TABELA 32 <i>ANÁLISE DA QUESTÃO 10 DA ENTREVISTA</i>	135
TABELA 33 <i>ANÁLISE DA QUESTÃO 11 DA ENTREVISTA</i>	137
TABELA 34 <i>ANÁLISE DA QUESTÃO 12 DA ENTREVISTA</i>	138

ÍNDICE DE FIGURAS

FIGURA 1	<i>NÚMEROS DE ACIDENTES REGISTRADOS NO PERÍODO 2013-2022</i>	30
FIGURA 2	<i>NÚMERO DE VÍTIMAS DE VIAÇÃO REGISTRADO NA GUINÉ-BISSAU NO PERÍODO 2013-2022</i>	30
FIGURA 3	<i>TIPOLOGIA DE ACIDENTES</i>	34
FIGURA 4	<i>MODELO CONCEPTUAL</i>	52
FIGURA 5	<i>CAUSAS DOS ACIDENTES RODOVIÁRIOS</i>	61
FIGURA 6	<i>ORGANISMOS PARA IMPLEMENTAÇÃO DE MEDIDAS</i>	64
FIGURA 7	<i>POP E A MELHORIA DA PREVENÇÃO RODOVIÁRIA</i>	66
FIGURA 8	<i>ATIVIDADE OPERACIONAL QUE A POP/PT FAZ PARA PREVENÇÃO DE ATROPELAMENTOS</i>	71
FIGURA 9	<i>PROPOSTA DE MODELO DE INTERVENÇÃO 3SM</i>	74
FIGURA 10	<i>PEDIDO DE AUTORIZADA PARA A REALIZAÇÃO DE ENTREVISTAS</i>	97
FIGURA 11	<i>AUTORIZAÇÃO PARA REALIZAÇÃO DE ENTREVISTA</i>	98
FIGURA 12	<i>AUTORIZAÇÃO DE RECOLHA DE DADOS</i>	99
FIGURA 13	<i>N.º DE ACIDENTES DE VIAÇÃO NA GUINÉ-BISSAU</i>	106
FIGURA 14	<i>Nº DE VÍTIMAS MORTAIS, FERIDOS GRAVES E FERIDOS LIGEIROS EM ACIDENTE DE VIAÇÃO NA CIDADE DE BISSAU</i>	107

ÍNDICE

EPÍGRAFE	I
DEDICATÓRIA.....	II
AGRADECIMENTOS.....	III
RESUMO	VI
ABSTRACT	VII
RÉSUMÉ.....	VIII
LISTA DE SIGLAS, ACRÓNIMOS E ABREVIATURAS.....	IX
ÍNDICE DE TABELAS	XI
ÍNDICE DE FIGURAS.....	XIII
ÍNDICE	XIV
INTRODUÇÃO.....	1
CAPÍTULO I: SINISTRALIDADE RODOVIÁRIA.....	6
1.1 Conceptualização.....	6
1.2 Acidente de viação	7
1.3 Sistema Rodoviário	9
1.4 Panorama da Sinistralidade Rodoviária.....	14
1.5 Causas da Sinistralidade Rodoviária	16
1.6 Sinistralidade Rodoviária no Continente Europeu.....	21
1.7 Sinistralidade Rodoviária no continente Africano	24
CAPÍTULO II: SINISTRALIDADE RODOVIÁRIA NA GUINÉ-BISSAU	27
2.1 Panorama Atual da Sinistralidade Rodoviária na Guiné-Bissau.....	27
2.2 Atropelamento na cidade de Bissau	31
2.2.1 Os Peões	34
2.2.2 Os Condutores.....	37

2.3 Enquadramento Legal e Normativo Rodoviário na Guiné-Bissau e em Bissau	39
2.4 Plano Estratégico de Combate/Redução da Sinistralidade Rodoviária na Guiné-Bissau e na Cidade de Bissau	41
2.5 Principais Entidades Responsáveis em Matéria da Segurança Rodoviária na Cidade de Bissau.....	43
2.5.1 Autoridade Nacional da Segurança Rodoviária (ANASER).....	44
2.5.2 Polícia da Ordem Pública (POP).....	45
2.5.3 Câmara Municipal de Bissau (CMB)	48
CAPÍTULO III: MÉTODO	50
3.1 Modelo Conceptual	51
3.2. Corpus.....	53
3.3 Instrumentos de recolha de dados	54
3.4 Instrumentos de análise de dados.....	54
3.5 Procedimento	57
CAPÍTULO IV: APRESENTAÇÃO E DISCUSSÃO DE RESULTADOS	59
4.1 Apresentação de Resultados	59
4.2 Resposta de Modelo de Intervenção.....	72
CONCLUSÃO.....	75
1. Limitações do Estudo	77
2. Linhas de Investigação Futura	77
REFERÊNCIAS.....	79
ANEXOS	96
APÊNDICE	100

INTRODUÇÃO

Os meios de transportes desempenham um papel fundamental na atividade humana uma vez que possibilitam efetuar, em menor tempo, vários e longos percursos, sendo possível deslocar grandes cargas, superiores ao que um ser humano sozinho conseguiria transportar (Siteo, 2023). Se, por um lado, essa facilidade de circulação possibilita as pessoas realizarem transações, dando acesso a mais empregos, mercados e a educação (Gewald et al., 2009; Lima, 2020), por outro, o aumento da circulação rodoviária trouxe uma série de mudanças para o mundo, gerando impactos significativos, nomeadamente na sinistralidade rodoviária, devastação ecológica, emissões de carbono, desenvolvimento económico, transformação cultural, política, social, entre outros.

A sinistralidade rodoviária, nos últimos anos, tem sido uma das preocupações cada vez mais latente das autoridades mundiais, sendo que é entendida como um assunto da área dos meios de transporte e não como uma questão de saúde pública. Observando dados estatísticos sobre vítimas de sinistralidade rodoviária os mesmos são bastante alarmantes. Segundo a OMS (2018) as vítimas mortais provenientes de acidentes de viação continuam a aumentar, somando-se cerca de meio milhão de vítimas anuais. Em média, cerca de 1 milhão e 350 mil vidas são perdidas, anualmente nas estradas, com maior abrangência nas faixas etárias até aos 30 anos de idade (ONU, 2021), sendo a principal causa de morte dos jovens com idade compreendida entre os 5 e os 29 anos (OMS/AFRO, 2016; Dekra, 2022 e ONU, 2021).

Na sua maioria apenas danos materiais os acidentes de viação provocam. No entanto, decorrente desses acontecimentos, também se registam vários tipos de ferimentos, a maioria de recuperação relativamente fácil. Contudo, outros acabam por ter como consequência incapacidade para o resto da vida, sem falar das perdas de vidas humanas (Simões, 2015). Essas consequências, mediante a situação, podem ter consequências de horas, dias, meses, anos ou mesmo prolongarem-se para o resto da vida, gerando maiores impactos aos sobreviventes, particularmente obrigações legais, encargos económicos, adaptações das suas casas ou veículos, assim como consequências psicológicas (Simões, 2015).

Na região africana, a introdução do veículo a motor é, sem sombra de dúvida, um dos fatores mais importante que aconteceu no século XX (Gewald et al. 2009), contudo os acidentes de viação têm impacto massiva nas perdas humanas e económicas, o que mostra

que as ações para combater este problema mundial não têm sido suficientes. De acordo com OMS (2015), menciona que mesmo que as leis existentes sobre os principais fatores de risco para a sinistralidade rodoviária (SR) na Região Africana tivessem sido aplicadas, o potencial impacto dessas leis para salvar vidas está longe de ser atingido. A sinistralidade rodoviária continua a estar acima das médias mundiais com 650 pessoas a morrerem diariamente, representando uma taxa de 26,6 mortes por 100 mil habitantes (OMS, 2017), sendo a terceira maior causa de mortalidade, ultrapassando os fenómenos como a guerra ou a sida (Santos, 2017, as cited in, Calção, 2018).

Em termos económicos os impactos da sinistralidade rodoviária variam de país para país. No caso dos países de baixo rendimento, onde se enquadra a Guiné-Bissau, a sinistralidade rodoviária custa ao governo entre 1% a 3% de Produto Interno Bruto (PIB), podendo chegar até 5% do PIB (OMS/AFRO, 2016). Simões (2015), concluiu que, o nível da riqueza da área residencial influencia a probabilidade de uma pessoa se envolver num acidente de viação, ou seja, quanto mais pobre for a área residencial maior é o risco de ser interveniente num sinistro rodoviário, principalmente num atropelamento.

Dada a essa preocupação, em 2020, a OMS reuniu com mais de 80 países, “em que fornece várias orientações para a próxima década e prepara o caminho para um maior compromisso global com a segurança rodoviária” (ANSR, 2020, p.20). O fenómeno constitui um grave problema social, económico e cultural, sendo que as suas causas derivam de um conjunto de fatores interligados, tais como o fator humano, veículo, via e o meio ambiente. No entanto, o princípio da responsabilidade partilhada é indispensável para o sistema funcionar de forma segura (ONU, 2022).

No caso da Guiné-Bissau, este é um problema que assume uma dimensão cada vez maior devido à instabilidade política e às crises que se vivem, atualmente. Conforme PNUD (2022), o estatuto demográfico diminuiu negativamente como resultado da fragilidade institucional, colocando-o em 177º lugar no Índice de Desenvolvimento Humano. Além disso, o desequilíbrio social entre o bem-estar económico e social e a falta de investimentos por parte do governo da Guiné-Bissau na questão securitária, contribuiu na falta de capacidade da prevenção e de combate, bem como para inexistência da literatura na matéria de segurança rodoviária.

As redes rodoviárias, principalmente nas zonas rurais, encontram-se em constante evolução sem que exista qualquer planeamento, o que agrava ainda mais o tráfego

rodoviário, juntamente com diversos fatores como as condições das viaturas, o estado precário das estradas, sendo que a maioria são de terra batida (Djú, 2019), a falta de sinalização adequada, a ausência de regulamentações de trânsito eficazes, o comportamento imprudente dos condutores e a falta da iluminação na via pública, que de certa forma, são fatores que têm contribuído para um cenário alarmante relativamente à ocorrência de acidentes rodoviários.

Se as consequências da sinistralidade rodoviária são bastante elevadas, estas agravam-se ainda mais quando recai sobre uma família desprovida de recursos financeiros ou com baixos rendimentos, sobretudo devido à falta de oportunidade de emprego (Djú, 2019). Na Guiné-Bissau, é normal uma família constituída por sete ou mais pessoas, depender exclusivamente de uma só, e quando essa pessoa, que é o único sustento da sua família se envolve num acidente de viação, o seu agregado familiar raramente consegue assegurar o acesso aos melhores cuidados médicos. Como resultado, o traumatismo dessa pessoa tem mais probabilidade de resultar em morte ou incapacidade permanente, com resultados também dramáticos para o agregado familiar.

Neste sentido, o governo deve, através de vários atores sociais, incentivar o desenvolvimento de ações para educar os utentes das vias públicas, especialmente os condutores e peões, capacitar e atualizar a Polícia para que tenha capacidades de sensibilizar a sociedade, promovendo e divulgando medidas práticas e simples a adotar que contribuem para diminuir os índices de sinistralidade rodoviária registados.

Reforçando a necessidade de realizar trabalhos nas várias vertentes da segurança rodoviária, que permitam não apenas a aplicação de medidas que visam regular a circulação rodoviária, mas também criar e manter um conjunto de procedimentos técnicos no âmbito da fiscalização rodoviária que complementem e assegurem o cumprimento devido das regras do trânsito. De igual modo, a população deve ainda ser sensibilizada para o papel importante que representa na educação rodoviária, seja enquanto utilizador do espaço público ou no controlo entre pares (Gopalakrishnan, 2012).

Neste sentido, consideramos importante que o nosso trabalho incida na questão securitária da Guiné-Bissau, designadamente nos atropelamentos rodoviários ocorridos na cidade de Bissau, de modo a disponibilizar através do método científico, ferramentas passíveis de serem usadas em âmbito operacional pelas forças de segurança enquanto ator primário da prevenção da sinistralidade rodoviária. Tendo em conta a dimensão e

complexidade inerente a esta matéria, pretendemos que este trabalho de investigação sirva de um instrumento de apoio para mitigar as dores e sofrimentos das famílias das vítimas da sinistralidade rodoviária na Guiné-Bissau.

Tendo em consideração o enquadramento temático, o objetivo geral deste trabalho consiste em identificar e compreender os possíveis modelos de intervenção que a Polícia da Ordem Pública da Guiné-Bissau (POP-GB) pode adotar para a redução da sinistralidade rodoviária, especialmente os atropelamentos na cidade de Bissau.

Acresce ainda, alcançar os objetivos específicos, nomeadamente compreender o panorama atual da sinistralidade rodoviária na Guiné-Bissau, e em Bissau; identificar e compreender as medidas aplicadas na cidade de Bissau, nos últimos dez anos, para redução dos atropelamentos na cidade, e finalmente, identificar e analisar medidas, aplicadas pelas forças de segurança congéneres, que serão passíveis de implementar na cidade de Bissau.

Posto isto, o nosso estudo encontra-se estruturado em quatro capítulos, sendo que estes dividem o trabalho em duas grandes partes: (i) a parte teórica e (ii) a parte prática. A parte teórica correspondente ao primeiro capítulo, no qual consideramos relevante abordar a conceptualização da sinistralidade rodoviária e os conceitos subjacentes, como por exemplo acidente de viação, sistema rodoviário e os seus principais elementos, bem como o panorama mundial da sinistralidade rodoviária, destacando os estados atuais dos continentes europeu e africano para melhor compreensão do trabalho. Ainda no mesmo capítulo analisamos o panorama da sinistralidade rodoviária na Guiné-Bissau e na cidade de Bissau ao longo de últimos dez anos (2013-2022). Por outro lado, também abordamos as principais entidades responsáveis pela segurança rodoviária na cidade Bissau.

A parte prática correspondente à segunda parte do trabalho e é dedicada ao método utilizado, no qual explicamos os procedimentos utilizados para a realização do nosso trabalho, começando na seleção da literatura que permitiu delimitar o campo de estudo, a identificação dos participantes, *corpus*, instrumentos de recolha e de análise de dados. Tudo isto para traçar o caminho para responder à nossa pergunta de partida: “**Como reduzir o número de atropelamentos na cidade de Bissau?**”, culminando o capítulo com a explicação de forma detalhada dos procedimentos realizados para concretização desta investigação.

Para terminar a parte prática, no terceiro capítulo, efetuamos a discussão e apresentação dos resultados, que nos permitiu comprovar ou não a questão levantada ao longo da investigação. Por fim, quarto e último capítulo apresentamos as conclusões do trabalho, com a explicação dos resultados alcançados, bem como as limitações encontradas ao longo da realização do trabalho, bem como sugestões para futuros estudos dentro desta linha de investigação.

CAPÍTULO I: SINISTRALIDADE RODOVIÁRIA

Para este capítulo, almejamos explorar a bibliografia existente relativamente ao panorama mundial, regional e local da sinistralidade rodoviária, mediante os dados estatísticos disponíveis mais recentes, a conceptualização, causas e consequências, bem como abordar a legislação e normas regulamentares rodoviárias na Guiné-Bissau e, em mais especificamente, na cidade de Bissau.

1.1 CONCEPTUALIZAÇÃO

A sinistralidade rodoviária (SR) é um dos problemas que emergiu resultante da criação dos veículos rodoviários, cujos prejuízos custam milhares de vidas. Atualmente, é a primeira causa da morte de crianças e jovens, bem como a terceira das pessoas até aos 40 anos e a oitava para as restantes idades no mundo (Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária [ANSR], 2019).

A SR é o resultado de várias falhas registadas no ambiente rodoviário¹, que se traduzem numa ocorrência dos sinistros rodoviários. A consequência de uma simples distração pode traduzir-se num preço muito elevado, que vai além de custos económicos e podendo abranger os sociais, nomeadamente os ferimentos graves e mortes.

De acordo com a ANSR, um acidente rodoviário é uma “ocorrência na via pública ou que nela tenha origem envolvendo pelo menos um veículo em movimento, do conhecimento das entidades (GRN e PSP) e da qual resultem vítimas e/ou danos materiais” (2018, p. 4). A OMS (2021), define acidente de viação como uma colisão ou incidente que ocorra na via pública, que envolva pelo menos um veículo em movimento, sendo contempladas colisões entre veículos, entre veículo com peão, entre veículo com e animais ou obstáculos fixos, entre veículos rodoviários e ferroviários, ou envolvendo apenas o veículo rodoviário. Portanto, também pode ser entendido, como “acontecimento fortuito, súbito e anormal” verificado na via pública resultante da circulação rodoviária que culminam em danos pessoais ou materiais para os intervenientes (Instituto Nacional de Estatística [INE], 2018).

¹ Comportamentos humanos irresponsáveis, condições climáticas, infraestruturas deficientes, veículos em mau estado, excesso de velocidade, falta de uso de dispositivos de segurança e de capacetes, uso de substâncias psicotrópicas, entre outros.

A SR é um problema que assola o mundo inteiro. A sua abordagem é de extrema importância, uma vez que nos ajudará a compreender melhor o fenómeno e as suas dinâmicas. A sua definição está intrinsecamente ligada com vários outros conceitos, como por exemplo, sinistro e/ou acidente de viação, trânsito e entre outros. Como tal, e para melhor compreensão do tema, abordaremos esses conceitos.

1.2 ACIDENTE DE VIAÇÃO

Acidente é uma condição inerente à atividade humana. Desde sempre que o ser humano usou a locomoção como um meio crucial à sobrevivência, entre os vários meios que tinha à sua disposição. Entretanto, a decisão de locomoção teve e sempre terá os riscos subjacentes à condição humana.

O Estado, na qualidade de entidade responsável, tem a obrigação legal de criar condições que possam permitir a mitigação dos riscos inerentes a atividades humanas e promover o exercício dos direitos fundamentais, entre os quais inclui a liberdade de circulação (Danfá, 2021). Segundo a ONU (2022), cabe aos governos locais, assim como aos nacionais, através das suas instituições, desenvolver as suas políticas públicas de segurança que ajudem na redução de acidentes e promoção do bem-estar social.

Relativamente aos acidentes de viação (AV), nas últimas duas décadas, tem sido um dos problemas transversal de todos os países, cujos impactos merecem a atenção de todos, quer a nível nacional ou internacional. AV é considerado um problema de saúde pública que ceifa milhões de vidas, para além de incapacitar milhares de vítimas, temporária ou definitivamente (Organização Mundial de Saúde [OMS], 2015). Além disso, também provoca custos bastantes significativos a nível humano, económico e social (ANSR, 2021).

O conceito de acidente de viação varia de país para país, ou seja, o que é considerado acidente num país pode não ser noutra. A título de exemplo, em Portugal para se considerar acidente de viação tem de estar envolvido no mínimo um veículo e têm que existir danos humanos ou materiais, enquanto na Grã-Bretanha apenas são considerados acidentes de viação aqueles que ocorrem na via pública e tendo resultados em mortes ou ferimentos (Cunha et al., 2007).

Face a essas adversidades, foi aprovado um conceito a nível internacional, que acautela de forma inteligente, todas as possibilidades que possam inviabilizar a comparação dos dados estatísticos entre os países. Definindo de acidente de viação como:

[...] o que ocorre ou tem origem numa via ou estrada aberta à circulação rodoviária pública; do qual resulta uma ou mais vítimas mortais ou com ferimentos e no qual pelo menos um veículo está envolvido. Estes acidentes incluem colisões entre veículos, veículos e peões, veículos e animais ou veículos e obstáculos fixos. Incluem ainda situações de acidente no qual apenas um veículo esteja envolvido não havendo o envolvimento de mais nenhum utilizador da via (IRTAD, 1998, p.13, cit. in Leal, 2016, p. 4).

Por outro lado, IMTT (2010) e SSI (2022) destacam que a maior parte dos acidentes rodoviários que acontecem, podem ser resumidos em três tipos: atropelamento, colisão e despiste.

O atropelamento é o tipo de acidente de viação que acarreta mais consequências aos peões, sendo tipificados como tal quando envolvem, no mínimo, um peão (Sá, 2020).

A sua ocorrência envolve sempre um peão, um dos elementos mais vulnerável no sistema rodoviário, quando este atravessa a faixa de rodagem (na passadeira devidamente assinaladas para passagem dos peões ou não) ou quando circula ao longo da faixa de rodagem ou não (Prevenção Rodoviária Portuguesa [PRP], 2023).

No que diz respeito à colisão, esta pode ocorrer em diversas situações, designadamente quando dois ou mais veículos circulam na mesma direção, no sentido contrário, em interseções nos cruzamentos ou entroncamentos, bem como quando efetuam a manobra de ultrapassagem. Não obstante, importa referir que este tipo de acidente de viação ocorre na maioria de vezes por erro humano. Este erro pode relacionar-se com o facto de o condutor não manter a distância necessária com o veículo que se encontra à frente, ou o condutor do veículo que circula na frente trava bruscamente, muda de fila de trânsito ou muda da direção sem sinalização prévia da marcha, assim como realizações de ultrapassagens indevidas, ou manobras perigosas (PRP, 2023).

Quanto aos despistes, estes são acidentes que ocorrem envolvendo apenas um único veículo. A maioria dos acidentes desse género está associados a fatores humanos (excesso de velocidade, cansaço, condução sob influência de álcool), contudo também as condições da via como no caso de piso molhado, existência de lombas nas estradas, piso enlameado ou

com óleo, podem estar associados, bem como as condições ambientais como por exemplo, vento forte, chuva, neve, fumo, entre outros (PRP, 2023).

Em suma, acidente de viação (AV) é um fenómeno de saúde pública, que causa milhões de mortes pelo mundo, todos os anos. Embora o Estado seja o primeiro responsável para garantir a segurança rodoviária, através do desenvolvimento de ações como sensibilização, fiscalização, melhoria de condições das infraestruturas e das condições de segurança de veículo. No entanto, deve haver uma partilha de responsabilidade, uma vez que a contribuição de todos é indispensável, bastando uma conduta responsável e segura para ajuda a prevenir a ocorrência de AV.

1.3 SISTEMA RODOVIÁRIO

A sinistralidade é um problema do sistema rodoviário que surgiu com o aparecimento e o desenvolvimento do transporte rodoviário. Segundo Leal (2016), este fenómeno surgiu nos meados do século XIX, mais ou menos em 1896, quando se registou a primeira vítima mortal em consequência de um acidente de viação AV.

O sistema de transporte, inicialmente começou a ser desenvolvido nos países mais desenvolvidos do mundo e, aos poucos, vai progredindo para o resto dos países do mundo (Leal, 2016). Isto explicar o porquê da diferença que se verifica na matéria da segurança rodoviária entre os países. Os países da Europa e da América são os que apresentam melhores padrões da segurança rodoviária, contrariamente do que se verifica nos países da África, do Pacífico Ocidental e do Mediterrâneo Oriental (OMS, 2023b).

Importa dizer que a segurança rodoviária pode ser entendida como um conjunto de normas sociais valorativas da capacidade dos cidadãos se movimentarem livremente de um local para outro sem sofrerem lesões ou danos nos seus bens (Salaver, 2005, as cited in Meirinhos, 2011).

Atualmente, de todos os sistemas de transportes existente no mundo, o sistema de transporte rodoviário é um dos ambientes mais perigosos que as pessoas utilizam no seu dia a dia (ONU, 2022), ou seja, é o que mais tira vidas humanas (Villalta et al. 2019).

Segundo Simões (2015), a segurança rodoviária é um direito fundamental que as pessoas têm e deve ser assegurado pela entidade responsável do sistema nacional de trânsito (SNT), uma vez que sobre ele recai a responsabilidade de garantir o exercício desse direito.

O exercício desse direito implica ao condutor uma responsabilidade acrescida, devendo estar atento às adversidades do ambiente de trânsito, tendo em conta os imprevistos que possam advir, se for necessário advertir e corrigir as falhas dos outros utentes da via.

Sistema é um termo flexível que pode ser aplicado em várias atividades do ser humano. Na perspectiva de Gomes & Marcial. (2019), um sistema é composto por vários elementos (concretos e abstratos) organizados de forma inteligente, que se relacionam entre si, formando uma ou mais funções para atingir um determinado fim.

No que diz respeito ao sistema rodoviário, este é composto por diversos fatores, tais como o humano, o veículo, a via e o ambiente (Leal, 2016). Por um lado, Anjos (2016) e Siteo (2023), mencionam que esse sistema é constituído pelo Homem que assume o papel de condutor ou peão, através do esforço, guia um veículo, que se desloca numa determinada via.

Por outro lado, Long & Dhillion (2014), definem o sistema de tráfego rodoviário como um “sistema complexo e dinâmico relacionado com o conjunto composto pelo Homem, veículo, ambiente rodoviário e a forma como estes interagem entre si” (cit in Pereira, 2016 p. 43).

Doravante, para que esse sistema funcione é necessário que haja, um constante trabalho de três fatores em simultâneo, isto é, um condutor, um veículo e a via. Segundo Pereira (2016), esses elementos, apesar de apresentarem papéis diferentes (um maior que o outro), todos são indispensáveis para que ocorra um acidente de viação, isto significa, a ausência de um desses elementos é suficiente para que o acidente não ocorra. Logo, pode concluir-se que o Homem, o veículo e as vias, são fatores indispensáveis para o funcionamento do sistema rodoviário. Assim, a prevenção do sinistro deve ser focada especialmente nesses três fatores.

É importante compreender a forma como os fatores do sistema rodoviário interagem entre si, uma vez que essa interação está inerente a certos riscos que se traduzem em conflitos como acidentes de viação ou condicionamento de mobilidade das pessoas (Leal, 2011).

É consensual que a conduta humana é o elemento principal para o sucesso ou insucesso do sistema rodoviário. De acordo com Montoro (2008), o fator humano desempenha o papel chave para a prevenção de sinistros rodoviários e na promoção de segurança.

Para Longa (2022), o fator humano assume maior importância, porque é o único fator do sistema rodoviário que possui a capacidade de raciocínio, ou seja, consegue receber, processar, analisar e compreender as informações emitidas no ambiente rodoviário e decidir a conduta a adotar, pelo que a segurança de todo o sistema depende, em maior parte, do seu comportamento. Assim, conhecer as regras e o funcionamento do trânsito, deve fazer parte das obrigações e da responsabilidade de todos os utilizadores do sistema rodoviário (Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres, I.P. [IMTT], 2010).

Em geral, os autores concordam que o fator humano é o elemento mais importante do sistema rodoviário, mas também é a maior causa da sinistralidade rodoviária. Porém, o Homem, enquanto condutor ou peão, desempenha um papel fundamental que determina se vai ocorrer ou não acidente de viação (Belo & Queirós, 2011).

Segundo Leal (2011), a condução é um processo complexo que pode ser compreendido sob três perspetivas diferentes: primeiramente, “está relacionado com a interação contínua do condutor com o seu veículo, que resulta em mobilidade individual” (p.139). Seguidamente, pode ser vista como a “recepção contínua de múltiplos estímulos do ambiente rodoviário e a consequente tomada de decisões oportunas e continuadas, de que resulta mobilidade coletiva e o trânsito” (p. 139). Por fim, e mais complexo, esta perspetiva “está relacionada com os atributos individuais do fator humano, quer a nível biológico, psicológicos e sociais que determinam as suas atitudes e comportamentos” (Leal, 2011, p. 139).

Perante o exposto, o Homem enquanto condutor tem a obrigação de aprender um conjunto de procedimentos teóricos e práticos que devem ser aplicados durante o exercício da condução, possibilitando desenvolvimento competências necessárias, que permite efetuar a condução segura, independentemente do tipo e da característica do veículo. Na mesma lógica, IMTT (2010) afirma que “é exigido ao condutor um elevado nível de atenção e concentração, que devem ser mantidas durante todo o período de condução, a fim de poder reagir adequadamente a acontecimentos imprevistos e antecipar incidentes e acidentes” (p.13).

O exercício da condução além de ser complexo e mutável, é dinâmico, em virtude de depender de vários fatores, quer a nível interno (stress, fadiga, cansaço, entre outros) ou externo (condições climáticas, más condições das vias, falha, avaria do veículo, entre outros) (IMTT, 2010). Assim, mediante estas adversidades, o condutor deve evidenciar o

comportamento mais adequado tendo em conta cada situação, visto que o sucesso desse sistema depende maioritariamente da forma de como e quando decide ações a adotar nas vias. Assim sendo, precisa manter um nível elevado de atenção e concentração na condução, a fim de poder garantir a segurança de todos utilizadores do sistema.

Por outro lado, o Homem, enquanto peão, é o elemento mais frágil do sistema do sistema rodoviário. De acordo com a al. q) do art.º 1 de Código de Estrada Português (CEP), o Homem enquanto peão e ciclista, é o elemento mais vulnerável deste sistema, especialmente quando se trata de crianças, idosos, grávidas, deficientes ou pessoas com mobilidade reduzida, cuja suas características naturais (física ou psicológica) não conseguem conferir autoproteção perante um acidente de viação.

O veículo é o elemento que torna o Homem um condutor, criando esta ligação com a via. Tal como outros elementos, desempenha um papel importante. Contudo, a sua falha, defeito ou avaria pode provocar um grande prejuízo físico, psicológico e financeiro. Conforme Marracho (2013) afirma, as empresas de construção de veículos têm aplicado um enorme esforço na melhoria dos mecanismos de segurança, conferindo aos veículos a máxima proteção aos ocupantes e outros utilizadores das estradas.

Os sistemas de segurança (ativa e passiva), são duas categorias diferentes de medidas que o veículo dispõe para proteger os utentes das estradas em caso de acidente de viação. Segurança ativa atua essencialmente na prevenção de acidentes. Por outras palavras, é um conjunto de dispositivos mecânicos e eletrónicos que se encontram à disposição do condutor, ou não, e que atuam na prevenção de acidente e no controlo do veículo (Sitoe, 2023).

Alguns dos dispositivos deste sistema, dependem exclusivamente da ativação do condutor, como no caso dos sistemas da iluminação, os espelhos retrovisores, a buzina, sistema de travagem e, outros que funcionam automaticamente, nomeadamente o sistema automático de travagem ou o sistema de controlo eletrónico de estabilidade e tração (Sitoe, 2023; Anjos, 2016). Por outro lado, a segurança passiva visa essencialmente atuar na proteção do condutor e dos ocupantes do veículo, quando o condutor não consegue evitar o acidente, ou seja, o uso de cinto de segurança, apoio da cabeça, a função de Airbag, o sistema de retenção para crianças, entre outros. Estes mecanismos não evitam acidentes, mas minimizam o agravamento dos danos pessoais e materiais que possam advir no sinistro rodoviário (Sitoe, 2023).

Relativamente à via, este é um elemento inamovível do sistema rodoviário que permite a circulação dos veículos, peões e animais. De igual modo, pode ser definido como a junção de estradas e rodovias, que variam em termos de condições e tamanhos, interligam as áreas geográficas, bem como permitem o transporte de pessoas e mercadorias através de veículos. Segundo Padillo et al. (2020, p.48), “as vias podem ser vias internas de condomínios, ruas, avenidas, caminhos, passagens, estradas” e entre outros espaços abertas a circulação pública.

Na ideia de Marracho (2013), a via “é uma infraestrutura física destinada ao trânsito rodoviário e pedonal” inerente às várias condicionantes atmosféricas que podem dificultar o exercício da condução. O autor acrescenta ainda que a sua constituição, para além das condições físicas, nomeadamente pavimento, inclinação e números de faixas, também comporta características específicas, designadamente “os sinais rodoviários, semáforos, bandas sonoras, barreiras de proteção, iluminação e entre outros elementos” (p.18). Neste sentido, as características da via podem ou não contribuir para a ocorrência de sinistros rodoviário.

Quando uma via de grande dimensão, bem sinalizada, visível, alcatroada e com boa superfície, a condução é facilitada, fazendo com que o condutor cometa menos erros (Marracho, 2013). Contrariamente, quando a via é pequena e contém uma curva extensa de tamanho reduzido, de ângulo morto na sua parte final, tudo isto contribui para o condutor perder o controlo do veículo (Marvão, 2006).

De acordo com Montoro (2008), entre os elementos que constituem o sistema rodoviário, o fator ambiente está incluído no elemento via, concluindo assim, que o sistema rodoviário é constituído por três elementos. Trata-se de um entendimento contrário ao de Oliveira (2007), que considera o fator ambiente como um elemento independente da via, uma vez que a sua intervenção consegue afetar a condução do veículo, possibilitando a ocorrência de acidente.

Em suma, Morgado & Anjos, (2016), Gomes et al. (2019), Montoro (2008) e Siteo, (2023), defendem que o sistema rodoviário é constituído por três elementos, Homem, veículo e a via. Enquanto que Oliveira (2007) e Leal (2016), acrescentam um quarto elemento, o fator ambiental.

Perante o exposto, podemos concluir que o sistema rodoviário é um sistema que organiza as infraestruturas viárias e as suas dinâmicas, ligando várias áreas geográficas por meio das vias, permitindo o transporte de pessoas e mercadorias de forma segura através do veículo, promovendo o desenvolvimento económico e a preservação do meio ambiente através da redução da emissão de combustíveis fósseis.

1.4 PANORAMA DA SINISTRALIDADE RODOVIÁRIA

O surgimento do veículo é uma das invenções humanas que impactou significativamente o modo de viver da sociedade moderna. O seu conceito relaciona-se com os meios de transporte destinados a facilitar o transporte de pessoas e os seus bens. Os veículos rodoviários geram muitos benefícios no que diz respeito à mobilidade de pessoas e de mercadorias, pois permitem num curto espaço de tempo e de modo eficiente facilitar a atividade económica, contribuindo para o desenvolvimento socioeconómico a nível nacional ou internacional.

Em contrapartida, a humanidade paga um preço muito elevado por esses benefícios, devido aos prejuízos que os veículos acarretam para a sociedade. De acordo com a ANSR (2021), a SR é considerada como um dos problemas mais graves da saúde pública para a sociedade. A OMS (2021a) relata que a SR é a oitava maior causa de morte de pessoas de todas as idades. No mundo morrem cerca de 1,35 milhões de pessoas anualmente nas estradas, tendo uma média de cerca de 3500 pessoas mortas por dia, e entre 20 a 50 milhões de pessoas com lesões graves. As lesões e traumas resultantes de sinistros rodoviários constituem a principal causa de morte de crianças e jovens adultos entre 5 e 29 anos idades, sendo a terceira causa de morte até aos 40 anos (OMS, 2018; 2021a).

Por outro lado, segundo informações retiradas do *Institute for Health Metrics and Evaluation* (IHME) da Universidade de Washington no Estado de Seattle em 2019, menciona que cerca de 175 000 pessoas, com idade compreendida entre 15 e os 24 anos, que perderam a vida nas estradas mundiais, aproximadamente 80% eram do sexo masculino e 20% do sexo feminino (Dekra, 2022). Desses sinistros, o continente Asiático registou mais de 95 000, seguidamente o continente Africano com 40 000, e mais de 25 000 para o continente Americano e por fim cerca de 10 000 no continente Europeu (Dekra, 2022). De acordo com os estudos internacionais, os sinistros rodoviários acarretam um custo

económico social de cerca de 3% do Produto Interno Bruto (PIB) (Dekra, 2022), podendo chegar a 5% do PIB nos países de baixos rendimentos (OMS/AFRO, 2016).

Segundo o relatório da OMS (2015), é descrito que desde 2010, 68 países registaram um aumento de números de mortes por lesões do trânsito, sendo que a maior parte das vítimas são peões, ciclistas e motociclistas. Não obstante, isto deve-se porque em muitos países do mundo, esses utentes não têm condições de pagar para terem acesso aos veículos mais seguros, são ainda bastante esquecidos no planeamento e na construção das estradas (OMS, 2018).

A redução de números de vítimas do trânsito evidenciado nos países desenvolvidos comprova que as perdas humanas e materiais causadas pela sinistralidade rodoviária podem, de alguma forma, ser evitadas. No entanto, é possível e desejável conseguir metas mais favoráveis.

A Organização das Nações Unidas, em cooperação com os seus parceiros, criou o Plano Global-1², onde exorta aos países de baixo e médio rendimento a acelerar a implementação e o desenvolvimento das estratégias do sistema seguro (OMS, 2011). Da mesma forma, o *International Road Assessment Programme* (iRAP)³, incentiva a criação de programa de avaliação de estradas e de investimento nas infraestruturas rodoviárias comprovadas para evitar a perda de mais vidas (OMS, 2018). Acrescenta ainda que, se todos os países do mundo conseguissem cumprir com a meta da ONU, isto é, atingirem estradas de 3 estrelas, para além de 400.000 mortes e ferimentos graves que seriam evitadas, mas também serviriam como uma vacina para estradas, quando aplicadas de forma consistentes, acabariam com as mortes e lesões (OMS, 2018).

Por outro lado, a assembleia geral da ONU, destaca a importância da segurança rodoviária ser tratada como uma agenda prioritária no mais alto nível político do governo, tal como tratam os assuntos da educação, saúde, adaptação climática, entre outros (ONU, 2022).

² Global Plan for the Decade of Action for Road Safety 2011-2020.

³ É uma instituição de caridade registada, dedicada para salvar vidas, eliminando estradas de alto risco em todo mundo.

A boa notícia é que na “Declaração de Escolmo Plano”⁴, os governos reforçaram o seu compromisso com a Agenda 2030 para o Desenvolvimento Sustentável sobre a Segurança Rodoviária onde se estabeleceu um objetivo ambicioso, reduzir a mortalidade e ferimentos nas estradas em pelo menos 50% até 2030 (ONU, 2022).

Todavia, esse compromisso mostra uma certa preocupação dos governos em relação às mortes nas estradas, tal como alguns países já definiram as classificações das estradas conforme recomendações da ONU, bem como estabeleceram ações de execução de “estradas mais seguras, veículos mais seguros, usuários mais seguros das estradas e a gestão da segurança no trânsito e cuidados pós-traumático” (OMS, 2018).

Portanto, as autoridades de trânsito e as organizações de segurança responsáveis pela rede viária devem trabalhar na recolha de dados de acidente de viação para analisar padrões e comportamentos, identificar as fontes de riscos e posteriormente desenvolver ações e medidas preventivas. A prevenção rodoviária é um objetivo importante para melhorar a segurança rodoviária e proteger vidas.

1.5 CAUSAS DA SINISTRALIDADE RODOVIÁRIA

A compreensão das causas da SR é uma condição indispensável para a existência de um combate eficaz que permita salvar vidas humanas e proteger bens materiais dos sinistros.

Segundo Oliveira (2007), os termos fatores e causas são bastante usados no contexto da sinistralidade, mas na maioria das vezes, as pessoas cometem erros em apontar a um ou mais fatores como as causas da SR. Todavia, embora os dois termos refiram elementos ou situações que contribuem para a ocorrência de acidentes de viação, são conceitos diferentes.

Perante o exposto, segundo o dicionário Priberam, a palavra “fator” significa “Aquele que faz ou executa uma coisa”, ou seja, elemento ou condição que tem uma influência direta ou indireta no acontecimento de um fenómeno. Diferente da “causa” que refere a “agente que dá existência ao que não existia”, ou seja, pode ser entendido como o motivo ou evento específico que pode ser identificado como provocador direto do acidente.

⁴ Terceiro Documento da Conferência Ministerial Global sobre a Segurança Rodoviária – Implementação da Agenda 2030 para o Desenvolvimento Sustentável, bem como reflete as recomendações do Grupo de Peritos Académicos da conferência e as suas avaliações independentes e científicas dos progressos realizados durante a Década de Ação para a Segurança Rodoviária 2011-2020 e as suas propostas para o caminho a seguir.

Do ponto de vista do Oliveira (2007), abordar e analisar o problema na perspectiva geral, incluir todos os possíveis fatores que podem contribuir para a ocorrência de acidente é melhor do que limitar apenas a estudar uma parte ou diminutiva do problema. Portanto, os fatores fornecem uma visão geral e abrangente de condições que ajudam para a ocorrência de um sinistro, enquanto as causas são comportamentos ou eventos concretos diretamente ligados a um acidente.

O sistema rodoviário é um sistema muito complexo, cujo funcionamento implica haver uma combinação, de pelo menos três elementos desses fatores (homem, via e veículo), sendo necessário que a ação humana resulte no processo individual da condução (Fortes et al. 2021; Leal, 2016 e Pereira, 2016).

A interação dos fatores do sistema rodoviário, apresentam-se diversas vezes de forma desequilibrada, traduzindo-se num conflito rodoviário que se manifesta por meio da ocorrência de um acidente de viação, ou seja, “conflito entre veículos, entre estes e as áreas adjacentes as infraestruturas rodoviárias ou entre veículos e peões” (Leal, 2011, p. 140).

Leal (2011), afirma que os estudos são unânimes em atribuir ao fator humano a maior parte da responsabilidade da sinistralidade rodoviária. Conforme disserta Pereira (2016) e Dekra (2022), o comportamento humano é a principal causa da sinistralidade rodoviária, cerca de 90% das falhas que ocorrem na sinistralidade rodoviária, advêm do erro humano.

Segundo Neto e Kleinubing (2012), as causas de um acidente de trânsito podem ser vistas em duas perspectivas:

Causas imediatas, constituídas de fatores específicos imediatamente anteriores ao acidente (falha humana, defeito nas vias e nos veículos), os quais são tratados por meio de multas e processos na justiça (p. 17). Causa subjacentes, constituídas dos esquemas de circulação (mobilidade e traçado viário), projetos de veículos, educação para o trânsito, legislação, fiscalização e justiça do trânsito, os quais são tratados por meio de ações preventivas (Neto e Kleinubing, 2012, p. 17).

Segundo estudos citados por Leal (2016), o fator humano é mencionado como responsável por 96% das causas relacionadas diretamente como no acidente rodoviário, contra 3% de veículo e 6% de casos ligados a estrada. No fator humano, as falhas como

“erros de percepção” ou reconhecimento e “erros na tomada de decisão” são as que foram mais apontadas (p. 12). O autor conclui com base nesses estudos que, 76% das causas indiretas estão relacionadas ao fator humano, 21% ao fator veículo e 48% ao fator via (Leal, 2016).

Fortes et al. (2021), por sua vez menciona que os fatores da sinistralidade são, “o veículo; os comportamentos; os fisiológicos; o institucional; os ambientes; os circunstanciais e os de ordem imediatas” (p. 33).

O fator humano é reconhecido pela sua capacidade de observar e controlar o ambiente rodoviário, para que em conjunto o sistema funcione de forma adequada (Meirinhos, 2011). Por isso, espera-se um comportamento digno e seguro em relação a fatores de risco como as distrações, álcool, fadiga, excesso de velocidade, uso de aparelhos (telemóvel), bem como o cumprimento de regras e normas do trânsito (Belo & Queirós, 2011). Neste sentido, o Homem deve sempre, em contexto rodoviário, ter presente a qualidade de “observar, pensar e de decidir” em todas as ações e manobras a realizar, uma vez que o sistema depende da maneira como esta interação é realizada (Meirinhos, 2011).

Do ponto de vista de Oliveira (2007), poderia acrescentar o fator organizacional, transversal a todos os outros, que exprime a cultura de um povo ou de uma população, e que influência os outros fatores com a exceção do meio ambiente. Por outro lado, este engloba os programas inapropriado de formação dos condutores, dificuldade de acesso as informações, pouca orientação do código da estrada e fiscalização rodoviária desajustado (Fortes, et al. 2021).

Doravante, é errado afirmar que todas as causas de acidente é apenas culpa dos condutores, uma vez que as condições de segurança dos veículos e das vias, também contribuem para que ocorram acidentes de trânsito.

Conforme defendem Neto e Kleinubing (2012), é um mito afirmar que 99% dos acidentes de trânsito são causados unicamente pela falha humana. Os autores referem ainda que defender essa teoria, é praticamente, estar a retirar a responsabilidade dos outros fatores que de alguma forma contribuem para a ocorrência de acidente de trânsito, assumindo os condutores essa responsabilidade (Neto e Kleinubing 2012; Pereira, 2016).

Segundo Fortes et al. (2021) o fator veículo comporta problemas relacionados com projeto, manutenção e na conservação. Entretanto, cuidar do estado de veículo, da sua

manutenção, da sua idade, estado dos pneus, sistemas de travagens, sistemas da iluminação, visto que estas deficiências podem ser as causas para a ocorrência de acidente de trânsito (Leal, 2016).

Podemos considerar como fatores ambientais, todos as condições que afetam a via e podem influenciar o exercício a condução, aumentando o risco de acidente. Para Montoro (2008), os fatores ambientais compreendem:

a existência da água na via; a baixa visibilidade atmosférica; o vento forte; a existência de animais, objetos e de outros veículos na via e sua interação; a ocorrência de catástrofes naturais e de outros fenómenos externos, tais como a existência de óleos, resinas vegetais ou de outras substâncias derrapantes que possam diminuir a coeficiência de atrito na via (...), humidade, precipitação, neve ou gelo, diminui os limites de aderência de pneus com o piso (p.104).

Essas condições meteorológicas, como a chuva, nevoeiro, gelo e neve alteram substancialmente as condições do normal funcionamento rodoviário, circunstância que se agrava quando os pneus se encontram em mau estado. De igual modo, reduzem a capacidade de visibilidade do condutor, implicando a existência de um sistema de iluminação e de sinalização (faróis, luzes de presença, travagem [stops] e pisca-pisca) no seu pleno funcionamento (Educação Rodoviária, 2024).

De acordo com a classificação das causas e de gravidade, Moraes (2018), aponta em primeiro lugar os erros de decisão e de percepção, de seguida a influência da bebida alcoólica, o excesso de velocidade e por último a falta de atenção.

Todos esses fatores estão, de alguma forma, relacionados com a fator humano. Vejamos o caso do excesso da velocidade, que depende da vontade do condutor. Neste sentido, ao condutor, na maioria dos casos, deve ser imputado a responsabilidade, podendo ser de menor ou maior grau de acordo com a situação. Apesar disso, Pereira (2016), defende que essa responsabilização não deve ser total, porque o fator como via, veículo e o meio ambiente podem estar na origem de acidente.

Por outro lado, Azevedo (2019), menciona que os comportamentos de risco associados à SR são um problema muito complicado, considerando os fatores individuais e externos ou ambientais.

Segundo o inquérito realizado na Região Autónoma dos Açores que teve como objetivo conhecer as consequências comportamentais dos condutores após serem intervenientes num acidente de viação, apurou-se que as Mulheres são mais afetadas pelo trauma (60%) do acidente em relação aos Homens (46%) (Peixoto, 2006). Além disso, também se verificou alteração do comportamento dos 52% dos inquiridos que já registaram acidente (Peixoto, 2006).

De acordo com variável “sexo”, o autor demonstra que os homens (75%) são mais cautelosos em relação às mulheres (60%). Quanto ao sentimento de insegurança, o género feminino apresenta maior resultado 25% em relação ao género masculino 16%. Mesmo acontece no que se refere à condução mais lenta, as mulheres apresentam maior preferência a esta opção (11%), enquanto os homens são 8 em cada 100. E por fim, em relação a reduzir a velocidade e encostar à direita durante a ultrapassagem, as mulheres apresentam melhor resultado (49% contra 39%), enquanto na opção de manter a velocidade e a direção, os homens ostentam maior propensão (58% contra 47%) em comparação com as mulheres (Peixoto 2006).

Leal (2016) conclui que as causas humanas resultantes de sinistros rodoviários, são únicas e variável, isto é, cada caso é um caso, pelo que podemos concluir que nem todos os comportamentos considerados perigosos, nomeadamente a condução em estado de embriaguez, o excesso de velocidade, os erros de decisão ou de perceção, estão na origem dos acidentes de viação.

Para Barbosa (2008), o fato de existir o maior número de veículos a circular, aumenta o risco de acidente. Ademais, atua igualmente como fator determinante no “volume do tráfego, na distância percorrida, no tempo médio de viagem, sendo estes elementos que intervêm no aumento ou na diminuição da SR” (p. 8).

Em suma, a segurança rodoviária exige a existência de um equilíbrio adequado entre os elementos que compõem o sistema rodoviário, para que quando um elemento falhe, o sistema tenha a capacidade de prevenir a ocorrência do acidente, ou em última análise prevenir resultados mais gravosos. Contudo, os condutores para além das suas obrigações

legais, sociais e culturais, devem ter um comportamento responsável e exemplar, prestando atenção às informações do meio rodoviário que permitem adequar a condução em conformidade com as adversidades que podem surgir. No entanto, também as infraestruturas devem ser planeadas e construídas com barreiras físicas, separando a zona pedonal da ciclovia e das estradas no sentido de promover uma mobilidade segura de todos os utentes da via.

1.6 SINISTRALIDADE RODOVIÁRIA NO CONTINENTE EUROPEU

Ao longo dos anos a Europa tem desenvolvido vários planos de ação para a prevenção dos danos materiais e humanos causados pela sinistralidade rodoviária. Atualmente, é o continente modelo a seguir na questão da segurança rodoviária. Segundo o Parlamento Europeu [PE] (2021a), 18 países da União Europeia (UE) testemunharam a diminuição do número de vítimas mortais, registando-se uma redução de 36% de mortes entre 2010 e 2020 (PE, 2021a).

As estradas europeias, apesar de se encontrarem em bom estado de conservação, com medidas de segurança qualificadas, continuam a registar números de mortes bastante preocupantes. De acordo com o Parlamento Europeu (PE), anualmente, aproximadamente 22.700 pessoas continuam a perder a vida nas estradas europeias e cerca de 120.000 ficam gravemente feridas. Sem mencionar o custo anual de 2% do Produto Interno Bruto (PIB), para cobrir as despesas inerentes a esse fenómeno (PE, 2021a).

Ao longo de dez anos, mais de 11.800 crianças e jovens até aos 17 anos, morreram de colisões na UE (PE, 2021a). O resultado das taxas da mortalidade, apesar de ter melhorado, não cumprem com os objetivos traçados no programa de segurança rodoviária, que se consubstancia em reduzir as mortes em pelo menos 50% até 2020 (PE, 2021b). Como tal, verifica-se que as melhorias na segurança rodoviária não têm sido uniforme em todos os estados-membros da União Europeia, variando de país para país (Leal, 2016; Pereira, 2016 e Comissão Europeia [CE], 2023).

A título de exemplo e conforme menciona a Comissão Europeia no seu comunicado de imprensa, a Lituânia e a Polónia foram países que registaram a maior descida na UE, uma taxa superior a 30%, sendo seguidos pela Dinamarca, que registou uma redução de 26% (CE, 2023). Contrariamente aos países como a Irlanda, Espanha, França, Itália, Países de Baixos

e Suécia que, nos últimos três anos, o número das suas vítimas manteve-se estável (CE, 2023).

Contrariamente a outros países da União Europeia, Portugal não conseguiu cumprir com o objetivo do ano 2021. Entre 2016 e 2017, Portugal registou um aumento de vítimas mortais de 14%, valor que representa uma taxa de 62 mortes por milhão de habitantes, acima da média da UE (51 mortes por milhão de habitantes) (PE, 2021a). Contudo, se olharmos para o histórico da sinistralidade rodoviária, verifica-se que Portugal tem melhorado bastante, entre 2010 e 2018, registando uma redução anual mais elevada da UE (taxa de 28% de mortes por milhão de habitantes), constituindo um valor superior à taxa média da UE (Sistema de Segurança Interna [SSI], 2022).

O fato dos Estados Membros da UE apresentarem taxas de mortalidade bastante diferentes no ambiente rodoviário, explica, de certa forma, o nível da preocupação que cada país apresenta no combate da sinistralidade rodoviária. Segundo Pereira (2016), essa adversidade apresenta uma série de dificuldades na implementação transversal das estratégias desenvolvidas pelas instituições europeias. Não obstante, apesar do avanço na matéria da segurança rodoviária, conclui-se que existe uma diferença considerável entre os estados europeus (CE, 2023).

No entanto, é importante elucidar que, no geral, a segurança rodoviária tem apresentado melhorias significativas nos últimos anos, tendo em conta o conjunto de medidas implementadas para melhorar a segurança nas estradas. A União Europeia, tal como outras organizações internacionais, tem desenvolvido estratégias rodoviárias para os seus estados-membros, que visam melhorar a segurança dos veículos, a segurança das infraestruturas, implementar boas práticas rodoviárias, incentivar os motoristas e utilizadores das estradas a adotarem comportamentos seguros e responsáveis, bem como incentivar estudos científicos nessa matéria (CE, 2023).

De referir que no ano 2022, os objetivos (média de 46 mortes por 1 milhão de habitantes) não foram alcançados, sendo que houve aumento de 3% de mortes na UE entre 2021 e 2022 (CE, 2023). Não obstante, isto não quer dizer que as medidas adotadas na segurança rodoviária no continente europeu não tenham melhorado (Morgado & Anjos, 2019). Ao compararmos o índice da mortalidade registado na última década (2010-2020), verifica-se que o número de vítimas diminuiu cerca de 36% (CE, 2021).

Em 2020, embora esses dados possam ser falaciosos tendo em conta a redução de veículos a circular decorrente do estado de emergência decretado durante a pandemia Covid-19⁵, 18 Estados Membros testemunharam a redução do seu número de mortes nas estradas, constatando-se uma redução de 17% da taxa de mortalidade na UE em comparação com 2019, o que significa que quase 4 mil vidas foram salvas (CE, 2021).

O Plano Global -1, apesar de ter fracassado no seu objetivo principal, nomeadamente estabilizar e depois diminuir o alto índice da morbilidade e mortalidade para a década 2010-2020, permitiu fortalecer compromissos políticos e conduziu à elaboração de medidas de intervenção concretas que ajudaram a salvar vidas e reduzir o risco de ferimentos no ambiente rodoviário.

Em 2019, o PE aprovou a implementação obrigatória de 30 equipamentos de segurança, entre eles a assistência inteligente de velocidade, o aviso de distração do condutor, o sistema de travagem de emergência e assim por diante. O objetivo por detrás deste plano estratégico é de evitar a morte de mais de 25.000 pessoas e, reduzir para 140.000 números de feridos graves até 2038 (PE, 2019).

Tal como outras regiões reafirmaram o seu compromisso da Década de Ação para a Segurança Rodoviária 2021-2030 (ONU, 2022), a região europeia através do PE aprova o Quadro Estratégico União Europeia em matéria de segurança rodoviária (Visão Zero), cujos objetivos visam definir os principais caminhos necessários para atingir a meta de zero mortes nas estradas europeias até 2050 (PE, 2021a). Por conseguinte, a estratégia comporta alguns critérios, nomeadamente: a) limite da velocidade (30km/h velocidade máxima em zonas residenciais e de elevada circulação de ciclistas e peões); b) tolerância zero para a condução sob o efeito de álcool; e d) dispositivos de segurança em infraestruturas e veículos (CE, 2023).

Portanto, a sinistralidade rodoviária, mesmo na Europa, a região mais avançada em termos da segurança rodoviária, continua a ser o maior obstáculo da segurança pública. Neste sentido, concluímos que apesar do avanço que hodiernamente testemunhamos na Europa, ainda há muito para se fazer, considerando que ainda se registam perdas significativas de vidas humanas todos os anos.

⁵ Estado de emergência - medidas restritivas de circulação.

1.7 SINISTRALIDADE RODOVIÁRIA NO CONTINENTE AFRICANO

A introdução do veículo a motor no Continente Africano representa, sem sombra de dúvida, o fator mais importante que aconteceu no século XX. No entanto, os acidentes de viação têm sido negligenciados na investigação científica, conforme referem Gewald et al. (2009). Os números de vítimas de sinistralidade rodoviária são bastante alarmantes. Segundo OMS (2018), as vítimas mortais continuam a aumentar, cerca de meio milhão de pessoas que perdem as suas vidas anualmente.

Atualmente, no universo dos veículos matriculados existentes, a região africana possui apenas 3%, todavia é responsável por 20% de vítimas mortais oriundas de acidentes rodoviários em todo mundo, com aproximadamente 272.000 africanos a perderem as suas vidas nas estradas todos os anos (OMS, 2021a). Em 2017, segundo relato de Comité Regional para a África⁶, dos 10 países que registaram o maior índice de mortalidade no mundo em acidente de viação, cinco são países africanos (OMS/AFRO, 2017).

A taxa de mortalidade na região africana provocada por acidentes de viação, continua a ser mais elevada do que a média mundial, de 17,4 por 100 mil habitantes (OMS, 2023b). Segundo o Comité Regional para África⁷, a meta na Década de Ação (2011-2020) para a segurança rodoviária na região africana, que previa reduzir o número de vítimas mortais no trânsito em pelo menos 50%, até 2020, não foi alcançada. No entanto, esta situação deve-se ao facto dos países não conseguirem implementar os cinco pilares da segurança rodoviária, nomeadamente a gestão da segurança rodoviária, mobilidade e estradas mais seguras, veículos mais seguros, maior segurança dos utentes da estrada e resposta pós-acidente (OMS, 2023b).

Em média, todos os dias morrem mais de 650 pessoas nas estradas africanas, representando uma taxa de 26,6 por 100 mil habitantes (OMS/AFRO, 2016) e, aumentou para 27,2 mortes por 100.000 habitantes em 2019 (OMS, 2023b). Com essa taxa, o risco é 3 vezes maior em países de baixo rendimento em relação aos países de alto rendimento (OMS, 2018). É a principal causa da morte de crianças e jovens e, a terceira maior causa de

⁶ Primeiro relatório sobre o estado de implementação da Década de Ação para a Segurança Rodoviária na Região Africana.

⁷ Segundo relatório de progresso sobre a implementação da Década de Ação (2011-2020) para a Segurança Rodoviária na Região Africana.

mortalidade, ultrapassando os fenómenos como a guerra, a sida ou a tuberculose (OMS, 2018). A maior parte das vítimas, cerca de 40%, são utentes mais vulneráveis (peão, ciclistas e motociclistas) (ONU, 2021). A situação agrava com a expansão do sistema rodoviário motorizado e o facto dos utentes negligenciarem a adoção das medidas de segurança (OMS/AFRO, 2017).

Conforme relata a OMS (2015), os principais fatores de riscos de acidentes rodoviários nas estradas africanas são o excesso de velocidade, a condução sob efeito do álcool e a não utilização de dispositivos de segurança (capacete, cinto de segurança e dispositivo de retenção de crianças). Não obstante, embora a maior parte dos países africanos ainda não tenham legislação que fale adequadamente sobre fatores de riscos, como o excesso de velocidade, a taxa da alcoolemia no sangue (TAS), uso de capacete em motociclos, o uso do cinto de segurança e a utilização de dispositivos de retenção para crianças (OMS 2018 e OMS, 2023b). Contudo, já houve progressos de 22 países que alteraram as suas legislações sobre um ou mais fatores de risco, protegendo assim, mais de mil milhões de vidas (OMS, 2018).

No caso do excesso de velocidade, por exemplo, é um fator de risco importante a ter em conta no aumento de números de mortes e feridos. A OMS (2021) disserta que os dados recentes mostram que quanto maior for a velocidade na área urbana, maior é a probabilidade de ocorrer um acidente mortal. Ou seja, o aumento da média de velocidade de 1km/h equivale a um risco de 3% mais elevado de acidente e um aumento de 4% a 5% de vítimas mortais. No entanto, o limite da velocidade de 50km/h nas estradas urbanas, onde há muito tráfego pedonal e de ciclistas, não é suficiente para evitar mortes (OMS, 2021). Deste modo, o secretário-geral da ONU, António Guterres, encoraja a necessidade de se fazer mais para evitar as mortes que podiam ser prevenidas (OMS, 2021).

Por outro lado, Schwikowski (2023) adverte que a corrupção no seio das autoridades fiscalizadoras inviabiliza não apenas o cumprimento das normas e regras de trânsito de muitos países da África, mas também incentiva à prática generalizada de infrações rodoviárias devido à sensação de impunidade. Entretanto, a fiscalização deve ser rigorosa, para eliminar qualquer indício que possa promover o desrespeito das normas legais em vigor, o que evita, de uma certa forma, a ocorrência de acidentes de viação.

No momento, a região africana carece de uma estratégia de segurança rodoviária que sirva de modelo orientador para os seus países, tal como se verifica na região europeia.

Assim, acreditamos que esta lacuna dificulta ainda mais a região no que diz respeito às políticas de segurança, em especial na segurança rodoviária. Perante o exposto, os desafios lançados pelas organizações internacionais nessa área, ficam ao critério de cada país relativamente à sua implementação (Sitoé, 2023).

Portanto, verificamos a existência de uma fraca liderança política na região africana, o que compromete seriamente a concretização dos objetivos definidos na política de segurança rodoviária. Acresce ainda, a inexistência de sistemas de vigilância rigorosa para monitorizar os esforços dos países para cumprir com as metas mundiais assumidas no âmbito da segurança rodoviária, como por exemplo a Comissão Europeia na Europa e a falta de cooperação e coordenação entre os Estados africanos, o que dificulta ainda mais o combate desse flagelo.

CAPÍTULO II: SINISTRALIDADE RODOVIÁRIA NA GUINÉ-BISSAU

2.1 PANORAMA ATUAL DA SINISTRALIDADE RODOVIÁRIA NA GUINÉ-BISSAU

A Guiné-Bissau é um país da pequena dimensão⁸, localizado na Costa da África Ocidental, com fronteiras delineadas com a República do Senegal ao norte, e ao leste e sul com a República da Guiné-Conakry.

Ao longo dos últimos anos, este país tem registado um aumento populacional, sendo que só no ano de 2022, a Guiné-Bissau registou o crescimento populacional de 2,2% ano (Dados Mundiais, 2024) e uma pequena melhoria em algumas infraestruturas viárias do país (Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento [PNUD], 2023). Como resultado disso, existe um aumento na necessidade de deslocação de pessoas e bens, em busca de melhores condições de vida, potenciando, assim, o maior conflito rodoviário. Segundo Leal (2011), o conflito rodoviário é uma propriedade emergente que resulta da instabilidade da interação dos elementos do sistema rodoviário que se manifesta através de acidentes de viação.

Atualmente, o país possui cerca de 2,10 milhões de habitantes e conta com aproximadamente 62.240 veículos, isto é, 29.553 veículos por cada milhão de habitantes (Dados Mundiais, 2024). A rede rodoviária do país tem um comprimento total de 4.400 km, entre os quais 1.367 km são transitáveis, mas apenas 770 km se encontram alcatroadas (República da Guiné-Bissau [RGB], 2011).

Segundo o Documento Estratégico Nacional para a Redução da Pobreza ([DENARP] 2011-2015), mais de 75% das estradas nacionais apresentam-se com problemas de conservação (Djú, 2019; RGB, 2011). Nas ilhas, dos 79 km, apenas 13 km estão em bom estado de conservação (RGB, 2011).

As condições das estradas do país, para além das suas contribuições nos sinistros rodoviários, também são fatores que contribuem para o aumento da taxa de mortalidade materna e infantil (Djú, 2019), atraso e aumento de custos de transportes no fornecimento

⁸ A superfície total é de 36.125 km², sendo que 28.120 km² formam a superfície continental, sendo os restantes 8,005 km² constituídos por água e Arquipélagos dos Bijagós, composto por mais de 88 ilhas (Araújo, 2012).

de apoio alimentar, medicamentos, ambulâncias, combustíveis, equipamentos médicos e medicamentosos para os hospitais e centros de saúde (PNUD, 2023). Da mesma forma, para este fator, contribui para os residentes das aldeias (principalmente os que vivem a mais de 5km do centro de saúde), optarem por visitar curandeiros tradicionais em detrimento da ajuda médica nos hospitais (PNUD, 2023).

A utilização de meios de transporte rodoviário é uma das necessidades indissociável à atividade socioeconómica e cultural de qualquer sociedade. É usualmente perçecionado como o melhor meio, mais disponível e acessível de transporte existente, que proporciona viagens simples e confortáveis às pessoas (Pinto, 2006).

Na Guiné-Bissau, o risco da utilização de meios de transporte rodoviários é bastante elevado. De acordo com os dados publicados no site de Dados Mundiais (2024), entre 2014 e 2019, registaram-se, em média, 592 mortes nas estradas, representando cerca de 32,1 acidentes com vítimas mortais por 100.000 habitantes. Estes números representam um maior número de pessoas a morrer por acidente de viação do que por suicídio, doença cervical, pulmonar ou renal.

Segundo a mesma fonte, a quantidade de pessoas que morrem (32,1 por 100.000) no acidente de trânsito por ano é superior à média da UE (5,9), bem com a média mundial (16,9). Logo, podemos concluir que a condução num país pequeno como a Guiné-Bissau é mais perigosa do que conduzir em todos os países da UE.

Em relação aos Países Africanos de Língua Oficial Portuguesa (PALOP), no ano de 2020, excluindo Angola e Moçambique, a Guiné-Bissau registou o maior número de mortes (619) de acidente de viação em relação a Cabo-Verde (147) e São Tomé e Príncipe (60) (Dados Mundiais, 2024).

Segundo a Comissão Instaladora da Autoridade Nacional da Segurança Rodoviária (CI-ANASER), o número de vidas que são perdidas nas estradas da Guiné-Bissau é muito preocupante, sendo que a maioria das mortes nas estradas guineense são derivadas de acidentes envolvendo motociclos, destacando-se o facto de 95% dos motociclistas que circulam nas vias públicas não possuírem carta de condução, ou seja, não conhecem o código de estrada (Fédération Atlantique des Agences de Presso Africaines [FAAPA], 2023). Esta situação agrava os problemas socioeconómicos registados no país, porque as mortes recaem,

em grosso modo, na faixa etária dos 15 a 40 anos de idade, que representa a força produtiva de um país (FAAPA, 2023).

Neste sentido, é necessário que haja políticas públicas de segurança rodoviária bem definidas, acompanhadas de forma íntegra e rigorosa, com o objetivo de “elevar a qualidade cívica, moral e educacional que deve ser característica dos condutores, passageiros pedestres e público em geral” (Cabo, 2015, p. 10).

Hoje é consensual que a forma mais eficiente de combater o problema da sinistralidade rodoviária é efetivamente através da mudança de comportamento dos utilizadores das estradas. O Estado, na qualidade de entidade responsável pelo planeamento das Políticas Públicas de Segurança Rodoviária, deve providenciar a educação cívica, quer a nível do ensino das regras de trânsito e de condução, bem como através de campanhas de sensibilização para promover a mudança de comportamento, da qual se espera que possa vir a resultar na diminuição das mortes nas estradas (Governo Civil de Évora, 2008).

Posto isto, o Estado da Guiné-Bissau, através das suas instituições ligadas à área da segurança rodoviária, evidenciou e ainda evidencia esforços para mitigar esse flagelo. Em virtude desses esforços aconteceram muitas alterações e inovações no setor da segurança rodoviária, concretamente ao nível da indústria automóvel, da comunicação, dos transportes e das condições do processo da condução (Semedo, 2019). Em 2016, o Conselho de Ministros aprovou o novo Código da Estrada (CE), através do Decreto Lei nº 23/2016, deixando assim de usar o código da era colonial de 1954 (Decreto-Lei nº 39672, que vigorava em todo o território metropolitano ultramarino).

Este novo ordenamento jurídico atualizou várias situações previstas no antigo CE que se encontrava desatualizada tais como: i) condução sob efeito do álcool; ii) limite de taxa de alcoolémia no sangue; iii) cinto de segurança; iv) sistema de retenção para criança; v) limite máximo de velocidade; vi) uso obrigatório de capacete de motociclista e respetivo ocupante (Decreto-Lei n.º 13/2016), cumprindo assim com as recomendações da ONU na matéria da segurança rodoviária.

Apesar de todos esses progressos, ano após ano, as famílias guineenses continuam a sofrer perdas dos seus entes queridos por causa da sinistralidade rodoviária.

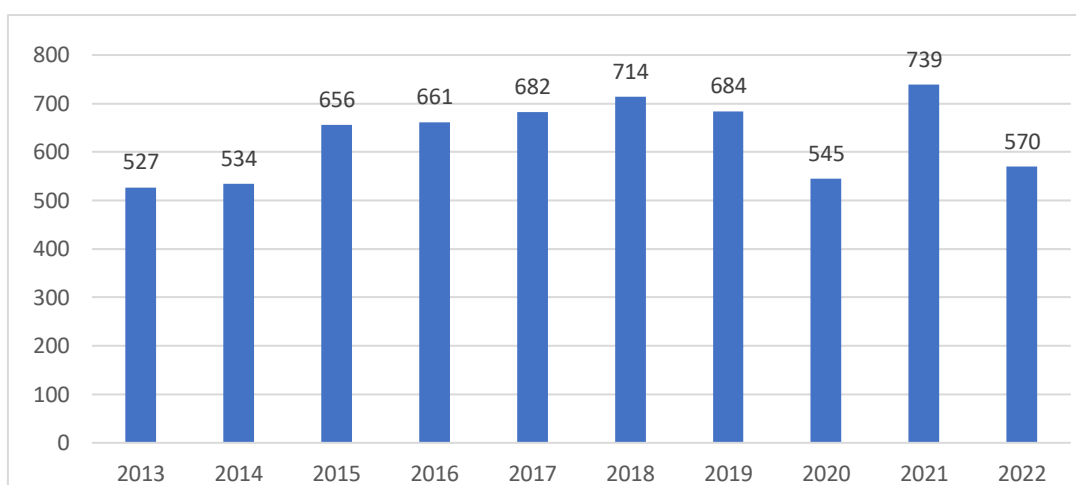
Neste ponto, importa, em primeiro lugar, informar que os dados abaixo discriminados são referentes às ocorrências que o Grupo de Trânsito da Polícia da Ordem Pública (GTPOP)

teve conhecimento e, como tal, existem inúmeros casos que não foram reportados, isto é, que não foram objeto de registo. Assim, perceber a dimensão e as causas deste evento, tal como a acessibilidade a dados estatísticos fiáveis e de qualidade, é essencial ao desenvolvimento de um sistema de informação mais preciso e para uma previsão assertiva e eficaz dos fatores de risco para a prevenção dos sinistros (Singh et al., 2018).

De acordo com os registos do GTPOP entre 2013 e 2022, observamos uma oscilação da evolução da sinistralidade rodoviária conforme consta nas Figuras 1 e 2.

Figura 1

Números de acidentes registados no período 2013-2022

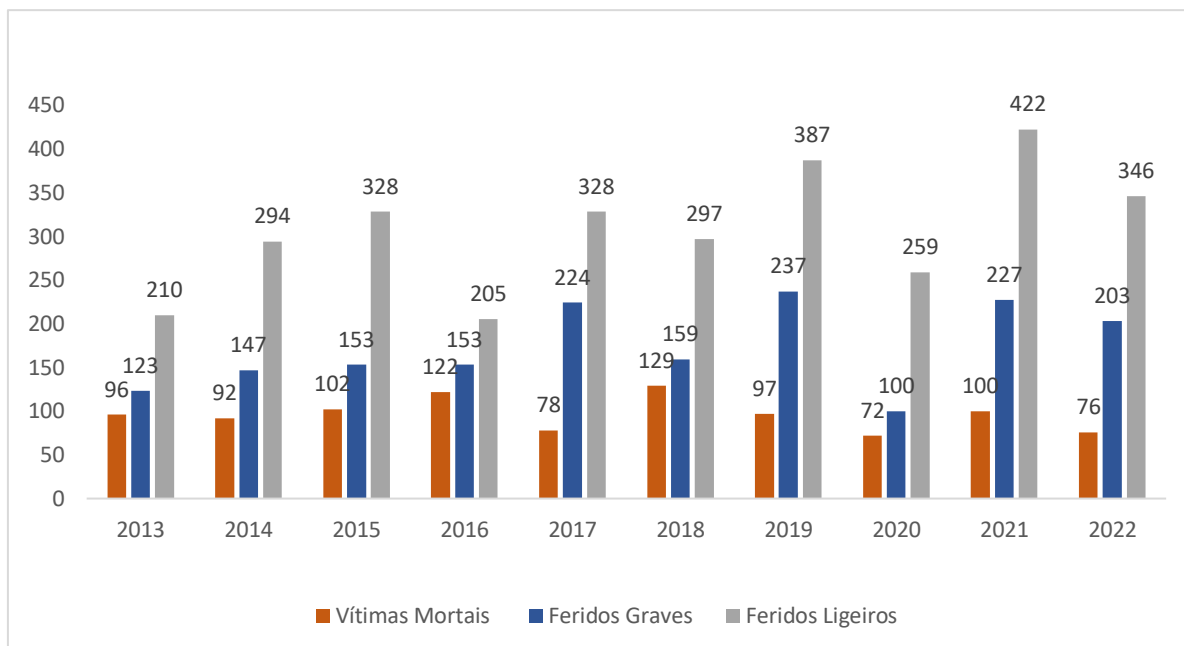


Fonte: Adaptado de “Relatório Anual de Acidente de Viação” Unidade Especial de Grupo de Trânsito, 2023, Polícia da Ordem Pública da Guiné-Bissau.

Se olharmos para a Figura 1, observamos que num período de dez anos (2013-2022), a nível nacional, registaram-se 6312 acidentes de viação, com uma média de 631 acidentes por ano. O ano de 2021 foi o que se registou o maior número de acidente de viação, com 739 e o número mais baixo corresponde ao ano de 2013, com 527 acidentes.

Figura 2

Número de vítimas de viação registado na Guiné-Bissau no período 2013-2022



Fonte: Adaptado de “Relatório Anual de Acidente de Viação de Setor Autónomo de Bissau”, Brigada Central da Polícia de Viação e Trânsito, 2024, Polícia da Ordem Pública da Guiné-Bissau.

Analisando a Figura 2, verificamos que no mesmo período de dez anos (2013-2022), em todo o território nacional, registaram-se 5766 vítimas de AV, correspondente a uma média de 576 vítimas por ano. Desses números, 964 são vítimas mortais, 1726 são vítimas com ferimentos graves e 3076 vítimas com ferimentos ligeiros.

Destarte, há muito trabalho a fazer no âmbito da segurança rodoviária, quer a nível das infraestruturas rodoviária, na implementação de regulamentos de trânsito, na educação da segurança rodoviária, no controle das condições de veículos em más condições de conservação, bem como nos cuidados médicos adequados após a ocorrência do acidente.

2.2 ATROPELAMENTO NA CIDADE DE BISSAU

Com o aumento generalizado de veículos motorizadas por todo o mundo proporcionou uma enorme expansão a nível da circulação para as pessoas. Para os residentes urbanos, esta transformação pouco compreendida, terá um impacto significativo na vida das pessoas (ONU, 2022). Portanto, a compreensão da organização e dinâmica urbana é fundamental para uma mudança bem-sucedida para convivência social (Arnau et al., 2020).

Nesse sentido, importa realçar a diferença de comportamento que se verifica nas estradas por parte dos seus utilizadores. Durante a condução, para além dos comportamentos

mais corriqueiros do dia-a-dia, como falar ao telemóvel ou fumar, há quem faça a “barba, coma, se maquilhe, se penteie” e aproveite o momento para se entreter na leitura (Peixoto, 2006, p. 77), comportamentos estes que podem originar acidentes, em particular atropelamentos.

De acordo com ANSR (2024) o atropelamento todo acidente que envolve veículo com:

[...] pessoas que transitam na via pública a pé; crianças até aos 10 anos que conduzam velocípedes; pessoas que conduzam à mão velocípedes de duas rodas sem carro atrelado, motocultivadores sem reboque, carros de mão e carros de criação ou de pessoas com deficiência; pessoas que se deslocam em cadeiras de rodas com moto elétrico, trotinetas, patins ou outros meios de circulação análogos sem motor (p. 8).

Esse grupo de utente da via pública, pelo fato de ser mais vulnerável, quando se vê envolvido num acidente de viação, apresenta maior probabilidade de sofrer ferimentos, uma vez que não tem qualquer tipo de proteção quando comparado com veículos, por exemplo. Assim, as vítimas de AV com maior taxa de gravidade de lesões e mortalidades, são os peões com 39% das vítimas apenas na Região Africana (OMS, 2015).

Moreira (2017) disserta que a confusão que se vive nas estradas guineenses é merecedora de estudo, mesmo para quem está acostumado à rotina do dia-a-dia. A precariedade das condições das estradas (buracos de todos os tamanhos), adicionando a implementação dos semáforos instalados na cidade de Bissau⁹, criaram um congestionamento significativo no centro da cidade. O condutor, por sua vez, para não provocar danos no seu veículo, muitas das vezes circula na via de trânsito contrária ao seu sentido ou em ziguezague, misturando-se com as pessoas que circulam nas vias, aumentando os riscos de serem atropelados (Moreira, 2017).

Para além disso, no mercado central, os passeios da estrada mais movimentada da cidade são ocupados por vendedores, obrigando os peões a circularem na berma da estrada. Por essa mesma razão, é frequente verificar que o embate entre veículos ou despiste resultar

⁹ Concretamente na Avenida dos Combatentes da Liberdade da Pátria.

em atropelamento. A título de exemplo, em 2019, um transporte de serviço público da linha urbana (toca-toca)¹⁰, despistou-se e atropelou mortalmente uma mãe vendedora, para além de deixar mais três crianças gravemente feridas, incluindo a filha da vítima (Sambú, 2019). Esta situação ainda se agrava mais pelo facto da maioria dos vendedores serem geralmente pessoas com baixos recursos económicos, isto é, sem condições de assegurar o tratamento hospitalar quando se envolvem num acidente de viação.

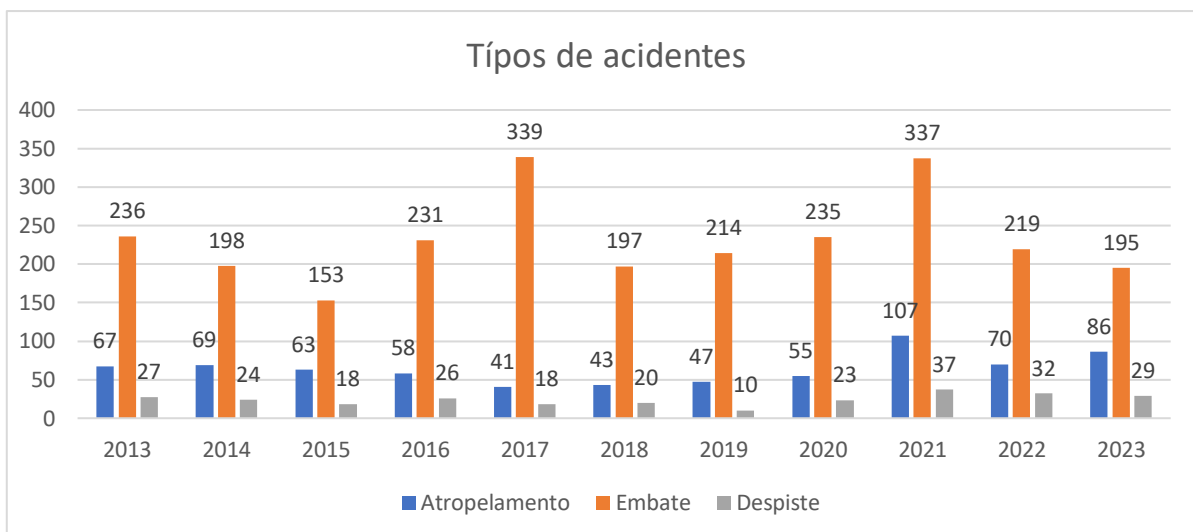
De acordo com PRP (2024), 90% dos entrevistados concordam que para além do comportamento humano considerado como sendo a principal causa de AV, as ações sobre dois outros elementos que compõem o sistema rodoviário (veículo e via), influenciam consideravelmente o comportamento humano. Por outro lado, Lume (1993, *as cited in* PRP, 2024) no seu estudo, concluiu que a maior parte dos condutores acreditam que não fazem parte do problema da SR, sendo os outros utentes/condutores que são os causadores. Por fim, uma parte considerável dos condutores consideram que o ordenamento jurídico que regula o comportamento dos utilizadores rodoviários é meramente ordenador, sem significado ético e inadequado, por isso motivado, muitas das vezes, apenas pelo medo da sanção (Silva, 1993, *as cited in* PRP, 2024).

Conforme relatório da Brigada da Polícia de Trânsito de Setor autónomo de Bissau, durante o hiato temporal (2013-2023), verificamos uma diferença considerável entre os tipos de acidente (*vide* Figura 3).

¹⁰ Candongas. Transportes coletivos urbanos que ligam os diferentes bairros de Bissau.

Figura 3

Tipologia de acidentes



Fonte: Adaptado de “Relatório Anual de Acidente de Viação de Setor Autónomo de Bissau”, Brigada Central da Polícia de Viação e Trânsito, 2024, Polícia da Ordem Pública da Guiné-Bissau.

Quanto à tipologia do acidente de viação percebemos que no hiato temporal supramencionado, a capital guineense registou, em geral, 706 atropelamentos, 2554 embates e 264 despistes, registando-se uma média anual de 64, 232 e 24, respetivamente.

Relativamente aos atropelamentos, conforme o gráfico 3, vimos que os números têm oscilado, com destaque no ano de 2021 em que se registou maior número, 107 atropelamentos. Nesse ano, houve um aumento de mais de 50% acidentes comparativamente com ano anterior. Relativamente aos embates, destacamos os anos de 2017 e 2021, em virtude de serem os que registaram maior número de embates, com 339 e 337, respetivamente, comparando com os restantes anos em análise.

2.2.1 Os Peões

Os peões são elementos do sistema rodoviário que começam a usar a via pública muito cedo. Desde os cinco anos de idade, quando as crianças vão para escola, brincam com os amigos ou simplesmente conversam com estes, todas as crianças que saibam andar são consideradas peões (King et al. 2009). Neste sentido, devem ser ensinadas a adotarem comportamentos corretos e seguros que zelem pela sua segurança. Pese embora, só depois

dos onze anos é que desenvolvem a capacidade de selecionar as informações necessárias para conseguir atravessar a estrada com segurança (PRP, 2024).

À medida que crescem os peões vão adquirindo maturidade e ganham experiência, e muitos acabam mesmo por se tornar condutores, de modo que não podem esquecer dessa dupla função (peão-condutor). É importante que esse processo seja bem consolidado, pois o seu comportamento, para além de ser fundamental na prevenção e na redução dos atropelamentos, também será de extrema relevância no processo educativo dos mais novos, sendo que por isso terá que ser responsabilizado pelas suas ações.

É indiscutível que moldar comportamentos dos peões é um trabalho bastante difícil, isto porque as pessoas apresentam características completamente diferentes umas das outras e, de acordo com as circunstâncias, interpretam uma realidade de forma diferente. Para Peixoto (2006), essas características individuais e comportamentais desempenham um papel fundamental, pois indicam as probabilidades de se envolver ou não de sinistros rodoviários, sendo que o medo da morte é a primeira condição que faz com que se evitem comportamentos de riscos.

De acordo com um estudo desenvolvido no provejo VRU – TOO¹¹ - Programa Drive, os peões enfrentam uma série de dificuldades da segurança na mobilidade quando atravessam as principais estradas nas zonas urbanas (Comissão Europeia [CE], 1994). O mesmo estudo concluiu que existe uma maior probabilidade de o peão entrar em conflito com veículos num cruzamento não sinalizado, do que no cruzamento com sinalização (CE, 1994). Considerando a sua vulnerabilidade, é natural que este grupo de utentes do sistema rodoviário apresente maior risco de sofrer lesões graves e até mesmo mortais, quando comparado com os ocupantes de um veículo automóvel.

É fácil acusar os condutores como os principais responsáveis pela ocorrência de um acidente de viação situação que permite, de uma forma, libertar algumas entidades das culpas próprias pela omissão de medidas que pudessem produzir resultados positivos na redução dos atropelamentos (Neto & Kleinubing, 2012).

¹¹ Um projeto tem como objetivo reduzir riscos e minimizar atraso para os utentes vulneráveis da estrada, especialmente os peões. Disponível em <https://cordis.europa.eu/project/id/V2005/es>

Analisando as obrigações dos peões quando utilizam a via pública, de acordo com o Código de Estrada da Guiné-Bissau (CEGB) e nos termos do artigo 98º, todos os peões que circulam na via pública devem fazê-lo nos passeios, pistas ou passagens a eles destinados ou em caso de falta, pelas bermas, sempre com a máxima prudência, de modo a não dificultar o trânsito de veículos. Na eventualidade de transporte de objetos que pelas dimensões ou natureza possam constituir perigo, incómodo ou embaraço, dificultando a normal circulação dos outros peões, devem transitar junto aos passeios. Se porventura não existirem locais destinados à sua mobilidade, devem geralmente andar no sentido contrário ao da marcha de veículos sempre junto à faixa de rodagem. Dessa forma, quem violar estas normas jurídicas, além de colocar a sua integridade física em causa, incorre numa infração, cuja coima varia entre os 3.000 a 9.000 Franco CFA, montante equivalentes ao valor entre 5€ a 14€.

Noutra perspetiva, conforme o CEGB artigo 99º, os peões, quando pretendem atravessar a estrada devem, em primeiro lugar, certificar-se que a distância que os separa dos veículos é suficiente para passar sem causar acidente, sendo que essa passagem deve ser efetuada o mais rapidamente possível, de acordo com a capacidade de locomoção de cada pessoa. No entanto, esta travessia apenas deve ser efetuada nos lugares em que não exista (num espaço de cinquenta metros), uma passadeira devidamente assinalada como passagem dos peões, do local onde se encontra. A violação deste procedimento é sancionada com uma coima que varia entre os 3.000 a 9.000 Franco CFA, que equivalem a valor entre 5€ a 14€.

De acordo com PRP, no estudo realizado com um universo de 2.149 peões, menciona que pouco mais de 20% admitiram praticar o comportamento que violam o disposto do art.º 99, n.º 3 do CEGB, atravessando a estrada fora do local destinado especialmente para pessoas atravessarem a estrada (PRP, 2024).

Ao apreciar o Acórdão do Supremo Tribunal de Justiça, de 01-02-2017, sobre o atropelamento imputando a culpa concorrente quer ao peão assim com ao condutor - verifica-se que o peão age com culpa, ao negligenciar o sinal que se encontrava vermelho para si e atravessa a via, violando dessa forma os dispostos do arts. 101.º, n.º 3, do CEP e art.º 74.º do Regulamento de Sinalização do Trânsito. O condutor, por sua vez, também apresenta um grau de responsabilidade considerando que devia reduzir a velocidade ao avistar o peão junto da via de circulação, reduzindo, dessa forma, a probabilidade de atropelar o peão, comportamento que viola o disposto no art.º 103.º, n.º 1 do CEP. Neste caso, é necessário

que esta dicotomia peão-condutor aja como um só, visto que existe responsabilidade e respeito recíproco entre os dois principais utentes da via.

De acordo com Ganichev e Batishcheva (2020), Levulytė et al. (2017), Mc Donald (1985), os peões representam o grupo de maior vulnerabilidade entre os utilizadores do sistema rodoviário mais suscetíveis a acidentes, visto que não precisam de licença para a sua mobilidade e não podem ser banidos deste sistema. De igual modo, apresentam comportamentos mais duvidosos do que qualquer outro elemento desse sistema. Como tal, conforme consta no gráfico 2 e 3, das 5766 vítimas registadas a nível nacional, 706 atropelamentos (cerca de 12,2%) foram registados em Bissau, sendo que o motivo pode estar relacionado com a elevada população na capital do país.

No entanto, uma vez que “cerca de 95% não conhecem o código da estrada” (FAAPA, 2023), indica que os peões praticam comportamentos proibidos, os quais está diretamente associado no aumento de nível de risco do acidente de trânsito. Desta maneira, para Escobar et al. (2021) e King (2009), a demonstração destes resultados seria uma mais-valia para prevenção dos atropelamentos, com recurso a uma mudança de sanções para os peões e uma melhoria das infraestruturas.

2.2.2 Os Condutores

A circulação em ambiente rodoviário requer uma combinação de competências que permitam ao utilizador avaliar, decidir e executar respostas adequadas às situações complexas no trânsito.

Quando a situação implicar uma resposta imediata, como no caso de um veículo ou obstáculo imobilizado à sua frente na estrada, o condutor irá ponderar, num curto espaço de tempo, vários fatores, tais como: a velocidade que se encontra, a distância do obstáculo, o espaço disponível, o potencial resultado da manobra a realizar, entre outros (IMTT, 2010).

Dada a complexidade inerente ao papel que os condutores¹² desempenham no sistema rodoviário, estes são considerados como um grupo de risco (Dias, 2006; Gutierrez-Osorio, 2020). Para além disso, também estão associados à violação, ou não, das normas do CE,

¹² Condutor é uma pessoa devidamente habilitado, que conduz um veículo à motor (IMTT, 2010).

como por exemplo, o excesso de velocidade, consumo e condução sob influência de álcool, a falta de civismo, manobras perigosas, ou a não utilização do dispositivo de segurança, incluindo o sistema de retenção para crianças (Dias et al., 2006 & Macedo, 2011).

A condução é uma tarefa bastante complexa, exigindo do condutor uma concentração permanente que permita receber de forma constante um conjunto de informações, processá-las e num curto espaço de tempo tomar boa decisão. O mesmo processo ocorre mesmo quando o condutor decide não efetuar nenhuma ação. No entender de Leal (2011), esta complexidade pode ser dividida em três dimensões: a) a interação contínua do condutor com o seu próprio veículo, resultando na locomoção individual; b) a receção contínua de vários estímulos do ambiente rodoviário e a consequente tomada de boas decisões ininterrupta, de que resulta mobilidade coletiva e no tráfego; c) está associado aos atributos individuais do fator humano, biológicos, psicológicos e sociais, que determinam as suas atitudes e comportamentos.

Segundo PRP (2024), os estudos mostram que os fatores de risco como falta de maturidade, de experiência, de comprometimento e estilos de vida associados à sua idade e do género, são as causas que mais contribuem para que os jovens se envolvam em acidentes de trânsito. Não obstante, com regularidade estes tendem a subestimar os riscos, especialmente através do excesso de confiança sobre as suas capacidades de condução.

De igual modo, mas com particularidades distintas, também os idosos se apresentam como condutores de risco, dado que, com o passar do tempo perdem gradualmente as suas habilidades sensoriais, cognitivas e psicomotoras associadas devido fator idade. Por essa razão comprometem a avaliação do ambiente rodoviário, a tomada de decisão e a execução das respostas adequadas em tempo útil, tendo como consequência o aumento de risco de acidente (PRP, 2024).

Todas essas situações podem ser afetadas pelo stress do condutor não estar habituado a conduzir numa grande cidade, ou, se for fora dela, pode ter a sensação de muita liberdade e de confiança, de forma a potenciar a vontade de querer experimentar manobras perigosas ou excesso de velocidade, por exemplo. Esta probabilidade acresce ainda mais quando os condutores conduzem novos e potentes veículos nas zonas onde existem novas e boas infraestruturas rodoviárias (Silva, 2011).

Por outro lado, Neto & Kleinubing (2012) mencionam que os condutores nas suas autoavaliações, consideram ser melhor que os restantes condutores, sendo que cada um julga ter melhores reflexos, ser mais ponderativo, mais cumpridor das regras do CE e pratica menos infrações, ou seja, pensa que não faz parte das causas do problema, facto que constitui um grave problema social. Os autores defendem que a falta de quantificação dos pontos referentes às infrações cometidas, faz com que o sistema de punição vigente “gera uma sensação de impunidade” (Neto & Kleinubing, 2012, p. 18), por isso são encontrados quase sempre condutores reincidentes.

No geral, conforme menciona Silva (2011), existem quatro circunstâncias em que os condutores reduzem a velocidade ou até mesmo param os seus veículos se for necessário: (i) quando se aproximam de uma passadeira e a velocidade de aproximação do peão é reduzida; (ii) quando o peão não olha para o lado onde circula o veículo; (iii) quando existe uma distância considerável entre o peão e o veículo; (iv) quando existem muitos peões para atravessar a estrada.

2.3 ENQUADRAMENTO LEGAL E NORMATIVO RODOVIÁRIO NA GUINÉ-BISSAU E EM BISSAU

O Governo é a entidade que conduz a política geral do país (art.º 100, n.º 2 da Constituição da República da Guiné-Bissau [CRBG]). Conforme o Governo Civil da Évora (2009), a sua intervenção na SR deve ser com base em ações concretas, tais como o estabelecimento das normais jurídicas que acompanham a evolução social, a fiscalização rodoviária, as campanhas de sensibilização e de limpeza das vias, bem como as cooperações nacionais e internacionais em matéria de trânsito que são trabalhadas com o objetivo de persuadir os comportamentos negativos que as pessoas praticam na sociedade, bem como influenciá-las para uma conduta segura e responsável.

Conforme menciona Donário e Santos (2012), a segurança rodoviária deve ser entendida como um bem de grande valor cujo interesse pode não ser devidamente entendido e valorizado pelos utentes das vias, tendo em conta as suas limitações ou falta de acesso de informação, principalmente do risco subjacente.

Dessa forma, a lei quando não acompanha uma determinada realidade deixa de ser aplicada. Assim, para que as normas jurídicas sejam aplicadas devem acompanhar a evolução social e a realidade de cada Estado (Semedo, 2019).

Neste sentido, o ordenamento jurídico da Guiné-Bissau não é uma exceção, depois de 43 anos da independência, a realidade guineense sofreu inúmeras mudanças e inovações no setor do trânsito, razão pela qual o CE da era colonial¹³ tornou-se inadequado.

Para colmatar esta situação e permitir que as regras jurídicas aplicáveis no trânsito acompanhem as novas dinâmicas sociais, o Conselho de Ministros aprovou, através do Decreto-Lei n.º 23/2016, um novo código da estrada. Porém, esse código, para além de permitir que o Estado guineense cumpra com os compromissos assumidos com a Organização das Nações Unidas (ONU) e a União Económica e Monetária Oeste Africana (UEMOA), também permitiu uma aproximação da realidade ao mais atual e mais adequada *status quo* vigente no continente africano. Segundo Sousa (2019), “o código da estrada é um instrumento jurídico que regula o regime legal dos utentes das vias públicas e privadas quando movidos por meios de transporte, motorizados ou não” (p. 4).

O Ministério dos Transportes e Comunicações (MTC) é o órgão governamental responsável com competência para formular, propor, coordenar e executar a política do Governo nos domínios dos transportes terrestres [...] ¹⁴ da Guiné-Bissau (República da Guiné-Bissau [RGB], 2020). Conforme alínea b) do n.º 2 do art.º 15º exerce a tutela sobre Autoridade Nacional da Segurança Rodoviária (ANASER) e a Direção Geral de Viação e Transporte Terrestre (DGVTT) que, a nível operacional, assegura, promove e coordena o registo de todas infrações a nível nacional, a uniformização dos procedimentos da fiscalização, bem como aprovar qualquer aparelho ou instrumentos para o seu efeito (arts.º 3.º e 7.º, do n.º 3 e 4 do CE, respetivamente).

Para além do CE, lei magna do país (CRBG) estabelece às Autarquias Locais¹⁵ (art.º 105.º, n.º 1) o poder de defender o interesse dos seus cidadãos, incluindo em matéria da segurança rodoviária. Isto é, as autoridades locais têm a competência de gestora da via

¹³ Código de Estrada português de 1954, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 39672.

¹⁴ Decreto-Lei n.º 3/2020, de 16 de fevereiro, publicado no Boletim Oficial n.º 7 de 2021.

¹⁵ Autarquias locais são os municípios, seções autárquicas e juntas locais (art.º 106, n.º 1 da CRBG).

pública na sua área de jurisdição (art.º 8.º, n.º 2. do CE), podendo, no entanto, propor ao MTC as medidas que julga necessárias para regulamentação do tráfego rodoviário.

Por outro lado, a situação das estradas do país, nomeadamente a falta da manutenção e conservação, tem constituído um custo elevado de exploração dos veículos e de transportes de bens. O Governo guineense através Decreto-Lei n.º 2/2009, documento que aprova o Estatuto do Fundo de Conservação Rodoviário (EFCR) da segunda geração, tem como objetivo incentivar a contribuição dos utentes na manutenção das estradas.

De acordo com o Documento Estratégico Nacional para a Redução de Pobreza (DENARP, 2011-2015), a melhoria do setor dos transportes é uma das principais preocupações do Governo. Porém, segundo o Ministro dos Transportes, Aristides da Silva, diz que o país, em particular a cidade de Bissau, regista um dos piores indicadores, em termos de acidentes e mortes (Agência Nacional da Guiné [ANG], 2022). Tendo em conta o compromisso assumido com a UEMOA e demais organizações internacionais, o Governo, através da aprovação do Decreto-Lei n.º 5/2022, de 21 de abril, cria a Autoridade Nacional da Segurança Rodoviária (ANASER) e um Sistema de Nacional de Bases de Dados Estratégicos sobre acidente de circulação rodoviária.

Em suma, estes são os instrumentos legais e normativos em matéria de sistema rodoviária na Guiné-Bissau, sendo que o CE recentemente aprovado engloba e harmoniza os conceitos internacionais, nomeadamente a da UEMOA. Ou seja, atualmente é a norma interna mais importante em matéria de sistema rodoviária.

2.4 PLANO ESTRATÉGICO DE COMBATE/REDUÇÃO DA SINISTRALIDADE RODOVIÁRIA NA GUINÉ-BISSAU E NA CIDADE DE BISSAU

Hoje é consensual que a forma mais eficiente de combater o problema da sinistralidade rodoviária é efetivamente através da mudança de comportamento dos utilizadores do sistema rodoviário. Para isso, as instituições com responsabilidade na área de segurança rodoviária devem desenvolver através de equipas de trabalhos, planos estratégicos, que garanta efetivamente a mudança do comportamento, do qual se espera resultar um eficaz combate desse flagelo.

Como tal, o Governo, na qualidade do órgão responsável pela condução da política do país, deve nas suas políticas públicas de segurança incentivar o desenvolvimento dos seguintes trabalhos:

A implementação de políticas de educação para a segurança rodoviária; implementação de políticas de sensibilização e prevenção de sinistralidade; a alteração de alguns dos quadros legais em curso, na perspetiva de aplicabilidade e otimização; a rentabilização dos recursos financeiros disponibilizados pelo fundo de garantia automóvel; a execução das medidas necessárias à concretização do Projeto nacional para Alimentação dos Pontos Negros; a promoção de uma política de coloração e proximidade com as autarquias locais, com vista à criação e à melhoria de infraestruturas que potenciem uma cultura rodoviária de maior segurança e a concretização de parcerias com entidade de índole diversa, consubstanciadas na assinatura de protocolos no âmbito da promoção da segurança rodoviária (Governo Civil da Évora, 2008, p. 22).

Segundo a declaração do MTC, apesar da criação de Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária (ANASER) e o projeto de Plano Nacional dos Transportes e Logísticas (PNTL) se encontrarem em andamento (ANG, 2022), o Governo guineense continua a trabalhar incessantemente na procura da melhor solução do problema da segurança rodoviária.

Perante o exposto, em colaboração com os seus parceiros multinacionais, designadamente o Banco Europeu de Investimento (BEI), o país possui acordos de cooperação de assistência técnica para projeto ao corredor Rodoviário SAFIM-MPAK¹⁶ (BEI, 2023;); Banco Africano de Desenvolvimento (BAD) para a construção da estrada

¹⁶ Cooperação de assistência técnica para o projeto do Corredor Rodoviário Resiliente da Guiné-Bissau é um projeto integrado no Corredor Estratégico Praia-Dacar-Abidjã - visa a reabilitação da estrada principal que liga a capital da Guiné-Bissau ao Senegal.

(Quebo-Boke)¹⁷, considerada transafricana liga sul da Guiné-Bissau a República de Guiné-Conakry (BAD, 2018), bem como o projeto da melhoria de estradas (Farim-Tanaff-Sandinieri)¹⁸, que liga o Norte da Guiné-Bissau com a República do Senegal (BAD, 2022a).

De igual modo, o Banco Mundial (2013-2014) mediante o Projeto Multissetorial de Reabilitação das Infraestruturas (PMRI), apoiou a realização de uma assistência técnica à DGVTT, que ajudou no melhoramento do quadro institucional e regulamentar do setor rodoviário, de modo que conseguisse gerir os seus recursos e assumir a responsabilidade nas políticas de segurança rodoviário, entre e outros (Ceso, 2015).

Por outro lado, importa destacar o trabalho desenvolvido pela Câmara Municipal de Bissau, através da parceria com a União das Cidade Capitais de Língua Portuguesa (UCCLA), que envolveu dirigentes e quadros técnicos da DGVTT e o Comando da Polícia do país, com o objetivo focado essencialmente na prevenção rodoviária na cidade de Bissau, designadamente na capacitação das autoridades e agentes em matéria da fiscalização rodoviária na cidade (UCCLA, 2019).

De forma sucinta, apesar dos esforços realizados em matéria da SR, há ainda bastante trabalho para fazer, embora o principal objetivo da prevenção rodoviária é evitar que o acidente ocorra. Nesse sentido, pretende-se reduzir o número de acidentes de viação, das lesões e das mortes registadas nas vias públicas e derivadas desses acontecimentos, trabalhando no sentido de criar um ambiente seguro para todos os usuários, permitindo deste modo o desenvolvimento económico e social do país. Assim sendo, mediante a existência de planos estratégicos bem delineados será possível influenciar comportamentos para uma conduta responsável e segura.

2.5 PRINCIPAIS ENTIDADES RESPONSÁVEIS EM MATÉRIA DA SEGURANÇA RODOVIÁRIA NA CIDADE DE BISSAU

Para este subcapítulo, estudar-se-ão as três entidades principais que são responsáveis em matéria de SR, nomeadamente Autoridade Nacional da Segurança Rodoviária

¹⁷ Este corredor é considerado como uma das prioridades do Programa da União Africana (UA) para o Desenvolvimento de Infraestruturas em África (PIDA) e do programa regional de facilitação dos transportes da CEDEAO.

¹⁸ Projeto financiado pelo Banco Africano do Desenvolvimento para a melhoria do Corredor Rodoviário Bissau-Dakar.

(ANASER), a POP e a CMB, analisando-se o papel de cada um e a forma como articulam as suas missões.

Conforme defende Neves (2022), a operacionalização do plano nacional para a segurança rodoviária implica intervenção de diferentes entidades (públicas e privadas) que procuram ajudar a definir o problema, descobrir as causas, assim como encontrar possíveis soluções.

2.5.1 Autoridade Nacional da Segurança Rodoviária (ANASER)

A ANASER é uma entidade recente criada através da aprovação do Decreto-Lei n.º 5/2022, de 13 de maio, como sendo um serviço central da administração direta do Estado, de autonomia administrativa, que permitiu à Guiné-Bissau cumprir com os seus compromissos a nível internacional, relativamente a implementação das medidas do sistema seguro da sub-região para a proteção e salvaguarda de vidas humanas nas estradas do país e no espaço comunitário UEMOA.

Trata-se de uma entidade que se encontra sob a tutela do Ministério dos Transportes e Comunicações. Importa referir que esta autoridade está no processo da implementação, que segundo art.º 1º do Despacho 13/2022, de 21 de abril, é criada uma Comissão Instaladora da ANASER cuja principal missão é efetuar todas as diligências necessárias no mais curto espaço de tempo, fazer com que autoridade criada comece a funcionar em plenas condições.

Por outro lado, a criação da ANASER extinguiu o serviço da DGVTT, entidade pela qual era responsável pela segurança rodoviária. Entretanto, ANASER assumi as atribuições e as responsabilidades ora desempenhada por este serviço no âmbito da segurança rodoviária. De acordo com o art.º 6.º do Despacho 13/2022, de 21 de abril, os direitos e valores patrimoniais, os arquivos documentais e os funcionários do quadro afetos à Direção dos Serviços de Prevenção Rodoviária da DGVTT, transitam para a comissão Instaladora da ANASER.

Isso inclui as responsabilidades mencionadas no CE, especialmente nos termos do art.º 3.º do CE, onde é mencionada que “a DGVTT deve assegurar a existência de um registo de infrações de âmbito nacional”. De igual modo passa a ser a entidade responsável por promover a comunicação com os tribunais em caso de prática de crime no âmbito rodoviário

ou da condenação por contraordenação grave ou muito grave, da cassação da carta de condução, ou a interdição de obtenção de título de condução, nos termos do art.º 6 do CE.

Em relação às contraordenações de trânsito, a ANASER será a entidade responsável pelo processamento dos autos levantados pelas entidades com competências de fiscalização rodoviária, conforme menciona o art.º 7.º do CE¹⁹, evitando que os autos sejam processados pelas diferentes entidades. Por conseguinte, diminui os custos decorrentes do processamento dos autos levantados, proporcionando melhores resultados e, sobretudo, reforçando a disciplina e rigor na fiscalização e na aplicação das sanções determinadas do CE.

Perante o exposto e de acordo com a ANSR (2024), a criação de uma entidade como ANASER contribuirá para uma melhor coordenação no combate à sinistralidade rodoviária, estando concentrada numa única entidade. Trata-se de um objetivo que assenta na criação de uma estratégia, até então inexistente, que visa supervisionar a implementação de medidas de sensibilização, de prevenção, de fiscalização e de dissuasão dos comportamentos que incentivam à prática de condutas que originam a ocorrência dos acidentes rodoviários. Ademais, fará parte da sua atribuição servir de apoio consultivo em matéria da segurança rodoviária, às entidades com competências no plano da urbanização e de construção das vias rodoviárias e dos veículos.

2.5.2 Polícia da Ordem Pública (POP)

A POP foi a primeira Força de Segurança (FS) da República da Guiné-Bissau. Ela foi criada após o desmantelamento da Polícia de Segurança Pública (PSP) e da Polícia de localidades, sendo introduzida uma nova Polícia “composta principalmente por guerrilheiros do Partido Africano para Independência da Guiné e Cabo-Verde (PAIGC)”²⁰ (Samanango, 2016). Assim, tal como concluiu Baldé (2020), a POP nasceu da PSP.

Segundo Elias (2018, p. 22) a Polícia tem como missão “garantir a ordem, segurança e tranquilidade pública, proteger pessoas e bens, prevenir e reprimir a criminalidade, contribuir para assegurar o normal funcionamento das instituições democráticas, o regular

¹⁹ Entidades competentes para fiscalização rodoviária: a) À DGVTT; b) À POP/PT; c) À Guarda Nacional; d) À Direção-Geral das Infraestruturas de Transportes; e) Às Câmaras Municipais.

²⁰ A POP foi criada em 1 de outubro de 1974, após de Portugal ter reconhecido a independência da Guiné-Bissau.

exercício dos direitos, liberdades e garantias fundamentais dos cidadãos e o respeito pela legalidade democrática". A Polícia é caracterizada por duas vertentes, orgânica ou institucional, e funcional ou material. Segundo Raposo (2006, p.24) Polícia no sentido orgânico ou institucional entende-se como o conjunto de serviços da administração pública. Por sua vez, para Dias (2012, p. 39), Polícia em sentido orgânico, prende-se com a “pertença a um determinado grupo de autoridade administrativas”, ou seja, autoridades de Polícia.

Para Amaral (2016), as instituições diretas do Estado como da Polícia, consistem em prosseguir o interesse público, ao contrário das instituições indiretas do Estado. Nessa senda, Sousa (2016, p. 49), refere que a Polícia é um serviço administrativo “composto pelas autoridades e serviços administrativos que, com base na legislação administrativa, previnem, o perigo para a ordem, a segurança, a tranquilidade, a salubridade e a saúde públicas”. Por conseguinte, Elias (2018) afirma que a ordem pública representa um valor fundamental e indispensável da vida em sociedade, visto que é um meio instrumental que a Polícia usa para cumprir a sua tarefa. No entanto, com a sua ausência seria quase impossível atingir o fim da segurança pública.

De acordo com a Lei Orgânica da Polícia da Ordem Pública (LOPOP)²¹, a POP é uma força de segurança, uniformizada e armada, com natureza de um serviço público, dotada de autonomia administrativa, que tem por “missão assegurar a legalidade democrática e a garantia da segurança interna e dos direitos dos cidadãos, nos termos da Constituição e das leis” (Art.º 21 da CRGB)²². A sua organização, atribuições e funcionamento estão previstos na LOPOP, sendo que a sua competência no garante da segurança interna pode ser compreendida em quatro grandes áreas, nomeadamente prevenção, ordem pública, investigação criminal e informações. Conforme a sua natureza, exerce funções de polícia administrativa, informação e de polícia de investigação criminal, sem prejuízo das atribuições do Sistema de Informação de Segurança e da Polícia Judiciária (Lei n.º 9/2010, de 22 de junho). Para além dessas atribuições, invocando Elias (2018, p.23), a polícia tem ainda como missão "a reação a acidentes graves e catástrofes".

²¹ Lei n.º 9/2010, de 22 de junho, publicado no Boletim Oficial n.º 25 de 2010.

²² Constituição da República da Guiné-Bissau, de dezembro de 1996.

A POP realiza ações em todo território nacional, porém quando as suas atribuições coincidem com as da Guarda Nacional (GN), as áreas de responsabilidade são definidas pelo membro do governo responsável pela área da segurança interna (RGB, 2014).

A estrutura orgânica da POP tem como base uma estrutura hierarquizada em todos os níveis (estratégico, operacionais e tático). Nunes (2007), define a hierarquia como organizações de diferentes níveis de um sistema, cujos elementos abaixo devem obediência aos elementos que estão acima. Assim, o autor conclui que nas hierarquias se estabelecem as relações formais entre superiores e subordinados, delineando o propósito da estrutura organizacional.

De acordo com o art.º 19 da LOPOP, a estrutura de comando da POP está composta por um Comissário Nacional (CN), juntamente com as respetivas órgãos de conselho, de apoio e de consultoria, um gabinete de secretariado direto, três Comissários Nacionais Adjuntos (CNADJ) que asseguram a direção e coordenação das Unidades Orgânicas de Operações, Recursos Humanos, Logísticas e Finanças. Ainda faz parte da estrutura orgânica do Comissariado Nacional da POP (CNPOP) dentro das estruturas dos órgãos de conselho, encontram-se o Conselho Superior de Polícia, Conselho de Deontologia e Disciplina e a Junta Superior de Saúde (art.º 24 da LOPOP). No entanto, esta estrutura para além das normais gerais, contempla uma panóplia de regulamentos que os seus elementos estão sujeitos a cumprir rigorosamente, de modo a disciplinar e padronizar as suas condutas.

Na área operacional a POP está estruturada em Comandos Regionais, nomeadamente as Unidades Regionais de Polícia, ajustando-se o seu âmbito territorial consoante províncias que compõem o território da Guiné-Bissau (Norte, Leste, Sul e Centro), sendo que os comandos regionais se articulam em comandos, serviços e subunidades, consistindo estas últimas em divisões e esquadras (RGB, 2014).

A estrutura da POP comporta ainda as unidades especiais, designadamente Grupo de Intervenção Rápida (GIR) e Grupo de Trânsito (GT) (Art.º 39 LOPOP). O GIR é uma força de reserva à ordem do CN e articula-se em companhias e pelotões, cabendo-lhe as atribuições de manutenção e a reposição da ordem pública, combater a violência concertada, prestar segurança a altas entidades e inativação de engenhos explosivos (art.º 40, n.º 1 da LOPOP; RGB, 2014).

O GT, por sua vez, é uma unidade especializada em fiscalização, organização e controlo de tráfego rodoviário, encarregada de uniformizar os procedimentos e fornecer formação contínua dos seus agentes (art.º 41 da LOPOP). Ademais, em situações justificadas, o GT pode realizar, de forma direta e excecional, operações especiais de fiscalização de trânsito em qualquer parte do território nacional abrangida pela competência territorial da POP, sem prejuízo das competências das respetivas unidades territoriais (n.º 2). O GT é comando por um Intendente e um Subintendente, sendo que a sua área abrange todo o território nacional, coadjuvando os comandos regionais na matéria da segurança rodoviária, conforme as orientações do CN. A sua articulação é estruturada em Subunidades que interligam os comandos regionais, nomeadamente: Destacamento de Trânsito e Brigadas de Trânsito das províncias que compõe a Guiné-Bissau (RGB, 2014).

No contexto do combate à sinistralidade rodoviária, torna-se essencial a existência de um plano de ação, no qual os comandantes devem enfatizar aos seus membros a importância do respeito à estrutura organizacional da instituição. No mesmo sentido, devem incentivar a prossecução da missão e das metas da organização, garantindo o cumprimento dos objetivos traçados.

2.5.3 Câmara Municipal de Bissau (CMB)

A cidade de Bissau é a maior cidade do país atualmente, e conta com mais de 25% da população total do país (Organização das Nações Unidas & Câmara Municipal de Bissau [ONU & CMB], 2019). Por outro lado, concentra as maiores e mais importantes infraestruturas do Estado, tais como porto marítimo, aeroporto, universidades, hospitais, ou seja, o coração para o desenvolvimento de um país (ONU & CMB, 2019).

No caso da capital guineense, esta é gerida localmente pela Câmara Municipal de Bissau (CMB) (ONU & CMB, 2019), sendo a Câmara Municipal (CM) uma instituição direta do Estado que goza da autonomia administrativa, financeira e patrimonial (art. 105.º, n.º 1 da CRGB). Porém, ela desempenha um papel importante na governação local, representando as necessidades da comunidade, criando leis, fiscalizando o poder executivo e garantir a prestação de serviço público de qualidade (Sousa, 2009).

Conforme mencionado no Plano de Desenvolvimento Sustentável 2030 (PDS), a cidade de Bissau está dividida em quatro distritos (zonas) e 82 bairros (ONU & CMB, 2019). Não obstante, enquanto o centro da cidade de Bissau segue um plano regular de vias

planeadas, nos bairros circundantes acontece o inverso, tendo como consequência uma concentração do trânsito nas principais vias, especialmente na Av. Dos Combatentes da Liberdade da Pátria (ONU & CMB, 2019).

No que refere à matéria de trânsito, de acordo com o CE, faz parte das funções da CMB sinalizar a via pública (art.º 8) e a fiscalização do cumprimento do CE e demais legislação no âmbito rodoviário (art.º 7). Segundo Baptista (2012), esta tarefa é levada a cabo através da Polícia Municipal que tem como atribuições:

- a) “A regularização e fiscalização do trânsito rodoviário e pedonal na área da jurisdição municipal;
- b) A fiscalização do cumprimento das normas de estacionamento de veículos e de circulação rodoviária;
- c) A adoção das providências organizativas apropriadas aquando da realização eventos na via pública que impliquem restrições à circulação” (p. 141).

A CMB em colaboração com a ONU-Habitat está em curso um plano sustentável da cidade de Bissau, tendo como um dos objetivos a renovação urbana e urbanização de assentamentos informais, desenvolvimento orientado ao transporte sustentável nas principais vias, bem como reservar mais espaços para ruas em conformidade com a classificação hierárquica de vias, incluindo espaço para peões e ciclovias (ONU & CMB, 2019). Da mesma forma, conta com as câmaras municipais portuguesas²³ na criação de um plano Diretor Municipal para Bissau que deverá substituir o Plano Geral Urbanístico de 1997 (Lusa, 2022).

Em suma, CMB trata-se de uma entidade pública local dotado de órgãos próprios com responsabilidade de conduzir políticas públicas do município, gerir o seu património, incluindo as infraestruturas rodoviárias de modo a proporcionar um ambiente rodoviário que não ponha em causa a vida e a integridade física dos seus cidadãos.

²³ Câmara de Águeda, Braga, Castelo Branco, Lisboa, Oeiras e Rio Maior, disponível em https://www.sapo.pt/noticias/atualidade/camara-de-bissau-conta-com-autarquias_627418e5faaa3250c09808e4

CAPÍTULO III: MÉTODO

A ciência tem como principal objetivo “chegar à veracidade dos fatos” (Gil, 2008, p.8). Para isso é necessário explicar a metodologia, o tipo de pesquisas que se fez e os instrumentos de recolha e de análise de dados utilizado (Renda et al., 2017). Conforme Reis (2018), a investigação científica “consiste num método de aquisição dos conhecimentos, sendo um processo sistemático de recolha de dados observados e verificados, que permite encontrar respostas para questões levantadas durante a investigação” (p. 39). Como tal, para que as respostas sejam consideradas válidas, o método deve obedecer “um conjunto de procedimentos e normas que permitem produzir conhecimentos” (Sarmiento, 2013, p.7), ou seja, o método é o elemento que corrobora o conhecimento produzido num estudo científico. Portanto, para tornar os resultados do nosso estudo válido, temos que “apresentar uma visão geral de como se pretende realizar a investigação” (Reis, 2018, p. 39).

Perante o exposto, para a realização da investigação, será necessário definir o método mais adequado, tendo em conta os objetivos pretendidos (Flick, 2005). Seguindo a linha de raciocínio abordados no estado da arte, o método mais adequado para a nossa investigação foi estudo da natureza qualitativa. Segundo Lundim (2016, p. 117), um “estudo qualitativo é um tipo de método que considera a existência de uma relação dinâmica entre o mundo real e o sujeito”. Para Sousa (2011), este método possibilita o investigador recolher maior qualidade de dados, permitindo desenvolver conceitos com base na compreensão da realidade dos sujeitos e dos grupos analisados. Nesse tipo de estudo, o principal objetivo é entender em profundidade “as motivações, opiniões, ou emoções” dos participantes (Renda et al. 2017, p. 59), dando primazia às observações, entrevistas ou discussões em grupo, em relação ao inquérito por questionário.

A nossa investigação apresenta um caráter exploratório e descritivo e uma metodologia de natureza qualitativa, com finalidade aplicada. A pesquisa qualitativa visa essencialmente o aprofundamento e a compreensão de grupo social ou uma organização, e não na representação de dados números (Gerhardt & Silveira, 2009). Segundo Birchall (2014), ademais permite ao investigador analisar significados, interpretações e experiências individuais, bem como aceder às “opiniões, perspetivas e atitudes” dos participantes (Nassaji, 2015, p. 129).

No presente estudo, depois de uma fase inicial, procedeu-se a formulação da pergunta de partida que segundo Reis (2018), é a melhor forma de iniciar uma investigação, visto que possibilita o investigador refletir sobre a temática, desenvolver cominhos para a realização de pesquisas bibliográficas, levantamentos e organização de documentação que permite discriminar de forma clara e concisa a resposta da questão levantada. Procedeu-se a uma recolha exaustiva de documentos, que define o método em termos de processo. Nesta parte desenvolveu-se um melhor raciocínio sobre natureza do problema, para assegurar a qualidade da informação recolhida (Quity & Canoebhoudt, 2019). Da mesma forma que a opção metodológica assegura ao investigador diferentes momentos da investigação que “propõem um problema a resolver, constroem uma hipótese ou solução potencial para o problema, formulam hipótese de forma operacional, verificando a mesma por meio da experimentação ou da observação” (Freixo, 2010, p. 33).

3.1 MODELO CONCEPTUAL

De acordo com o objetivo pretendido, a nossa investigação assenta, essencialmente, na identificação entre vários modelos de intervenção existente na matéria da sinistralidade rodoviária, identificar as possíveis medidas que podem ser implementadas pela Polícia da Ordem Pública da Guiné-Bissau (POPGb), e com base nisso, criar um modelo de intervenção para a redução dos atropelamentos rodoviários na cidade de Bissau.

Perante o exposto, para estarmos em condições de atingir o nosso objetivo principal acima mencionado, propusemos a responder atingir os seguintes objetivos específicos:

1. Compreender o panorama atual da sinistralidade rodoviária na Guiné-Bissau, especialmente na cidade de Bissau;
2. Identificar e compreender as medidas aplicadas na cidade de Bissau, nos últimos dez anos, para reduzir/prevenir a sinistralidade rodoviária;
3. Analisar medidas aplicadas pelas forças e serviços de segurança congéneres, acolher as que tiveram sucesso e possíveis de serem implementadas na cidade Bissau.

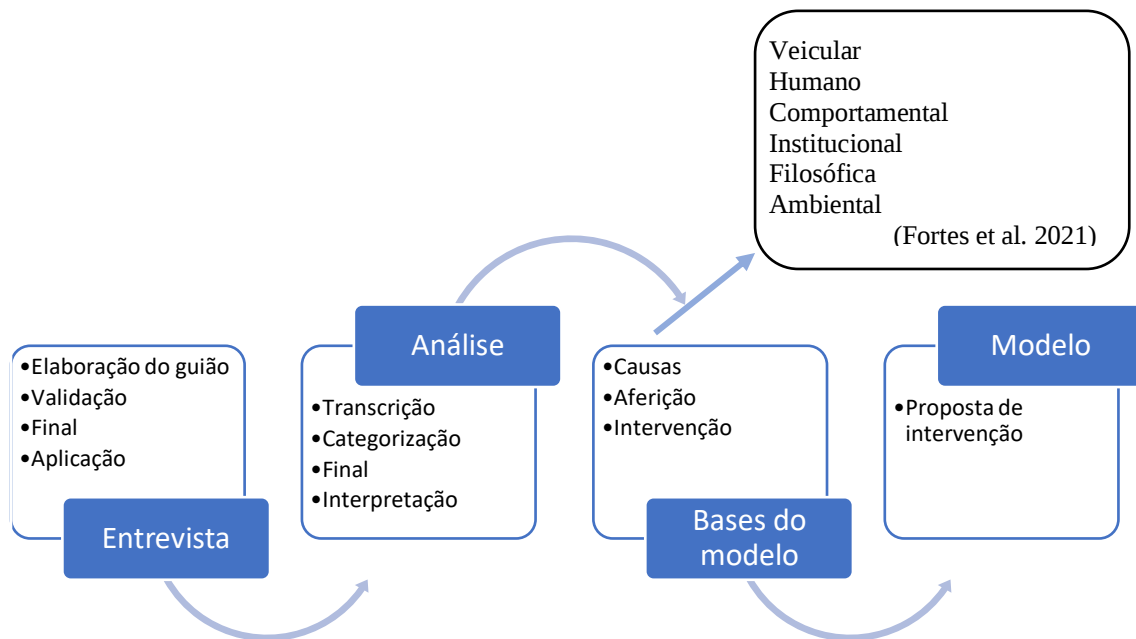
Desta feita, as hipóteses apresentadas têm o propósito olhar para a sinistralidade rodoviária como sendo fenómeno que pode ser melhorado (Leal, 2016). Portanto, o investigador deve assegurar-se que o meio a utilizar seja adequado face aos seus objetivos,

bem como “assegurar que tem as autorizações e colaborações necessárias das autoridades” (Freixo, 2010, p. 33).

Dito isto, elabora-se o seguinte modelo concetual que vai incluir os conceitos e objetivos do modelo de intervenção a propor, bem como a verificação da questão levantada.

Figura 4

Modelo Conceptual



Fonte: Adaptado de “Modelo de intervenção para o combate à sinistralidade rodoviária na província de Maputo”, G. Siteo, 2023, *Dissertação de Mestrado integrado em Ciências Policiais*, p. 38 (https://comum.rcaap.pt/bitstream/10400.26/45716/1/65M%20Gilda%20Siteo_dissertação-Revisão%20Final.pdf), Copyright 2023 de Instituto Superior de Ciências Policiais e Segurança Interna.

Desta forma considera-se a seguinte questão teórica:

Q1: É possível com a elaboração de uma proposta de intervenção, reduzir os atropelamentos rodoviários na cidade Bissau?

3.2. CORPUS

O corpus deste trabalho é heterogêneo, porém engloba diferentes tipos de materiais, designadamente artigos científicos, legislações, notícias, regulamentos, sites, textos e dados recolhidos com base nas entrevistas, possíveis de serem analisado através da análise de conteúdo, a respeito da sinistralidade rodoviária na cidade de Bissau. Carmo e Ferreira (2008, p. 272), corroboram que o *corpus* “é um conjunto de documentos escolhidos para se aprender posteriormente à análise de conteúdo”.

Os critérios das escolhas dos participantes nos estudos basearam de conhecimento que os elementos têm adquiridos em razão das funções profissionais nas atividades operacionais e das experiências acumuladas. Segundo Sarmento (2013), a escolha do participante para constituir amostra do estudo é bastante difícil. Neste sentido, o critério de constituição da amostra, incidiu sobre os profissionais das instituições como a Polícia da Ordem Pública, a Autoridade Nacional da Segurança Rodoviária e da Câmara Municipal de Bissau, face à responsabilidade que têm na manutenção da segurança rodoviária na cidade de Bissau. Importa informar ainda que, embora o universo não seja representativo da população em estudo, este é adequado ao objeto de estudo bem como aos instrumentos de recolha de dados, conforme defende (Quivy & Campenhoudt, 2019).

Para o nosso estudo, optamos por entrevistar seis técnicos e especialistas das três instituições, nomeadamente a POP; ANASER e da CMB, responsáveis em matéria da segurança rodoviária na cidade de Bissau. Os entrevistados estão compostos da seguinte forma: i) quatro elementos da POP (um oficial superior, um oficial subalterno e dois 1º subchefes); ii) um técnicos e especialistas da ANASER e da CMB. Importa referir que os elementos selecionados para a nossa amostra têm mais do que cinco anos de experiências e exercem ou têm exercidos funções da Direção, Comando e de Chefia nas instituições referidas.

No que concerne às opções ortográficas, a presente dissertação vai ser escrita tendo em conta o novo acordo²⁴. Por outro lado, importa informar que a dissertação é composta por anexos, apêndices, tabelas e figuras, visando dar informações adicionais ao leitor. Por

²⁴ Resolução da Assembleia da República n.º 35/2008, de 26 de julho, aprova o Acordo do Segundo Protocolo Modificativo ao Acordo Ortográfico da Língua Portuguesa.

fim, as normas American Psychological Association (APA), na sua versão vigente (7^a ed.), são a base da referenciação da dissertação.

3.3 INSTRUMENTOS DE RECOLHA DE DADOS

Segundo Reis (2018), os estudos da natureza qualitativa, descritiva, implicam o uso da entrevista como instrumento de obtenção de dados. Para Lundim (2016), a entrevista consiste na comunicação direto entre o entrevistador e o entrevistado para a obtenção de informações através de uma conversação. Para Coutinho (2018), as entrevistas são métodos alternativos de esclarecimentos de ideias e da obtenção de dados, quando as outras técnicas ou procedimentos de investigação não resultam. Nesta ótica, a sensibilidade do investigador ao contexto, é fundamental na interação, pois isso permitir-lhe-á compreender melhor os conceitos, as ideias, desenvolver critérios e com isso criar modelos e consolidar possibilidades teóricas (Crewell, 2013).

Para o processo de recolha de dados, optámos pela realização de entrevistas semiestruturadas compostas por um guião orientador de perguntas abertas, visto que este instrumento dá uma certa liberdade ao entrevistador - entrevistado para falarem do tema de forma aberta e descontraída. O entrevistador segue um conjunto de questões previamente definidos, utilizando perguntas abertas ou fechadas (Reis, 2010), sendo que as questões podem não ser necessariamente colocadas pela ordem estabelecida no guião. De igual modo, o entrevistado também pode responder às perguntas tendo a liberdade para “desenvolver cada situação em qualquer direção que considere adequada” (Marconi & Lakatos, 2003, p. 85).

Preconizando o descrito por Sarmiento (2013), o guião da entrevista semiestruturada foi composto por três partes: i) cabeçalho do guião; ii) caracterização do entrevistado; iii) as perguntas. O guião de entrevista foi analisado e validado quanto ao conteúdo, forma e escrita pela Professora Doutora Sónia Aniceto Morgado e Subintendente, Mestre Pedro Miguel da Silva Pereira.

3.4 INSTRUMENTOS DE ANÁLISE DE DADOS

Para a exploração e análise de entrevistas utilizou-se a análise de conteúdo, para que duma forma sistemática ser possível captar dados relevantes ao contexto (Bardim, 2016). A utilização de procedimentos sistemáticos, assentes na objetividade que descrevem e analisam

a prosa das mensagens (Bardin, 2016), permitindo a construção de um mapa de ideias mais complexo, mas ao mesmo tempo mais sintético e focado em função do objeto de estudo (Quivy & Campenhoudt, 2019).

De acordo com Quivy e Campenhoudt (2019), a análise de conteúdo trabalha sobre diferente tipo de mensagens, nomeadamente “obras literárias, artigos de jornais, documentos oficiais, programas audiovisuais” [...], bem como nos relatórios das entrevistas (p. 226). A seleção dos termos utilizados pelo entrevistado, a sua frequência a sua forma de disposição, construção de frase e a forma como a desenvolve são fontes de informações pelo qual o entrevistador tenta produzir o conhecimento (Quivy & Campenhoudt, 2019).

Para Bardin (2016) a análise de conteúdo tem como propósito a identificação e a compreensão da mensagem comunicada ou debatida. Não obstante o investigador tem a possibilidade de desenvolver o estudo na perspetiva do próprio entrevistado ou sobre as condições sociais em que o discurso é produzido (Quivy & Campenhoudt, 2016), sendo que para ambos os casos, a análise de conteúdo requer a utilização de processos técnicos precisos. Bauer (2008) e Quivy & Campenhoudt, (2019) afirmam que a finalidade de análise de conteúdo não deve ser julgada em função do aspeto linguístico ou através da leitura do texto, mas sim em função de argumentação dos materiais pesquisados e sua coerência com a concordância do objetivo do pesquisador. Não obstante, para que os resultados sejam considerados válidos, o investigador deve escolher os instrumentos e métodos adequados (Sarmiento, 2013).

Krippendorff (1990), menciona que o tipo de tratamento de dados apenas trabalha com o presente. A análise de conteúdo melhor do que qualquer outro método, possibilita “sobre um material rico e penetrante, satisfazer harmoniosamente as exigências do rigor metodológico e da profundidade inventiva” (Quivy & Campenhoudt, 2019, p. 227). Assim, após da identificação das palavras chaves nas entrevistas, a análise de conteúdo facilita a compreensão geral do material analisado que, de certo modo, ajuda o investigador a identificar mensagens e significados implícitos que à primeira vista podem não ser visível. Posto isto, torna-se possível conseguir informações pertinentes a respeito do objeto de estudo e produzir conhecimento (Sitoe, 2023).

Após a constituição de *corpus* da nossa investigação, optamos por estruturar a análise de conteúdo das seguintes fases: (a) pré-análise; (b) exploração de dados e, (c) tratamento dos dados, inferência e, a interpretação dos resultados (Bardin, 2016; Franco, 2008).

A fase pré-análise, é a fase inicial da investigação (Bardin, 2016). Nesta fase escolhe-se os documentos para o estudo, formula-se as hipóteses e os objetivos e elaboram-se indicadores que argumentam a interpretação conclusiva. Franco (2008), por sua vez afirma que se trata da fase em que o investigador se preocupa com a organização dos dados com a finalidade de formar o *corpus* da investigação. Segundo Bardin (1977), “o *corpus* é o conjunto de documentos tidos em conta para serem submetidos aos procedimentos analíticos” (p. 96). Assim, procedemos à primeira leitura sobre o tema, ou “a leitura flutuante” conforme refere (Franco, 2008, p. 52). o que permitiu-nos ter ideias do que pretendemos investigar, e possibilitou-nos organizar as ideias iniciais deixando-nos “invadir por impressões, representações, emoções, conhecimentos e expetativas” contidas nas mensagens (Franco, 2008, p. 52).

Na segunda fase, exploração de dados, é a fase crucial da análise de conteúdo, pois é onde ocorre a “operação de classificação de elementos constitutivos de um conjunto de informações, por diferenciação seguida de um reagrupamento baseado em analogias, a partir de critérios previamente definidos (Franco, 2008, p. 59). A formação das categorias na análise de conteúdo é geralmente um processo longo, difícil e complicado (Franco, 2008), que se destaca pela sua exigência e detalhe, envolvendo principalmente a codificação, decomposição ou enumeração, em função dos objetivos do investigador (Bardin, 2016). Nesta fase, o investigado segue “o seu próprio caminho, baseando-se nos seus conhecimentos e orientado pelas suas competências, sensibilidade e intuição” (Franco, 2008, p. 60), agrupando os dados unidades que podem ser de enumeração, registo ou contexto (Bardin, 2016). Para o nosso estudo, optamos por utilizar apenas a unidade de registo, que, em outras palavras, corresponde “à unidade de significado codificada, representando o segmento de conteúdo considerado como unidade fundamental para categorização e contagem frequencial (Bardin, 2016, p. 134).

Na terceira e última fase, o processo de tratamento dos dados recolhidos, inferência e interpretação dos resultados são a fonte para a produção do conhecimento. Na perspetiva de Wenger (1998), o estabelecimento das categorias é um ponto importante para a análise, pois ele serve de elo de ligação entre o objetivo da pesquisa e a teoria (as cited in Mendes & Miskulin, 2017). No entanto, este trabalho cuidadoso foi crucial na medida em que possibilitou-nos produzir dados de qualidade, credíveis, fiáveis e válidos (Bardin, 2016; Pais, 2004).

Deste modo, o investigador tem a possibilidade de deduzir inferências credíveis e válidas sobre o estudo (Bardin, 2016), que devem ser tidos em conta na análise (Pais, 2004), com a finalidade de conseguir a ligação de elementos comuns (Morgado, 2022) que para o nosso estudo se direcionam para a redução do problema dos atropelamentos rodoviários na cidade Bissau recorrendo à apresentação de uma proposta de modelo como ferramenta para combater o problema, conforme o modelo desenvolvido por outros autores (Morgado & Anjos, 2019).

De forma sucinta, a análise de conteúdo permite a compreensão, a organização e o agrupamento das informações e códigos que possibilita o investigador produzir conclusões que, posteriormente, são trazidos em conhecimentos.

3.5 PROCEDIMENTO

Os procedimentos utilizados para o desenvolvimento desta dissertação, consubstanciaram-se num conjunto de estratégias que permitem aumentar o valor aos conhecimentos, e com isso ir ao encontro do nosso objetivo (Quivy & Campenhoudt, 2019). Como tal, o processo da construção, organização e procedimentos de recolha de informações para esta investigação ocorreu da seguinte maneira:

1. Após o conhecimento das linhas orientadoras dos possíveis temas a serem estudados neste ano letivo, procedeu-se aos primeiros contactos com os orientadores. Seguidamente, realizou-se uma reunião com os mesmos, com a finalidade de traçar os objetivos gerais e específicos do estudo, ou seja, responder estas perguntas: o que, onde, como, quando e porquê?
2. Para ter acesso aos dados da sinistralidade rodoviária do país, em especial da cidade de Bissau, e para aferir a disponibilidade e solicitar a permissão dos participantes para contribuírem no estudo, efetuou-se o pedido de autorização ao Comissário Nacional da POP para proceder à recolha de dados no Destacamento da Polícia de Trânsito de Setor Autónomo de Bissau.
3. Para a pesquisa bibliográfica, a técnica de recolha de dados foi meramente documental, considerando-se para tal livros, artigos científicos, relatórios, conferencias, reuniões, sites de instituições governamentais, organizações, *blogs*, notícias, base de dados e entre outros organismos ligados ao tema em estudo.

4. Na parte prática do estudo, elaborou-se um guião de entrevista semiestruturada. A entrevista foi constituída com o objetivo de entender as atuais medidas e posteriormente propor um modelo à Polícia da Ordem Pública da Guiné-Bissau (POPGB) para a redução dos atropelamentos rodoviários na cidade de Bissau. Informa-se que o guião da entrevista, antes de ser submetidos aos entrevistados, sofreu uma série de processo, ou seja, foi devidamente corrigido e validado pela orientação quanto a sua forma, escrita, assim como o próprio conteúdo. De seguida, foi solicitada a aprovação e pedido de entrevista aos elementos da POP pelo Exmo. Sr. Comissário Nacional da Polícia da Ordem Pública, Brigadeiro General Salvador Soares, tendo a mesma sido deferida.
5. De igual modo, elaborou-se um pedido de autorização da entrevista para o presidente da Câmara Municipal de Bissau e da Autoridade Nacional da Segurança Rodoviária para entrevistar técnicos e especialistas das respetivas instituições, tendo sido deferidas.

Desta feita, uma vez que havíamos definido a nossa amostra desde a primeira reunião, os entrevistados foram elucidados dos objetivos do estudo e das instruções do que se espera deles. As entrevistas realizadas foram enviadas em formato *Word e PDF via email, WhatsApp*. Os entrevistados foram informados que as respostas poderiam ser por enviadas por escrito, em áudio ou através do mesmo método de comunicação. Por fim, foi igualmente solicitada a autorização aos entrevistados, através de um termo de consentimento informado devidamente assinado, que lhes foi submetido em conjunto com o guião, com a garantia de anonimato.

Portanto, após a realização das entrevistas, procedeu-se à sua transcrição com a intenção de serem tratadas com base no método de análise de conteúdo previamente definido. Desta feita, para esse processo procedeu-se a categorização dos elementos transversais a todas as entrevistas subordinadas aos principais temas reproduzidos pelos participantes. Seguidamente, procedeu-se a subcategorização, em temas secundários ligados aos principais.

CAPÍTULO IV: APRESENTAÇÃO E DISCUSSÃO DE RESULTADOS

Neste capítulo são apresentados os resultados da investigação obtidos através de entrevistas semiestruturadas. Entretanto, esses resultados são comparados e fundamentados de acordo com o enquadramento teórico realizado ao longo do trabalho, com a finalidade de construir uma proposta de normas e medidas de intervenção para reduzir os atropelamentos na cidade de Bissau.

4.1 APRESENTAÇÃO DE RESULTADOS

Após a análise das respostas obtidas nas entrevistas conduzidas como os efetivos da POP e especialista da Câmara Municipal de Bissau, correlacionando com as matrizes cromáticas apresentadas (nas Tabelas 11 a 22, conforme se verifica no Apêndice E) e a análise de conteúdo (nas Tabelas 23 a 34, ver Apêndice F), foi possível observar uma interligação significativa entre os dados recolhidos.

Questão 1: Como a Polícia da Ordem Pública (POP), designadamente a Polícia Trânsito (PT), deveria lidar com a questão de segurança rodoviária na cidade de Bissau?

No que diz respeito à primeira questão, 83,3% das respostas dos entrevistados destacaram a educação rodoviária através de campanhas de sensibilização, das e para as pessoas como a melhor abordagem preventiva ao longo do tempo. Nesse caso, conforme Morgado (2016b), as redes sociais são ferramentas bastante úteis que podem ajudar na realização de campanhas de sensibilização como no caso da página do *Facebook* por exemplo.

Por outro lado, 66,6% dos entrevistados salientaram a necessidade de formação do efetivo da Polícia Trânsito. Esta formação para além de aumentar a eficiência nos cumprimentos dos objetivos, também dota os polícias de trânsito de conhecimentos necessários para lidar melhor com os desafios relacionados com a segurança rodoviária. Por conseguinte, os entrevistados apontaram em 50% para a “fiscalização rodoviária” (E1, E4 e E6) e a “criação de condições de trabalho” (E2, E3 e E6), como sendo medidas necessárias

para a prevenção dos acidentes nas estradas do capital Bissau. Ainda assim, 33,3% dos entrevistados destacaram nas suas respostas medidas como:

“Criação de parceria com outras instituições estatais e privadas, bem como as instituições locais para melhor garantirem a segurança rodoviária” (E5 e E6).

“Reforçar o policiamento” (E2 e E5).

E finalmente, 16,6% das respostas mencionaram a necessidade da criação de novos postos de controlo policial e de elaboração de planos de prevenção rodoviária, principalmente nas zonas com maior probabilidade de ocorrer acidentes (ver a Tabela 1).

Tabela 1

Questão da segurança rodoviária

Lidar com a questão da segurança rodoviária	N	(%)
Campanha de sensibilização	5	83,3%
Formação dos polícias	4	66,6%
Fiscalização rodoviária	3	50%
Criação de condições de trabalho	3	50%
Trabalho em conjunto com outras instituições	2	33,3%
Implementação de inovação na prevenção rodoviária	1	16,6%
Criação de planos com diferentes atores	1	16,6%
Criação de novos postos de controle rodoviário	1	16,6%
Novo modelo de policiamento	1	16,6%
Reforçar o policiamento nas zonas de riscos	1	16,6%

Questão 2: No seu entender, quais são as principais causas do atropelamento nas estradas do capital guineense?

Quanto à segunda pergunta, 83,3% das respostas dos entrevistados destacaram na mesma proporcionalidade “o excesso de velocidade, as condições das vias e dos veículos”, como as principais causas do atropelamento na cidade de Bissau. Estes fatores são relacionados com a forma como as pessoas conduzem (fator humano), com o estado dos veículos (fator veículo), bem como das vias (fator via) (ver a Figura 5). A seguir, 66,6%

apontaram a condução sob efeito de álcool como a segunda maior causa de sinistros rodoviários. Por outro lado, metade das respostas dos entrevistados (50%) destacaram:

“a condução ilegal e a condução sob influência de álcool” (E3, E4, E5 e E6), como eu também contribuem na ocorrência de acidentes.

E, 33,3% das respostas dos entrevistados mencionaram:

“A falta da iluminação nas vias públicas” (E1 e E6).

“A falta da sinalização das vias” (E2 e E3).

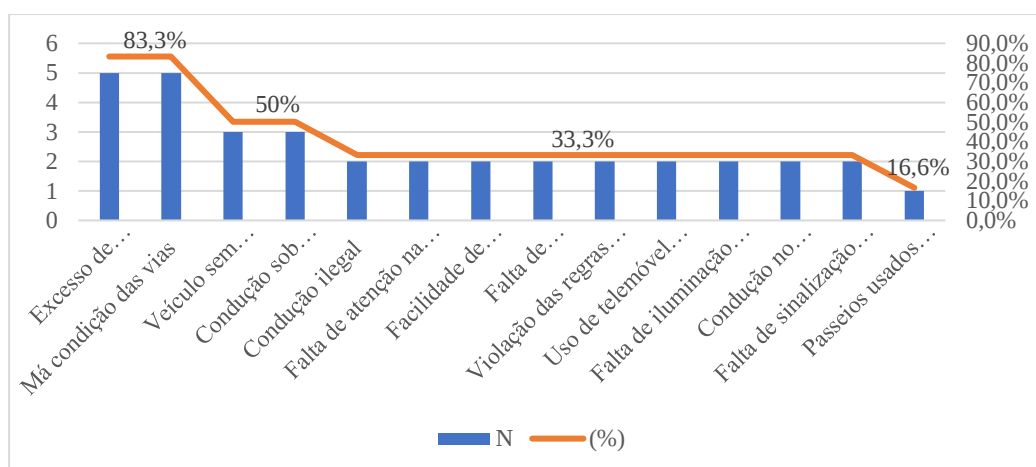
“Condução no estado de embriaguez” (E5 e E6).

Porém, esses fatores para além de dificultarem o trabalho dos agentes na prevenção e controlo do excesso de velocidade, também representam um grande perigo para integridade física para os polícias. Acresci ainda a preocupação sobre o facto de existir a possibilidade “da obtenção da carta de condução sem frequentar a escola de condução” (E1 e E2).

Este é um problema sério para a segurança rodoviária, porque o processo da obtenção da carta de condução é fundamental para a formação dos condutores, pois é através deste que se adquire o conhecimento do código e das regras básicas de segurança rodoviária.

Figura 5

Causas dos acidentes rodoviários



Questão 3: Quais são as medidas implementadas para combater o atropelamento e desde quando estão em execução? O que achas delas?

No que concerne à terceira questão, mais de metade dos entrevistados (66,6%) mencionaram que a POP/PT se limita em aumentar o número de efetivos nas estradas do capital guineense, especialmente nas zonas onde ocorrem mais atropelamentos (ver Tabela 2). Além disso, destacaram o controlo do cumprimento dos sinais dos semáforos e a assistência à travessia dos peões nas passadeiras (E1, E2, E3 e E4). Por outro lado, 33,3% dos entrevistados mencionaram medidas como:

“Campanha de sensibilização” (E1 e E4).

“Fiscalização rodoviária” (E2 e E6)

“Policiamento de proximidade juntos das escolas próximas das estradas” (E1 e E6).

Contrariamente das respostas que mencionaram a existência de medidas, metade dos inquiridos (50%) afirmaram que

“não há, de fato, medidas específicas implementadas para o combate do atropelamento” (E5).

Quanto à última parte da questão, que questionava a opinião sobre **o que achavam de tais medidas**, um terço das respostas lamentou que *“as medidas mencionadas não se mostrem suficientes”*, dado que continuam a ocorrer muitos acidentes do mesmo tipo (E6).

Tabela 2

Medidas de execução

Medidas implementadas para combater atropelamento	N	(%)
Emprenho de efetivo nas diferentes artérias de Bissau	4	66,6%
Não existe medidas específicas para combater atropelamento	3	50%
Campanha de sensibilização	2	33,3%
Fiscalização rodoviária	2	33,3%
Policiamento de proximidade nas escolas próximas das estradas	2	33,3%
Manutenção das vias	1	16,6%

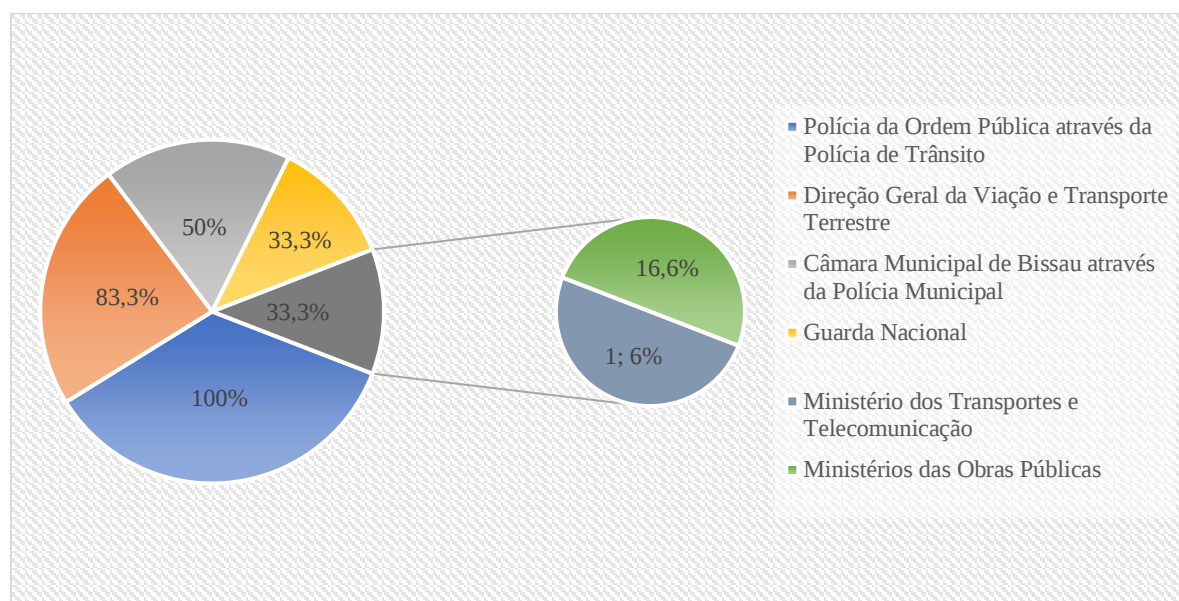
Sinalização das vias	1	16,6%
Criação da Autoridade Nacional da Segurança Rodoviária	1	16,6%
Medidas não são suficientes	2	33,3%

Questão 4: Quais são os organismos e respetivas competências que estão associados às medidas enunciadas?

Em relação à quarta questão, a maioria das respostas indicou as seguintes entidades: a Polícia da Ordem Pública (100%), a Direção Geral da Viação e Transportes Terrestre (83,3%), a Câmara Municipal de Bissau (50%) através da Polícia Municipal, a Guarda Nacional (33,3%) e o Ministério dos Transportes e Telecomunicação, Ministério das Obras Públicas e Fundo Rodoviário (16,6%).

Ao analisar estas respostas, percebemos que a maior parte da segurança nas estradas de Bissau é da responsabilidade das instituições do Estado. No entanto, o facto de ainda continuar a registar mortes por atropelamentos nas estradas de Bissau faz com que quase todas as respostas dos entrevistados destaquem a responsabilidade dessas instituições públicas.

Assim, o Estado tem um papel fundamental na promoção da segurança rodoviária, porém é responsável por estabelecer as leis e regulamentos que padronizam os comportamentos que todos os utilizadores das vias devem adotar. Tal como acontece nos países desenvolvidos, conforme referido pelos atores (Leal, 2016; OMS; 2021a), o Estado guineense deve estabelecer parcerias com outras entidades, especialmente associações locais para promover e implementar medidas que facilitem ação neste sentido (ver Figura 6).

Figura 6*Organismos para implementação de medidas*

No que diz respeito às **competências de cada entidade** (Tabela 3), 33,3% dos entrevistados responderam que cabe à POP/PT fiscalizar o cumprimento das normas do código da estrada para a implementação das medidas. É importante lembrar que esta responsabilidade está contemplada no enquadramento legal, e é de competência do Estado em colaboração com a POP/PT, no que à promoção da segurança rodoviária diz respeito. E quanto à Direção Geral da Viação e Transporte Terrestre, 16,6% das respostas dos entrevistados afirmaram as seguintes responsabilidades: i) “*avaliação dos condutores*”; ii) “*emissão da carta de condução*”; iii) “*emissão de documento de característica do veículo*” (livrete) e; iv) “*licença de exercício de transportes públicos*”. Em relação as competências das outras entidades, como a Câmara Municipal de Bissau, o Fundo Rodoviário (FR), que se refere à qualidade, a gestão e a manutenção das vias, 16,6% das respostas dos entrevistados registaram estas atribuições.

Tabela 3*Medidas por Organismos*

Medidas	Organismo	N	(%)
Fiscalizações	POP/PT	2	33,3%
Patrulhamento nos pontos negros		1	16,6%

Policiamento de proximidade		1	16,6%
Promoção da segurança rodoviária		1	16,6%
Avaliação dos condutores	DGVTT	1	16,6%
Emissão da carta de condução		1	16,6%
Emissão de livrete do veículo		1	16,6%
Emissão de licença de transporte público		1	16,6%
Gestão de vias	CMB	1	16,6%
Manutenção da via	FR	1	16,6%

Questão 5: Os recursos humanos e meios materiais ao dispor da POP/PT são adequados para a execução de ações direcionadas para a prevenção de atropelamentos?

Relativamente a quinta pergunta, verifica-se que todas as respostas foram unânimes (100%) em afirmar que “os meios materiais não são suficientes”. Enquanto que metade dos entrevistados frisou que os recursos humanos são suficientes. Por fim, um terço (33,3%) mencionou a necessidade de formação do efetivo (ver a Tabela 4).

Tabela 4

Recursos humanos e meios materiais da POP/PT

Recursos humanos e meios materiais	N	(%)
Meios materiais insuficientes	6	100%
Recursos humanos suficientes	3	50%
Necessidade de formação do efetivo	2	33%

Questão 6: O que considera que POP/PT deveria fazer para prevenir/reduzir mortes e feridos graves por atropelamentos nas estradas de Bissau?

No que tange à sexta pergunta, constata-se que 66,6% dos entrevistados mencionaram a necessidade de “*criação de condições de trabalho*” (E1, E2, E3 e E4), tanto a necessidade em termos de recursos materiais quanto através de incentivos para

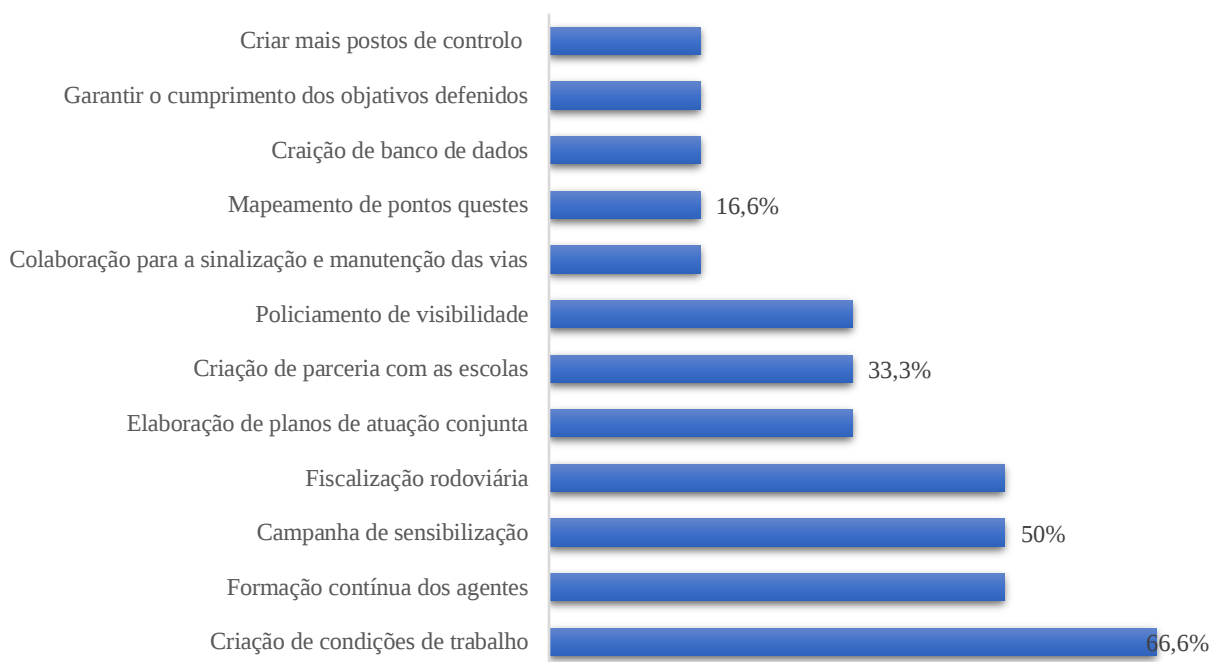
motivar os agentes. Além disso, os entrevistados enfatizaram que o fato de o ambiente rodoviária representar um certo risco exige a necessidade de “*elaboração de planos que envolvem outras entidades para a sinalização e de manutenção das vias, bem como de controlo de estado do veículo*” (E3). Este ponto de vista corrobora com ideia de Poiares (2021), quando destaca a importância da triangulação de conhecimentos de diversas áreas do saber para abordar o problema de forma objetiva e eficaz.

Por outro lado, metade das respostas dos entrevistados afirmaram que a formação contínua dos agentes, realização de campanhas de sensibilização e de fiscalização rodoviária seriam as melhores atividades para a Polícia deve apostar para a prevenção rodoviária.

E finalmente, 33,3% das respostas destacaram reforço policial para controlo do tráfego, assim como 16,6% dos participantes referiram as outras atividades cujo as implementações são importantes para a prevenção (ver a Figura 7).

Figura 7

POP e a melhoria da prevenção rodoviária



Questão - 7: O que pensa da legislação de trânsito enquanto elemento de segurança dos utentes da via pública?

No que concerne à sétima questão, 66,6% dos entrevistados defendem que a legislação é adequada e desempenha um papel fundamental na promoção de um ambiente rodoviária seguro, organizado e eficiente, contribuindo para o bem-estar e qualidade de vida dos utentes da via pública (*vide* Tabela 5). Entretanto, 16,6% dos entrevistados destacaram a necessidade da

“criação de legislações avulsas para colmatar as situações que o código de estrada não previu” (E1).

Tabela 5

Legislação de trânsito

Adequação das medidas	N	(%)
Adequadas	4	66,6%
Não adequadas	1	16,6%
Apresenta lacunas e limitações	1	16,6%
Dificuldade na aplicação	1	16,6%
Impunidade	1	16,6%

Questão – 8: A POP/PT tem desenvolvido alguma ação que facilite a implementação de novas políticas da prevenção rodoviária? Quais?

No que diz respeito à oitava questão, a maior parte das respostas dos entrevistados (66,6%) afirmou que não, ou seja,

“não existe nenhuma ação em andamento que possa facilitar a implementação de novas políticas de prevenção rodoviária” (E3).

Entretanto, apenas 33,3% dos entrevistados confirmaram que “sim” a POP/PT tem desenvolvido ações que, de certa forma, possam facilitar a inovações na prevenção rodoviária (ver a Tabela 6)

“Policciamento de proximidade junto da comunidade e das escolas públicas e privadas e campanha de sensibilização da população” (E6).

Tabela 6

Ações que facilitem a implementação de inovações na prevenção rodoviária

Ação que facilite criar novas políticas de prevenção rodoviária	N	(%)
Não	4	66,6%
Sim	2	33,3%

Relativamente **as ações propriamente dita** que a POP/PT desenvolve para facilitar a implementação de novas políticas da prevenção dos atropelamentos, apenas 33,3% dos entrevistados mencionaram a colocação de mais agentes nas escolas próximas das estradas para ajudar os alunos a atravessar. As outras ações, como fiscalizações, patrulhas, operação *stop*, atividade rotineira, policiamento de proximidade e de visibilidades durante as festas, assim como a campanha de sensibilização representam apenas 16,6% das respostas dos entrevistados (ver a Tabela 7).

Tabela 7

Medidas de execução

Medidas que estão a ser implementadas	N	(%)
Colocar efetivos nas escolas próximas das vias	2	33,3%
Patrulhas	1	16,6%
Operação stop	1	16,6%
Atividade rotineira	1	16,6%

Policiamento de proximidade	1	16,6%
Policiamento de visibilidades nas festas	1	16,6%
Campanha de sensibilização	1	16,6%

Questão – 9: As competências da POP/PT são indicadas para lidar de forma adequada e rápida com os problemas da sinistralidade rodoviária, especialmente atropelamento?

Relativamente à nona questão, verifica-se que a maior parte da resposta dos entrevistados (83,3%) foi afirmativa, dizendo que as competências são adequadas (vide Tabela 8). Ao contrário da maioria, 16,6% discordam, afirmando que

“o novo código da estrada limita as competências da PT apenas na fiscalização rodoviária” (E6), não obstante a função desta vai muito além disso.

“A título de exemplo, a PT investiga crimes rodoviários, organiza e acompanha as atividades realizadas nas vias públicas (manifestações, provas desportivas)” (E6).

Tabela 8

Adequação das Competências da POP/PT

Competências da POP/PT	N	(%)
Afirmativo	5	83,3%
Negativo	1	16,6%

Questão – 10: A nível operacional, o que a POP/PT faz para combater os atropelamentos?

Quanto à décima questão é possível constatar que as respostas dos entrevistados destacaram as atividades do dia-a-dia da Polícia de Trânsito, ou seja, 83,3% das respostas mencionaram

“fiscalização rodoviária” (E1, E3, E4, E5 e E6)

Por seu turno, 66,6% afirmaram “*empenho de mais efetivos nas artérias da cidade*” e 50% julgaram ser:

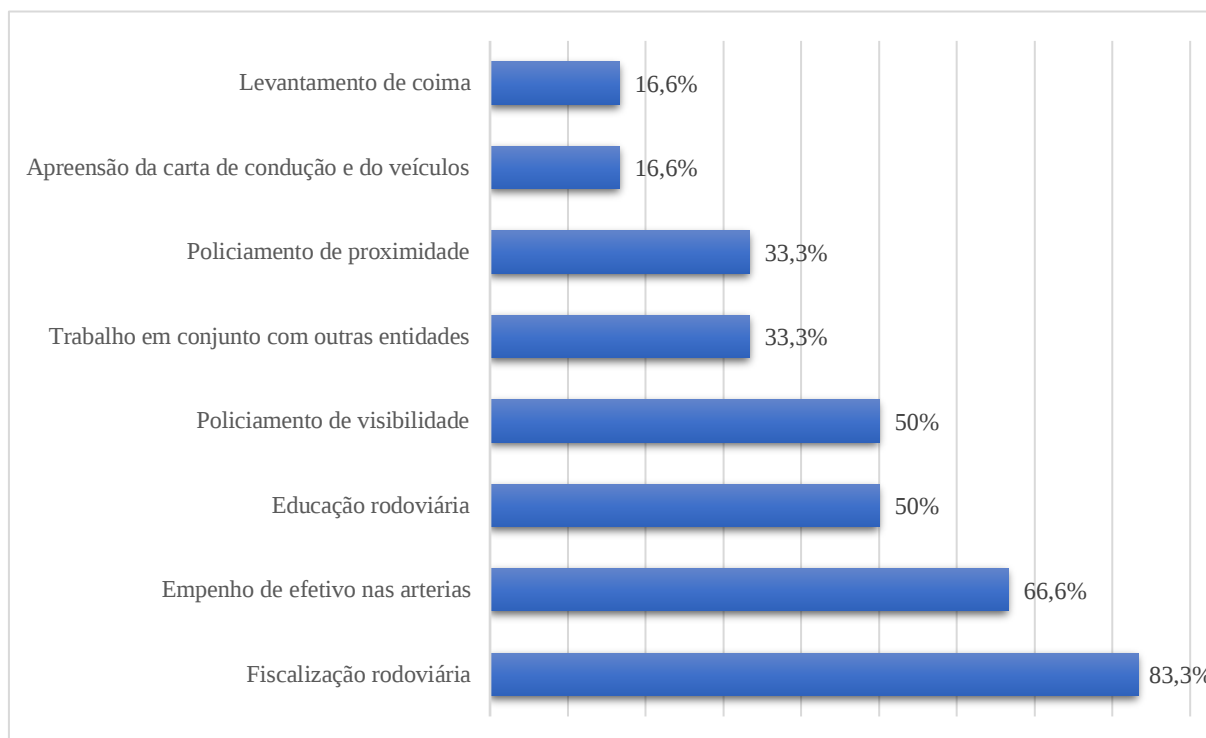
“*educação rodoviária e operação stop*” (E1, E3, E4, E5 e E6).

Para criação de consistência e implementação rigorosa das regras do trânsito conforme defende (Gopalakrishnan, 2012). É importante ter em conta que as atividades operacionais não devem ser diferentes, muito menos seguir caminhos opostos dos outros países, mesmo tendo cultura e níveis de desenvolvimento distinto da Guiné-Bissau, concretamente da cidade de Bissau. Posto isto, é crucial destacar que o combate depende não apenas de uma parte (operacional), conforme mencionado nas respostas dos entrevistados, mas sim de todos (Leal, 2016).

Por outro lado, de forma separada, as respostas mencionam ações como: empenhar mais efetivos nas artérias da cidade; apreensão da carta e do veículo que não estão em condições de circulação; policiamento de proximidade; trabalho em conjunto com outras entidades e levantamento de coima (ver a Figura 8).

Figura 8

Atividade operacional que a POP/PT faz para prevenção de atropelamentos



Questão – 11: Quais razões justificam a identificação dos *hotspots*/Pontos Negros (zonas ou locais onde ocorrem mais acidentes de viação com vítimas mortais ou feridos graves) na cidade de Bissau?

Relativamente à décima primeira questão, verifica-se que a maioria das respostas, 66,6,3% defendem a necessidade de identificação dos pontos negros e de mapeamento dos locais onde ocorrem mais acidentes de viação, de seguida 50% das respostas manifestam para a criação de planos preventivos e de combate da para garantir a maior segurança rodoviária (*vide* Tabela 9).

Tabela 9

Razões que justificam a identificação de hotspots/pontos negros

Identificação dos <i>hotspots</i> /pontos negros	N	(%)
Identificação das causas	4	66,6%
Mapeamento dos pontos negros	4	66,6%

Criação de planos preventivos	3	50%
Garantir maior segurança	3	50%
Controlar os acidentes	1	16,6%
Melhorar de medidas tomadas	1	16,6%

Questão – 12: Porquê é que considera necessário haver estudos no seio da POP/BG que ajude a avaliar os comportamentos e a sinistralidade rodoviária?

Para concluir, na décima segunda questão, as respostas são quase unânimes ao reconhecer a importância de existirem estudos como esse dentro da POP. De facto, 83,3% dos participantes afirmaram que esses estudos facilitariam a criação de planos para prevenir e combater a sinistralidade rodoviária, uma vez que permitem conhecer com antecedência os possíveis causas subjacentes aos atropelamentos (ver a Figura 10).

Tabela 10

Estudo na POP para melhorar os comportamentos e a sinistralidade

Necessidade de haver estudos no seio da POP	N	(%)
Desenvolver planos de prevenção	5	83,3%
Compreensão do problema de acidentes	3	50%
Aprender com outros países	1	16,6%
Sinistralidade é muito complexo	1	16,6%
Dificuldade em termos organizacionais e défice quadros	1	16,6%

4.2 RESPOSTA DE MODELO DE INTERVENÇÃO

Durante o percurso da nossa investigação e na análise das respostas dos entrevistados, foi nos possível verificar que a POP/PT carece de um plano orientado para a fiscalização e combate/prevenção dos atropelamentos rodoviários, o que resulta em operações pouco orientadas (*ad hoc*) para a finalidades pretendidas. Neste sentido, considerando que garantir a segurança rodoviária tando por base redução dos comportamentos de risco não pode, nem deve, ser aleatório e muito menos ocasional quer

do ponto de vista procedimental, bem como do ponto de vista operacional, é imperativo a criação de medidas de intervenção e promover ações planeadas, sustentada num plano de prevenção claro, com metas e objetivos que indiquem a redução dos atropelamentos rodoviários. Esta é uma realidade mundial, das quais derivam, a nível internacional, orientações, recomendações e regulamentos através de planos de prevenção.

Perante o exposto, e tendo em conta as respostas das entrevistas e a revisão bibliográfica, foi criado um modelo de intervenção denominado por 3SM ou SSSM, à semelhança do preconizado por Siteo (2023), que incide sobre Segurança, Serviço, Segurança e Mobilidade como mencionado na Figura 9.

Não obstante, é importante sublinhar que a proposta modelo não deve ser vista como uma responsabilidade exclusiva de uma única instituição, mas sim como uma colaboração entre várias entidades, requerendo coordenação durante o processo de execução.

Esta proposta de intervenção representa um modesto apoio para a POP, podendo eventualmente ser conduzido à implementação de planos concretos na cidade de Bissau e a nível nacional. Este contributo representa o primeiro passo para garantir, de forma igual, seguro e progressiva, a segurança rodoviária em Bissau e na Guiné-Bissau.

Em consonância com a estratégia global, o modelo 3SM ambiciona garantir a eficácia da intervenção no combate à sinistralidade rodoviária e aos acidentes de trânsito.

Figura 9

Proposta de modelo de intervenção 3SM

Safety	Mapear os pontos quentes
	Educação rodoviária e formação cívica
	Condições de trabalho
	Formação contínua do efetivo
Security	Criação de postos de controlo
	Elaboração de planos de atuação conjunta
	Criar parceria com as escolas
	Garantir o cumprimento dos objetivos definidos
Service	Reforçar policiamento de visibilidade
	Criação de base de dados
	Fiscalização rodoviária
Mobility	Sinalização rodoviária (vertical e horizontal)
	Iluminação da via pública
	Manutenção das vias
	Controlo de condições técnicas dos veículos

Fonte: Adaptado de “Modelo de intervenção para o combate à sinistralidade rodoviária na província de Maputo”, G. Siteo, 2023, *Dissertação de Mestrado integrado em Ciências Policiais*, p. 58 (https://comum.rcaap.pt/bitstream/10400.26/45716/1/65M%20Gilda%20Siteo_dissertação-Revisão%20Final.pdf), Copyright 2023 de Instituto Superior de Ciências Policiais e Segurança Interna.

Resumidamente, o modelo 3SM propõe uma abordagem integrada e interdisciplinar com a finalidade de melhorar a segurança rodoviária e a mobilidade na cidade de Bissau, contemplando medidas preventivas, policiamento, segurança e mobilidade.

CONCLUSÃO

A sinistralidade rodoviária é um problema grave que afeta não apenas a segurança das pessoas, mas também o desenvolvimento socioeconómico do país. Nas últimas décadas, a SR tem sido um problema transversal a todos os países, cujos impactos merecem atenção de todos. Os Estados sendo entidades responsáveis para garantir a segurança rodoviária devem desenvolver políticas públicas para melhorar a segurança do sistema rodoviário.

Desta feita, após a revisão bibliográfica, notamos que a sinistralidade rodoviária é um fenómeno que constitui uma preocupação para o mundo, em particular para a Guiné-Bissau. Nesta ótica, reunimos as ideias mais importantes sobre os atropelamentos na cidade de Bissau, como forma de dar a nossa contribuição no que diz respeito à mitigação da dor e o sofrimento das famílias das vítimas de acidentes, propondo medidas interventivas que incentivam a necessidade de implementação de ações multidisciplinares, envolvendo várias entidades, incluindo a própria sociedade civil. De acordo com as estatísticas existentes, os números de vítimas de acidentes de viação na Guiné-Bissau são bastante preocupantes, pelo que existe necessidade de implementar com urgência medidas preventivas adequadas para a mudança desse paradigma.

Durante a realização da investigação, foi possível identificar vários fatores que influenciam na ocorrência da SR na cidade de Bissau. Tal como defende a literatura, a falha humana foi observado como a principal causa dos atropelamentos na cidade de Bissau, principalmente o excesso de velocidade, condução ilegal e sob influência de álcool. Além disso, foi possível perceber que as infraestruturas rodoviárias têm falta de condições adequadas, ou seja, estradas esburacadas (sem alcatrão), falta de sinalização adequadas e ausência de medidas básicas de segurança, o que mostra claramente um certo esquecimento dos peões no planeamento e na construção das estradas. Por conseguinte, também se verificou desafios relacionados à atividade operacional tais como a falta de condições de trabalho, fiscalização debilitada, dificuldade na aplicação da lei e sentimento de impunidade identificado pelas autoridades.

Por outro lado, apesar de não existir nenhum plano específico para a prevenção dos atropelamentos, ou seja, da atuação se basear no estilo *ad hoc*, foi possível apurar que existem iniciativas de campanhas de sensibilização e de consciencialização dos condutores, peões, passageiros e da sociedade em geral, o policiamento de proximidade junto das escolas

próximas das vias, medidas consideradas de elevada relevância para os utentes das vias, principalmente numa cidade em que a diversidade cultural é bastante notória, e que, muitas das vezes, atua como barreira na implementação das medidas preventivas e de combate desse fenómeno. Portanto, é relevante destacar a importância de existir um programa de educação direcionado para a população em geral, na matéria da prevenção rodoviária, a qual poderá servir como elo para mostrar a compatibilidade entre as crenças, valores culturais e prevenção rodoviária.

Diante desse cenário, e considerando os desafios e barreiras acima mencionados, consideramos o modelo 3SM mais adequado para a sua aplicação. Isto porque o pilar da Safety pode ser desenvolvido tanto entre as instituições do Estado, organizações não governamentais, bem como os líderes religiosos e comunitários para influenciar os seus liderados nas comunidades e aldeias para deixarem as crenças de “tudo que acontece é destino de Deus” e comecem a adotar um comportamento seguro e responsável. No entanto, a diminuição da sinistralidade rodoviária na cidade de Bissau, não se baseia apenas no investimento em infraestruturas, fiscalização ou condições de segurança de veículo, mas também requer um compromisso cultural e social da sociedade em geral.

Relativamente aos objetivos preconizados para este estudo, após a análise de conteúdo das entrevistas realizadas e revisão da literatura sobre as causas e possíveis medidas de intervenção de redução dos atropelamentos rodoviários na cidade de Bissau, podemos afirmar que os mesmos foram confirmados. Entretanto, tendo em conta que o objetivo geral almejava compreender e identificar os possíveis modelos de intervenção que a Polícia da Ordem Pública da Guiné-Bissau (POP-GB) podia adotar para ajudar na redução da sinistralidade rodoviária, especialmente os atropelamentos na cidade de Bissau, podemos inferir que o objetivo foi alcançado com sucesso com base na adoção da proposta de implementação do modelo 3SM ou SSSM.

Por outro lado, ao longo da investigação foi possível verificar a validação da questão, ou seja, é possível com a elaboração de uma proposta de intervenção, reduzir os atropelamentos rodoviários na cidade de Bissau. Ao analisar as informações recolhidas e as respostas das entrevistas, foi possível confirmar com êxito que é possível reduzir os atropelamentos por meio de uma proposta que fomenta a coordenação de várias entidades no âmbito da prevenção, segurança, policiamento e mobilidade. Baseado no que foi apresentado ao longo do trabalho, principalmente na parte teórica, e considerando a

complexidade do problema de acidentes, muitos autores são de opinião que a abordagens multidisciplinares têm melhores resultados para melhorar a segurança rodoviária. Trata-se de uma ideia que tem como princípio de que é possível reduzir o número de acidentes de viação na condição de que a segurança rodoviária não pode ficar sob a alçada de uma única entidade ou medida. Trata-se de um trabalho multidisciplinar que tem desenvolvido de forma coordenada.

É verdade que a formação, infraestruturas e policiamento são da inteira responsabilidade das entidades responsáveis pela segurança rodoviária. Nesse sentido é crucial que estas trabalhem em conjunto para, efetivamente, reduzir o número de vítimas mortais e feridos, sendo importante referir que todos os que intervêm no espaço público têm um papel muito relevante no sentido de ajudar a alcançar esse objetivo. Não obstante, e com base no que foi apresentado, podemos concluir que o modelo 3SM ou SSSM atende aos objetivos estabelecidos no início deste estudo.

1. LIMITAÇÕES DO ESTUDO

Se não fosse pelas limitações, o presente trabalho poderia ser mais abrangente e enriquecedor. Neste sentido, elencamos as limitações com que nos deparamos ao longo da nossa investigação.

A primeira limitação prende-se com a distância temporal. Acresce ainda que ao longo do trabalho tivemos a noção de que as pessoas possuem receios em dar os seus testemunhos, através da participação nas entrevistas, para evitar certos constrangimentos.

Uma outra limitação está associada ao atraso do despacho que autoriza o meu acesso para a recolha dos dados.

A terceira e última limitação está relacionada com a dificuldade de acesso às informações na internet devido à falta de dados estatísticos, legislações, regulamentos internos e relatórios, que permitam reunir informações necessárias para a realização do nosso trabalho.

2. LINHAS DE INVESTIGAÇÃO FUTURA

Considerando a pertinência da continuidade do estudo dos fenómenos da sinistralidade, aproveitamos para deixar o desafio não apenas para as instituições

responsáveis pela segurança rodoviária, mas para a sociedade em geral. Desta feita, apresentamos algumas recomendações para as investigações futuras:

1. Realização de estudo que incentive a criação de políticas públicas de segurança rodoviária a nível nacional para a prevenção e combate da sinistralidade rodoviária na Guiné-Bissau;
2. Realização de estudos que avaliam a eficácia do modelo 3SM mediante um acompanhamento da evolução do índice da sinistralidade rodoviária ao longo do tempo, comparando os resultados antes e depois;
3. Realização de um estudo que promova a criação de uma base de dados que permita a monitorização e avaliação do resultado das medidas em execução;
4. Elaboração de um estudo que identifique a importância de existir uma separação das estradas, ciclovias e passagens especiais dos peões;
5. Elaboração de um estudo que permita avaliar as principais crenças e culturas que atuam como barreiras no âmbito da prevenção rodoviária e criar mecanismos que permitam transpô-las;
6. Realização de estudos que identifiquem a relação existente entre a redução dos acidentes de viação e o investimento a nível de recursos humanos e meios materiais.

REFERÊNCIAS

- Agência Nacional da Guiné. (2022, junho, 17). *Membros da Comissão Instaladora da ANASER tomam posse*. <https://angnoticias.blogspot.com/2022/06/transportes-terrestres-membrosda.html>
- Amaral, D. F. (2016). *Curso de Direito Administrativo* (Vol. I). Almedina.
- Anjos, O. (2016). *Sinistralidade Rodoviária em São Tomé e Príncipe: A visão estrutural da Polícia Nacional da São Tomé e Príncipe para a melhoria do nível da Sinistralidade Rodoviária*. [Dissertação do Mestrado em Ciências Policiais, Instituto Superior de Ciências Policiais e Segurança Interna]. RCAAP. <http://hdl.handle.net/10400.26/15580>
- Araújo, H. (2012). *História da Guiné-Bissau: O Livro na rua* (1ª ed). Fundação Alexandre de Gusmão.
- Arnau, C. C., Curiel, P. R. & Bispo, R. S. (2020). Desvendando o comportamento dos acidentes rodoviários em áreas urbanas. *Royal Society Open Science*. <https://doi.org/10.1098/rsos.191739>
- Autoridade Nacional da Segurança Rodoviária. (2018). *Sinistralidade Rodoviária: Vítimas no Local*. Administração Interna. http://www.ansr.pt/Estatisticas/RelatoriosDeSinistralidade/Documents/2018/RELA_T%C3%93RIO%20ANUAL%20-%20V%C3%8DTIMAS%20A%2024%20HORAS/Relat%C3%B3rio%20Anual%20Sinistralidade%20Rodovi%C3%A1ria%202018%20-24%20horas.pdf
- Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária. (2019). *Relatório anual de Segurança Rodoviária*. Administração Interna. <http://www.ansr.pt/Estatisticas/RelatoriosDeSinistralidade/Documents/2019/Relat%C3%B3rio%20Anual%20Sinistralidade%20Rodovi%C3%A1ria%202019.pdf>
- Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária. (2020). *Princípios balizadores da Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária: Visão Zero*. ANSR. [https://visaozero2030.pt/wp-content/uploads/FASE1- Principios_Balizadores_VisaoZero2030.pdf](https://visaozero2030.pt/wp-content/uploads/FASE1-Principios_Balizadores_VisaoZero2030.pdf)
- Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária. (2021). *Relatório Anual 2020. Sinistralidade Rodoviária 24 horas Fiscalização Rodoviária*. Administração Interna.

[http://www.ansr.pt/Estatisticas/RelatoriosDeSinistralidade/Documents/2020/Relatorio Anual Sinistralidade 2020 24h.pdf](http://www.ansr.pt/Estatisticas/RelatoriosDeSinistralidade/Documents/2020/Relatorio%20Anual%20Sinistralidade%202020%2024h.pdf)

Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária. (2024). A ANSR. <http://www.ansr.pt/AANSR/Pages/default.aspx>

Azevedo, V., Ferreira, A. S., Oliveira, D. & Maia, A. (2009). *Os Acidentes Rodoviários: Um prolema de Saúde Pública nos Jovens*. [Conference Session]. Congresso de Saúde e Qualidade de Vida. [http://repositorium.sdum.uminho.pt/bitstream/1822/11204/1/artigo%20acidentes %20r%20odoviarios.pdf](http://repositorium.sdum.uminho.pt/bitstream/1822/11204/1/artigo%20acidentes%20r%20odoviarios.pdf)

Azevedo, V.; Ferreira, A. S.; Oliveira, D. & Maia, A. (2009). *Os Acidentes Rodoviários: Um prolema de Saúde Pública nos Jovens*. [Conference Session]. Congresso de Saúde e Qualidade de Vida. [http://repositorium.sdum.uminho.pt/bitstream/1822/11204/1/artigo%20acidentes %20r%20odoviarios.pdf](http://repositorium.sdum.uminho.pt/bitstream/1822/11204/1/artigo%20acidentes%20r%20odoviarios.pdf)

Baldé, C. (2020). *A investigação criminal na Polícia de Ordem Pública da Guiné-Bissau: Os novos desafios da criminalidade*. [Dissertação de mestrado, Instituto Superior de Ciências Policiais e Segurança Interna]. RCAAP. <http://hdl.handle.net/10400.26/32984>

Banco Africano de Desenvolvimento. (2018, maio). *Projeto multinacional- construção e aspiração da Estrada da República da Guiné-Conakry e República da Guiné-Bissau (Boke-Quebo)*. Banco Africano do Desenvolvimento.

Banco Africano de Desenvolvimento. (2022a). *Projeto de Reabilitação do Corredor Rodoviário Bissau-Dakar (fase 1): Desenvolvimento da estrada Farim-Tanaff-Sandinieri*. Banco Africano de Desenvolvimento. <https://www.afdb.org/en/documents/multinational-bissau-dakar-road-corridor-rehabilitation-project-phase-1-farim-tanaff-sandinieri-road-development-project-appraisal-report>

Banco Africano de Desenvolvimento. (2022b). *100 milhões de dólares do Banco Africano de Desenvolvimento para o Corredor Rodoviário Bissau-Dakar*. <https://www.afdb.org/pt/noticias-e-eventos/comunicados-de-imprensa/100-milhoes-de-dolares-do-banco-africano-de-desenvolvimento-para-o-corredor-rodoviario-bissau-dakar-56270>

- Banco Europeu de Investimento. (2023, março, 7). *Global Gateway: EIB Global lança acordo de cooperação e de assistência para o projeto do Corredor Rodoviário Resiliente da Guiné-Bissau*. <https://www.eib.org/en/press/all/2023-097-global-gateway-eib-global-launches-technical-assistance-cooperation-agreement-for-the-guinea-bissau-resilient-road-corridor-project?lang=pt>
- Banco Mundial. (2022, abril, 11). *Guiné-Bissau: Crescimento populacional*. <https://data.worldbank.org/country/GW?locale=pt>
- Baptista, A. (2012). *Sistema de Informação de Fiscalização Municipal*. [Mestrado em Informação e Sistema, Instituto Politécnico de Coimbra]. <http://hdl.handle.net/10400.26/17223>
- Barbosa. R. J. S. (2008). *Design de um veículo para mobilidade Urbana*. Estágio no CEiiA e desenvolvimento de um microcarro elétrico conceptual para mobilidade urbana do futuro. <file:///C:/Users/Gilda/Downloads/Ricardo%20Barbosa.pdf>
- Bardin, L. (2016). *Análise de conteúdo*. Almedina Brasil.
- Bauer, M. W. (2008). Análise de conteúdo clássica: Uma revisão. Em M. W. Bauer & G. Gaskell (Eds.). *Pesquisa qualitativa com texto, imagem e som: um manual prático*. (pp. 189 – 217). Editora vozes.
- Belo, A. & Queirós, C. (2011). Sinistralidade rodoviária: virtudes e falhas dos seus estatísticos. M. Ramos. *Riscos e Trauma Rodoviários em Portugal*. (pp. 113-136). Associação de Cidadãos Automobilizados.
- Birchall, J. (2014). Qualitative inquiry as a method to extract personal narratives: approach to research into organizational climate change mitigation. *The Qualitative Report*, 75, 1-18. <https://nsuworks.nova.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1003&context=tqr>
- Birchall, J. (2014). Qualitative inquiry as a method to extract personal narratives: Approach to research into organizational climate mitigation. *The Qualitative Report*, 75, 1-18. <https://nsuworks.nova.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1003&context=tqr>
- Brigada Central da Polícia de Viação e Trânsito. (2024). *Relatório Anual de Acidente de Viação de Setor Autónomo de Bissau*. Polícia da Ordem Pública da Guiné-Bissau.
- Bucsuházy, K., Matuchová, E., Zůvala, R., Moravcová, P., Kostíková, M., & Mikulec, R. (2020). Human factors contributing to the road traffic accident

occurrence. *Transportation Research Procedia*, 45, 555-561.
<https://doi.org/10.1016/j.trpro.2020.03.057>

Cabo, F. (2015). *Acidentes de trânsito em Moçambique*. [Programa de Pós-Graduação, Universidade de Brasília]. <http://docplayer.com.br/230547330-Acidentes-detransito-em-mocambique.htm>

Calção N. (2018). *Análise da sinistralidade rodoviária num concelho de pequena dimensão: caso de Ponte de Sor* [Dissertação para obtenção de grau de mestre em Engenharia Civil]. Universidade de Lisboa.

Carmo, H., & Ferreira, M. (2008). *Metodologia da investigação: guia para autoaprendizagem*. Universidade Aberta.

CESO, (2015). *35 Anos de História na Guiné-Bissau: Tudo começou em 1976/1977 quando alguns dos fundadores da revista “Económica e Socialismo” foram convidados pelo nosso grande amigo, Dr. Vasco Cabral. 1º Comissário de estado do desenvolvimento económico e da planificação, a visitar a Guiné-Bissau*.
<https://www.ceso.pt/pdfs/35AnosGuineBissau.pdf>

Comissão Europeia [CE], (20 de abril 2021). *Segurança Rodoviária: Menos 4 mil pessoas perderam a vida nas estradas de UE em 2020, com a as taxas de mortalidade a cair para o nível mais baixo de sempre*.
https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/pt/ip_21_1767

Comissão Europeia, (2023). *Saving 20 000 lives on our roads: A shared responsibility. Official Publications of the European Communities*. CE.
<https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/6ea94052-1b87-4921-996d-400615050004>

Comissão Europeia. (1994,). *Observação e otimização do tráfego de usuários rodoviários vulneráveis: Programa específico de investigação e desenvolvimento tecnológico (CEE) no domínio dos sistemas telemáticos em áreas de interesse geral – Serviço de transporte -, 1992-1994*. <https://cordis.europa.eu/project/id/V2005/es>

Comissão Europeia. (2021). *Segurança Rodoviária: Menos 4 mil pessoas perderam a vida nas estradas de UE em 2020, com a as taxas de mortalidade a cair para o nível mais baixo de sempre*. https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/pt/ip_21_1767

- Comissão Europeia. (2023). *Saving 20 000 lives on our roads: A shared responsibility. Official Publications of the European Communities.* CE.
<https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/6ea94052-1b87-4921-996d-400615050004>
- Constituição da República da Guiné-Bissau, de dezembro de 1996.
- Coutinho, C. P. (2018). *Metodologia da investigação em ciências sociais e humanas: Teoria e prática* (2ª ed.). Edições Almedina.
- Creswell, J. W. (2013). *Investigação e desenho de pesquisa. Escolhendo entre cinco abordagens* (3ª ed.). Penso.
- Cunha, G., Brito, B., & Torgal, J. (2007). Sinistralidade rodoviária: contextualização e análise. *Estudo demográficos: revista do Gabinete de Estudos Demográficos do Instituto Nacional de Estatística*.
https://www.researchgate.net/publication/275353720_Sinistralidade_rodoviaria_contextualizacao_e_analise
- Dados Mundiais. (2024, março). *Transporte e infraestrutura na Guiné-Bissau*.
<https://www.dadosmundiais.com/africa/guine-bissau/trafego.php>
- Danfá, A. M. (2021). *Reunião e Manifestação: A Intervenção da Polícia na Manutenção da Ordem Pública na Guiné-Bissau*. [Dissertação de Mestrado, Instituto Superior de Ciências Policiais e Segurança Interna]. RCAAP
<https://comum.rcaap.pt/handle/10400.26/37020>
- Decreto-Lei n.º 2/2009, do Conselho de Ministros (2009). *República da Guiné-Bissau: Boletim Oficial n.º 47. n.º 52*
- Decreto-Lei n.º 2/2009, do Conselho de Ministros (2009). *República da Guiné-Bissau: Boletim Oficial n.º 47. n.º 52*
- Decreto-Lei n.º 5/2022 do Conselho de Ministros (2022). *República da Guiné-Bissau: Boletim Oficial n.º 47*.
- Dekra. (2022). *Relatório de segurança rodoviária. Mobilidade dos jovens*. DEKRA Automobil GmbH
- Despacho n.º 13/2022 do Ministério dos Transportes e Comunicações (2022). *República da Guiné-Bissau: Boletim Oficial n.º 47*.

- Despacho n.º 14/2022 do Ministério dos Transportes e Comunicações (2022). *República da Guiné-Bissau: Boletim Oficial* n.º 47.
- Despacho n.º 35/2022 do Ministério dos Transportes e Comunicações (2022). *República da Guiné-Bissau: Boletim Oficial* n.º 47.
- Dias, H. V. (2012). *Metamorfoses da Polícia: novos paradigmas de segurança e liberdade*. Almedina
- Djú, E. (2019). *Estado guineense e o desenvolvimento nacional* [Pós-Graduação, Universidade Federal do Maranhão]. https://www.joinpp.ufma.br/jornadas/joinpp2019/images/trabalhos/trabalho_submissa_oId_460_4605cca1cca84d79.pdf
- Donário, A. A., & Santos, A. (2012). Custos económico e social dos acidentes de viação em Portugal. CEU-Cooperativa de Ensino Universitário, C. R. L. <http://www.ansr.pt/SegurancaRodoviaria/Publicacoes/Documents/Custo%20dos%20Acidentes%20de%20Via%C3%A7%C3%A3o%20-%20Miolo%20-%20FINAL12.pdf>
- Educação Rodoviária (2024). Disponível em <https://www.educacao-rodoviaria.pt/>
- Educação Rodoviária (2024). <https://www.educacao-rodoviaria.pt/>
- Elias, L. (2018). *Ciências Policiais e Segurança Interna: Desafios e Prospetiva*. Instituto Superior de Ciências Policiais e Segurança Interna.
- Escobar, D. A., Cardona, S., & Hernández-Pulgarín, G. (2021). Risky pedestrian behaviour and its relationship with road infrastructure and age group: An observational analysis. *Safety Science*, 143, 105418. <https://doi.org/10.1016/j.ssci.2021.105418>
- Fédération Atlantique des Agences de Presso Africaines. (2023, março, 14). *Segurança Rodoviária: Presidente de ANASER considera de “muito preocupante” o nível de mortalidade nas estradas nacionais*. <https://www.faapa.info/blog/seguranca-rodoviariapresidente-de-anaser-considera-de-muito-preocupante-o-nivel-de-mortalidade-nas-estradas-nacionais/>
- Ferreira, A. P. O. (2021). *A Sinistralidade Rodoviária em S. João da Madeira* [Dissertação de Mestrado, Faculdade de Letras Universidade do Porto]. <https://repositorio-aberto.up.pt/handle/10216/135104>
- Flick, U. (2005). *Métodos qualitativos na investigação científica* (1ª ed.). Monitor.

- Fortes, A., Mamudo, A., Chau, M., & Fernando, E. (2021). Estudo sobre os fatores que contribuem no acidente de trânsito na cidade de Nampula. *Revista Científica Multidisciplinar*, 2(1), 267 -287. <https://doi.org/10.47820/recima21.v2i1.75>
- Franco, M. L. P. B. (2008). *Análise de conteúdo*. Liber Livro Editora. file:///C:/Users/alexm/Downloads/Maria-Laura-Franco_2008_Analise_de_Conteudo_cap_5_a_7.pdf
- Freixo, M. (2010). *Metodologia científica*. Instituto Piaget.
- Ganichev, A., & Batishcheva, O. (2020). Evaluating the conflicts between vehicles and pedestrians. *Transportation Research Procedia*, 50, 145-151. <https://doi.org/10.1016/j.trpro.2020.10.018>
- Gerhardt, T. E., & Silveira, D. T. (2009). *Métodos de pesquisa*. Universidade Federal do Rio Grande do Sul (UFRGS).
- Gewald, J. B; Luning, S. W. J; Walraven, K. Van. (2009). *The speed of change: motor vehicles and people in África*, (13), 1890-200. <https://hdl.handle.net/1887/20392>
- Gil, A. C. (2008). *Método e técnicas de pesquisa social*, (6ªed). Editora Atlas S.A.
- Gomes, L. I. E. & Marcial, V. F. (2019). *Sistema de Informação: Abordagem concetual e metodológica*. *Bibliotecas. Anales de Investigación*, 15(3), 395-404.
- Gopalakrishnan, S. (2012). A public health perspective of road traffic accidents. *Journal of Family Medicine and Primary Care*, 1(2), 144–150. <https://doi.org/10.4103/2249-4863.104987>
- Governo Civil do Distrito de Évora (2008). *Segurança Rodoviária: um compromisso de todos*. Caderno do Governo Civil de Évora.
- Gutierrez-Ororio, C., & Pedraza, C. (2020). Modern data sources and techniques for analysis and forecast of road accidents: A review. *Journal of Traffic and Transportation Engineering*, 7(4), 432-446. <https://doi.org/10.1016/j.jtte.2020.05.002>
- Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres, I. P. (2010). *Manual do Ensino da Condução: categoria B*.
- Instituto Nacional de Estatística (2018). *Estatísticas de Acidente de Viação*, 2017. Moçambique.

- King, M. J., Soole, D. & Ghafourian, A. (2009). Illegal pedestrian crossing at signalised intersections: Incidence and relative risk. *Accident Analysis & Prevention*, 41 (3), 485-490.
<https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0001457509000165?via%3Dihub>
- Krippendorff, K. (1990). Metodología de análisis de contenido: Teoría y práctica. Paidós.
- Leal, A. (2011). Modelação do Sistema Rodoviário: O Conflito Emergente. M. Ramos. *Riscos e Trauma Rodoviários em Portugal*. (pp. 137-154). Associação de Cidadãos Automobilizados.
- Leal, A. J. P. (2016). *Sinistralidade rodoviária: métodos de estudo das causas e causas conhecidas*. GNR – Comando Operacional – DIC (2645-507), Alcabideche.
<https://visaozero2030.pt/wp-content/uploads/AntonioPereiraLeal-30-10-2020.pdf>
- Lei n.º 9/2010, Assembleia Nacional Popular (2010). *República da Guiné-Bissau: Boletim Oficial* n.º 25.
- Levulytè, L., Baranyai, D., Sokolovskij, E., & Török, Á. (2017). Pedestrians' role in road accidents. *International Journal for Traffic and Transport Engineering*, 7(3), 328-341.
[http://dx.doi.org/10.7708/ijtte.2017.7\(3\).04](http://dx.doi.org/10.7708/ijtte.2017.7(3).04)
- Lima, M. (2020). *O Uso da Informação para melhoria do índice de sinistralidade rodoviária nas rodovias federais em Santa Catarina, Brasil* [Dissertação de Mestrado Instituto Superior de Ciências Polícias e Segurança Interna]. RCAAP.
<http://hdl.handle.net/10400.26/36725>
- Longa, J. G. R. M. (2022). *Modelo de Risco de Terreno: A influência das fiscalizações rodoviárias na condução sob o efeito do álcool, na 1.ª Divisão Policial do Comando Metropolitano do Porto da Polícia de Segurança Pública*. [Dissertação de Mestrado em Ciências Policiais, Instituto Superior de Ciências Policiais e Segurança Interna]. RCAAP. <http://hdl.handle.net/10400.26/41472>
- Lundin, I. B. (2016). *Metodologia de pesquisa em ciências sociais*. Escolar Editora.
- Lusa (2022, maio, 5). *A Câmara Municipal de Bissau (CMB) “Conta e espera muito” das autarquias portuguesas para iniciar um processo de ordenamento do território*.

https://www.sapo.pt/noticias/atualidade/camara-de-bissau-conta-com-autarquias_627418e5faaa3250c09808e4

- Macedo, A. (2011). Condução Avançada em Portugal. In M. Ramos (coord.) *Riscos e Trauma Rodoviário em Portugal*. (pp. 165-170). Associação de Cidadãos Automobilizados (ACA-M).
- Marconi, M. A., & Lakatos, E. M. (2003). *Fundamentos e metodologia científica*. (5ª eds.). Atlas. https://docente.ifrn.edu.br/olivianeta/disciplinas/copy_of_historia-i/historia-ii/china-e-india
- Marracho, H. L. (2013). *Sinistralidade Rodoviária: Condução Sob Influência de Álcool e de Substâncias Psicotrópicas*. [Dissertação de Mestrado em Ciências Policiais]. Instituto Superior de Ciências Policiais e Segurança Interna.
- Marvão, A. (2006). *Conduzir em segurança*. Deco Proteste.
- Meirinhos, V. (2011). Risco e Atribuição: Representações dos atropelamentos em Lisboa. M. Ramos (Eds.). *Riscos e Trauma Rodoviários em Portugal*. (pp. 99-112). Associação de Cidadãos Automobilizados.
- Mendes, R. M., & Miskulin, R. G. S. (2017). Análise de conteúdo como uma metodologia. *Cadernos de pesquisa*, 1044-1066. <https://www.scielo.br/j/cp/a/ttbmyGkhjNF3Rn8XNQ5X3mC>
- Montoro, L. (2008). El factor humano está presente al menos en el 70% de los accidentes de tráfico. Primera conferencias. *Movilidad Responsable. Valores en movimiento*. Disponível em <https://www.fundacioabertis.org/news/ca-en-es-u0093el-factor-humano-estu00e1-presente-/>
- Morais, J. (2018). *Facebook e a prevenção rodoviária: O impacto da partilha de ações de fiscalização* [Dissertação de Mestrado. Instituto Superior de Ciências Policiais e Segurança Interna]. RCAAP. <https://comum.rcaap.pt/handle/10400.26/25021>
- Moreira, J. K. (2017). *A Cultura di Matchundadi na Guiné-Bissau: Género, violência e instabilidade política*. [Tese de Doutoramento, ISCTE Instituto Universitário de Lisboa]. <https://repositorio.iscte-iul.pt/handle/10071/17067>
- Morgado S., & Anjos O. (2019). Qualitative Methodology helping police sciences: building a model for prevention of road fatalities in São Tomé and Príncipe. In A. P. Costa, L. P.

- Reis, & A. Moreira (Eds.), *Computer Supported Qualitative Research New Trends on Qualitative Research* (Vol. 861, pp. 291-304). Springer.
- Morgado, S. M. A. (2022). Improving communication with media: Portuguese National Public Police Case. In J. L. Reis, E. P. López, L., Moutinho, and J. P. M. d., Santos (eds.). *Marketing and Smart Technologies. Smart Innovation, Systems and Technologies*, vol. 279 (pp. 105-119), Springer, Cham. https://doi.org/10.1007/978-981-16-9268-0_9
- Morgado, S.M.A., & Ferraz, R. (2016b). Social Media: Facebook e a gestão policial no planeamento de grandes eventos. *International Journal of Marketing, Communication and New Media*, 1(Special number- QRMCM), 27-47. <http://u3isjournal.isvouga.pt/index.php/ijmcm/article/view/211>
- Nassaji, H. (2015). Qualitative and descriptive research: Data type versus data analysis. *Language Teaching Research*, 19(2), 129-132. doi: <https://journals.sagepub.com/doi/10.1177/1362168815572747>
- Neves, R. (2022). *O impacto do marketing de guerrilha a prevenção da sinistralidade rodoviária*. [Dissertação de Mestrado. ISCPsi]. RCAAP. <https://comum.rcaap.pt/handle/10400.26/41471>
- Neto, O. N, & Kleinubing, R. (2012). *Dinâmica dos Acidentes de Trânsito: Análises, Reconstruções e Prevenção*. (4ª ed.). Millennium.
- Novikov, A., Shevtsova, A., & Vasilieva, V. (2020). Development of approach to reduce number of accidents caused by drivers. *Transportation Research Procedia*, 50, 491-498. <https://doi.org/10.1016/j.trpro.2020.10.090>
- Oliveira, P. (2011). A Segurança rodoviária existe? Pontos de reflexão em relação à questão da segurança rodoviária. *Riscos e Trauma Rodoviários em Portugal*. (pp. 171-193). Associação de Cidadãos Automobilizados. <https://www.yumpu.com/pt/document/read/12960025/os-factores-potenciadores-da-sinistralidade-rodoviaria-aca-m>
- ONU News, (2021, novembro 21). *Acidentes de trânsito são a maior causa de morte de pessoas de 5 a 29 anos*. Centro Regional de Informações para Europa Ocidental. ONU News <https://news.un.org/pt/story/2021/11/1771092>

- Organização da Nações Unidas. (2022, julho, 1). *ONU-Habitat: População mundial será 68% urbano até 2050*. <https://brasil.un.org/pt-br/188520-onu-habitat-popula%C3%A7%C3%A3o-mundial-ser%C3%A1-68-urbana-at%C3%A9-2050>
- Organização da União Africana. (2016). *Carta Africana de Segurança Rodoviária* [Vigésima sexta sessão ordinária da conferência, realizada em Adiz Abeba, Etiópia]. https://au.int/sites/default/files/treaties/37309-treaty-0052_-_road_safety_charter_p.pdf
- Organização das Nações Unidas [ONU], (2022, junho 13-julho 01). *Reunião de alto nível de assembleia geral das Nações Unidas na segurança rodoviária global* [Sexagésima sexta sessão de assembleia geral das Nações Unidas]. Disponível em <https://news.un.org/pt/story/2022/06/1794272>
- Organização Mundial da Saúde [OMS]. (2021). *Plano global década de ação pela segurança no trânsito 2021-2030*. World Health Organization. <https://www.who.int/pt/publications/m/item/global-plan-for-the-decade-ofaction-for-road-safety-2021-2030>
- Organização Mundial de Saúde (2023). *Estatísticas da Saúde Mundial 2023: monitorização da saúde para os ODS, objetivos de Desenvolvimento Sustentável*. World Health Organization. <https://www.who.int/teams/social-determinants-of-health/safety-and-mobility/global-status-report-on-road-safety-2023>
- Organização Mundial de Saúde (2023a). *Estatísticas da Saúde Mundial 2023: monitorização da saúde para os ODS, objetivos de Desenvolvimento Sustentável*. World Health Organization. <https://www.who.int/teams/social-determinants-of-health/safety-and-mobility/global-status-report-on-road-safety-2023>
- Organização Mundial de Saúde [OMS]. (06 de maio de 2019). *1,35 milhão de pessoas morrem nas estradas todos os anos*. ONU News Perspective Global Reportagens Humanas. <https://news.un.org/pt/story/2019/05/1670851>
- Organização Mundial de Saúde [OMS]. (2015). *Relatório Global sobre o Estado da Segurança Viária*. Disponível em <https://www.afro.who.int/sites/default/files/2017-06/summary%20port.pdf>
- Organização Mundial de Saúde, (2016). *Atividades da OMS na Região Africana – Relatório da Diretora Regional*. OMS/AFRO,

file:///C:/Users/alexm/Desktop/5%C2%BACFOP/Projeto%20de%20disserta%C3%A7%C3%A3o%202023-2024/SR%20Africa/Relat%C3%B3rio%20de%20OMS%202015%202016.pdf

Organização Mundial de Saúde. (2011). *Global plan decade of action for road safety 2011 – 2020*. World Health Organization. <https://www.who.int/groups/united-nations-road-safety-collaboration/decade-ofaction-for-road-safety-2011-2020>

Organização Mundial de Saúde. (2015). *Relatório Global sobre o Estado da Segurança Viária*. <https://www.afro.who.int/sites/default/files/2017-06/summary%20port.pdf>

Organização Mundial de Saúde. (2017). *Relatório sobre o estado de implementação da década de ação para a segurança rodoviária na região africana* (AFR/RC67/13). <https://www.afro.who.int/sites/default/files/2023-07/AFR-RC73-INF-DOC-7%20Relat%C3%B3rio%20de%20progresso%20na%20implementa%C3%A7%C3%A3o%20da%20d%C3%A9cada%20de%20ac%C3%A7%C3%A3o%20para%20a%20seguran%C3%A7a%20rodovi%C3%A1ria%20na%20Regi%C3%A3o%20Africana.pdf>

Organização Mundial de Saúde. (2018). *Global status report on road safety 2018*. World Health Organization. <https://www.who.int/publications/i/item/9789241565684>

Organização Mundial de Saúde. (2019). *1,35 milhão de pessoas morrem nas estradas todos os anos*. ONU News Perspetive Global Reportagens Humanas. <https://news.un.org/pt/story/2019/05/1670851>

Organização Mundial de Saúde. (2021a). *Semana mundial da segurança rodoviária das Nações Unidas 2021*. Escritório Regional da OMS para África. [Semana Mundial da Segurança Rodoviária das Nações Unidas 2021 | OMS | Escritório Regional para a África \(who.int\)](https://www.who.int/news-room/feature-stories/2021/05/1670851)

Organização Mundial de Saúde. (2021b). *Plano global década de ação pela segurança no trânsito 2021-2030*. World Health Organization. <https://www.who.int/pt/publications/m/item/global-plan-for-the-decade-ofaction-for-road-safety-2021-2030>

Organização Mundial de Saúde. (2023b). *Quadro para a manutenção de um sistema de saúde resiliente com vista a alcançar a cobertura universal de saúde e a promover a segurança sanitária (2023-2030) na Região Africana da OMS* [Septuagésima

terceira sessão] (AFR/RC73/5). <https://www.afro.who.int/sites/default/files/2023-07/AFR-RC73-5%20%20Quadro%20para%20a%20manuten%C3%A7%C3%A3o%20de%20um%20sistema%20de%20sa%C3%BAde%20resiliente%20com%20vista%20a%20alcan%C3%A7ar%20a%20cobertura%20universal%20de%20sa%C3%BAde%20e%20a%20promover%20a%20segura.pdf>

Organizações das Nações Unidas & Câmara Municipal de Bissau (2019). *Bissau 2030. Planos de desenvolvimento sustentável 2030: ONU-Habitat por um futuro urbano melhor*. <https://unhabitat.org/node/143079>

Padillo, A. R., Silveira, C. A., & Torres, T. B. (2020). *Sistema de transporte: Introdução, conceito e panorama*. Universidade Federal de Santa Mária. Cachoeira do Sul.

Pais, L. G. (2004). *Uma história das ligações entre a psicologia e o direito em Portugal: Perícias psiquiátricas médico-legais e perícias sobre a personalidade como analisadores* [Tese de doutoramento, Faculdade de Psicologia e de Ciências da Educação da Universidade de Porto]. <https://repositorio.ispa.pt/handle/10400.12/1666>

Parlamento Europeu [PE], (06 de outubro de 2021). *Medidas para prevenir acidentes rodoviários na União Europeia*. <https://www.europarl.europa.eu/news/pt/press-room/20210930IPR13926/parlamento-europeu-apela-a-medidas-para-prevenir-acidentes-rodoviarios-na-ue>

Parlamento Europeu [PE], (15 de abril de 2019). *Estradas mais seguras: novas medidas da UE para reduzir acidentes de viação*. <https://www.europarl.europa.eu/news/pt/headlines/society/20190307STO30715/estradas-mais-seguras-novas-medidas-da-ue-para-reduzir-acidentes-de-viacao>

Parlamento Europeu. (2021a). *Medidas para prevenir acidentes rodoviários na União Europeia*. <https://www.europarl.europa.eu/news/pt/press-room/20210930IPR13926/parlamento-europeu-apela-a-medidas-para-prevenir-acidentes-rodoviarios-na-ue>

Parlamento Europeu. (2021b). *Relatório sobre o quadro estratégico da União Europeia em matéria de segurança rodoviária para o período 2021-2030: Recomendações para as próximas etapas da campanha “Visão Zero”*.

https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/A-9-2021-0211_PT.html#_section1

- Peixoto, A. (2006). *Sinistralidade Rodoviária: da evidencia à realidade*. Macaronésia.
- Pereira, P. M. S. (2016). *A Sinistralidade rodoviária em Ambiente Urbano: A cidade de Lisboa como objeto de estudo*. [Dissertação de Mestrado em Ciências Policiais, ISCPSI]. Repositórios Científicos de Acesso Aberto de Portugal. <http://hdl.handle.net/10400.26/36139>
- Pinto, C. (2006). *Autorrepresentação e heterorepresentação dos condutores de veículos automóveis ligeiros: contributo para a compreensão da guerra civil rodoviária em Portugal*. Instituto Superior de Ciências Sociais e Políticas.
- Poiares, N., C., L., B. (2021). *A Ciência Policial em Portugal: o reconhecimento pela Comunidade Científica internacional*. Lição inaugural de Abertura Solene do ano Académico 2023/2024, 2 de dezembro. ISCPAI. <http://hdl.handle.net/10400.26/38183>
- Prevenção Rodoviária Portuguesa [PRP], (2023). Disponível em <https://prp.pt/>
- Prevenção Rodoviária Portuguesa [PRP], (2024). Disponível em <https://prp.pt/>
- Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento. (2022). *Relatório Anual Guiné-Bissau 2021-2022: O futuro que vemos hoje*. PNUD.
- Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento. (2023, agosto 15). *Celebrando o progresso e o impacto – Relatório anual 2021-2022 do PNUD Guiné-Bissau*. O futuro que vemos hoje. PNUD
- Quivy, R., & Campenhoudt, L. C. (2019). *Manual de investigação em ciências sociais* (5ª ed.). Gradiva. <https://tecnologiamidiaeinteracao.files.wordpress.com/2018/09/quivymanual-investigacao-novo.pdf>
- Raposo, J. (2006). *Direito Policial I* (Tomo I ed). Almedina.
- Reis, F. L. (2010). *Como elaborar uma dissertação de mestrado, segundo Bolonha*. Pactor.
- Reis, F. L. (2018). *Investigação científica e trabalhos académicos: guia práticos*. Edições Sílabo, Lda.

- Renda, A. I., Ribeiro, F. P., & Baleiro, R. (2017). *Manual de regras para trabalhos académicos em ciências sociais: Organizar, escrever e formatar*. Editor Fernando Mão de Ferro.
- República da Guiné-Bissau, (2013). *Manual Prático de Polícia da Ordem Publica: Vol. X. Legislação de Segurança Interna e Policiamento*. UNIOGBIS.
- República da Guiné-Bissau, (2014). *Manual Prático de Polícia da Ordem Publica: Vol. I. Comanda e Gestão da Polícia da Ordem Pública*. UNIOGBIS.
- República da Guiné-Bissau, Ministério da Economia do Plano e Integração Regional, (2011). *Segundo Documento de Estratégia Nacional da Redução da Pobreza [DENARP], 2011-2015*. Fundo Monetário Internacional. https://fecongdn.org/pdf/crianca/DENARP%20II%202011_2015.pdf
- Sá, J. O. (2020). *Estudo de atropelamentos em passadeiras e avaliação de um sistema inovador de redução de velocidade*. [Dissertação de Mestrado em Engenharia Civil, Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto]. <https://repositorio-aberto.up.pt/bitstream/10216/129853/2/427495.pdf>
- Samanango, M. (2016). *Atuação Policial no estado de direito democrático no contexto Guineense: Uma polícia em afirmação*. [Dissertação de Mestrado, Instituto Superior de Ciências Policiais e Segurança Interna]. <http://hdl.handle.net/10400.26/16585>
- Sambú, A. (2019, novembro, 03). Acidente de viação: Toca-Toca mata mulher que vende na berma da estrada. *O Democrata*. <https://www.odemocratagb.com/?p=22413>
- Sarmiento, M. M. M. S. (2013). *Metodologia científica para a elaboração, escrita e apresentação de teses*. Universidade Lusíada de Lisboa.
- Schwikowski, M. (2023, janeiro 01). África: Como reduzir o número de mortes no trânsito? DW Made for minds. <https://www.dw.com/pt-002/%C3%A1frica-comoreduzir-on%C3%BAmero-de-mortes-no-tr%C3%A2nsito/a-64257697>
- Semedo, G. S. M. (2019). *O Concurso de Infrações no Regime das Contraordenações do Código da Estrada da Guiné-Bissau*. [Dissertação de Mestrado, Universidade de Lisboa (UL)]. Repositório da UL. <http://hdl.handle.net/10451/44719>

- Silva, T. F. T. (2011). *Sinistralidade pedonal: indicadores de risco e medidas a adotar*. [Dissertação de Mestrado, Instituto Superior de Ciências Policiais e Segurança Interna]. RCAAP. <http://hdl.handle.net/10400.26/24719>
- Simões, A. J. C. (2015). *O Impacto dos acidentes rodoviários: Análise dos Custos* [Dissertação de Mestrado, Faculdade da Universidade do Porto]. <https://repositorio-aberto.up.pt/bitstream/10216/78188/2/34095.pdf>
- Singh, P., Lakshmi, P. V. M., Prinja, S. & Khanduja, P. (2018). *Under-reporting of road traffic accidents in traffic police records- a cross sectional study from North India*. International Journal of Community Medicine and Public Health. <https://www.ijcmph.com/index.php/ijcmph/article/view/2159>
- Sistema de Segurança Interna (2022). Relatório Anual de Segurança Interna de 2022. Gabinete Geral de Sistema de Segurança Interna. <https://www.portugal.gov.pt/download-ficheiros/ficheiro.aspx?v=%3D%3DBQAAAB%2BLCAAAAAAABAAzNDazMAQAhxRa3gUAAAA%3D>
- Sitoe, G. A. (2023). *Modelo de intervenção para o combate à sinistralidade rodoviária na província de Maputo*, [Dissertação de Mestrado em Ciências Policiais, Instituto Superior de Ciências Policiais e Segurança Interna]. RCAAP. https://comum.rcaap.pt/bitstream/10400.26/45716/1/65M%20Gilda%20Sitoe_disse_rtação-Revisão%20Final.pdf
- Sousa, A. F. (2016). *Manual de Direito Policial: Direito da Ordem e Segurança Pública*. Vida Económica.
- Sousa, A. M. A. (2009). *Mostra de Ensino Superior – Uma contribuição para um projeto educativo local?* [Dissertação do Mestrado, Universidade de Lisboa]. <http://hdl.handle.net/10451/2120>
- Sousa, E. (2019). *Código da Estrada (Mozambique): Transgressões & Multas*. <https://macua.blogs.com/files/codigo-da-estrada---transgresso%CC%83es-e-multas-2.pdf>
- Sousa, M. J., & Baptista, C. S. (2011). *Como fazer investigação, dissertações, teses e relatórios segundo Bolonha*. Editor Pactor.

União das Cidades Capitais de Língua Portuguesa (2019, fevereiro, 19). *Câmara Municipal de Bissau e UCCLA promovem reunião sobre prevenção e segurança rodoviária*. <https://www.uccla.pt/noticias/camara-municipal-de-bissau-e-uccla-promovem-reuniao-sobre-prevencao-e-seguranca-rodoviaria>

Unidade Especial de Grupo de Trânsito. (2023). *Relatório Anual de Acidente de Viação*. Polícia da Ordem Pública da Guiné-Bissau.

Villalta, Y. Y. C., Bermúdez, P. R. S., Garcia, A. R. R. & Aragon M. R. M. (2019). *Sistema de indicadores de morbilidad y mortalidade por accidentes de tráfico: una revision sitemática*. 21(6): 643-652. Revista de Salud Pública. <https://doi.org/10.15446/rsap.v21n6.77016>

ANEXOS

Figura 10

Pedido de autorização para a realização de entrevistas



Figura 11

Autorização para realização de entrevista

*Terceira Comissão
está autorizada conforme
o despacho de 02/02/2024
de 02/02/2024
João Gomes*

*GNT
Comissão de
Fiscalização da
Polícia de Segurança
Pública
19/02/2024
Em 2
João*

MINISTÉRIO DA ADMINISTRAÇÃO INTERNA
POLÍCIA DE SEGURANÇA PÚBLICA
INSTITUTO SUPERIOR DE CIÊNCIAS POLICIAIS E SEGURANÇA INTERNA

Exmo. Sr. Comissário Nacional de Polícia da Ordem Pública,
Brigadeiro General Salvador Soares,

Eu, Mamadú Boi Djaquite, Aspirante a Oficial de Polícia n.º 12GB/800140, do 36.º Curso de Formação de Oficiais de Polícia, do Mestrado em Segurança Pública, no âmbito da realização da Dissertação de Mestrado, subordinada ao tema **"Sinistralidade Rodoviária: Modelo de intervenção da Polícia da Ordem Pública para redução de atropelamentos na cidade de Bissau"**, do qual é orientadora a Exma. Sr.ª Professora Doutora Sónia Maria Aniceto Morgado e o Exmo. Sr.º Subintendente Pedro Miguel da Silva Pereira, vem mui respeitosamente, formalizar um pedido a V.ª Ex.ª de modo a que se digne a autorizar a realização de entrevistas dos Oficiais e Subchefes da Unidade Especial da Polícia de Trânsito abaixo mencionados.

Com a realização destas entrevistas, espera-se que os intervenientes (participantes voluntários quanto à concessão da entrevista), aliados à sua experiência e conhecimentos, possam dar a sua visão e opinião sobre o tema, permitindo assim, retirar dados que, depois de analisados, permitirão a criação de conclusões e conhecimento.

Aos dados recolhidos será aplicado, como técnica de análise, a análise de conteúdo que é, por excelência, o a técnica dos estudos qualitativos, onde se enquadra metodologicamente o presente estudo.

Relativamente à realização da entrevista, comprometo-me que esta irá seguir os padrões éticos e científicos recomendados, mantendo a confidencialidade dos dados recolhidos, fora do âmbito da elaboração e discussão da dissertação.

Pede diferimento

Lisboa, ISCP SI, 02 de fevereiro de 2024

Mamadú Boi Djaquite

Mamadú Boi Djaquite
Aspirante a Oficial de Polícia M/800140

MINISTÉRIO DA ADMINISTRAÇÃO INTERNA
COMISSARIADO NACIONAL DA POLÍCIA
ENTRADA N.º 463184
DATA 19.02.2024
RECEBIDO POR *João Gomes*

Figura 12

Autorização de recolha de dados


REPÚBLICA DA GUINÉ-BISSAU
MINISTÉRIO DO INTERIOR
SECRETARIA DE ESTADO DA ORDEM PÚBLICA
COMISSARIADO NACIONAL DA POLÍCIA DE ORDEM PÚBLICA
Gabinete do Comissário Nacional Adjunto dos Recursos Humanos e Formação
DEPARTAMENTO DE FORMAÇÃO

A Direção do Grupo Nacional
de Trânsito
Bissau

Visto
Comissário Nac. Adj. Rec. Humanos
Indjalba Dafa
/1º Superintendente



*- Tomei conhecimento deste
Solicitação de fornecimento
de dados, esta sendo
Bissau, 05/05/2024
Aut. [Signature]*

Ref. N° 13/GCNARHF-DF/2024
Assunto: Solicitação de Fornecimento de dados

O Gabinete do Comissário Nacional Adjunto para os Recursos Humanos e da Formação através do seu Departamento de Formação, serve da presente para solicitar, de acordo com o Despacho do Exmo. Senhor Comissário Nacional, de 19/02/2024, o fornecimento de todos os dados necessários ao **1º Subchefe Mamadú Boi Djaquité**, estudante do 5º ano do Curso de Mestrado Integrado em Ciências policiais para o seu trabalho final de curso, cujo tema **“Modelo de Intervenção da Polícia da Ordem Pública para a redução dos atropelamentos na cidade de Bissau”**

Com a mais elevada consideração

Bissau, 05 de Março de 2024

O Chefe de Departamento de Formação
Samanango
Mário Samanango
/Intendente




Recebi
Amor D. Nencoso
09/05/2024

Avenida Unidade Africana, Apartado nº13, Bissau República da Guiné-Bissau

APÊNDICE

Apêndice A: Guião de Entrevista

Guião de entrevista

A presente entrevista integra-se no desenvolvimento da Dissertação do Mestrado em Segurança Pública, no Instituto Superior de Ciências Policiais e Segurança Interna (ISCPSI), orientado pela Professora Doutora Sónia Maria Aniceto Morgado. Esta dissertação tem como principal objetivo descobrir os problemas que a Polícia da Ordem Pública da Guiné-Bissau (POP-GB) apresenta na identificação dos fatores que causam a sinistralidade rodoviária, concretamente os atropelamentos na cidade de Bissau. Desta feita, e no intuito de dar a nossa contribuição para a compreensão e avaliação do problema, a entrevista, que será sujeita a um método de análise, possibilitará a construção e a indicação de medidas que conduzam a uma melhoria nos processos de controlo do fenómeno da sinistralidade rodoviária no capital guineense.

Neste sentido, solicita-se a colaboração da V. Exa. como sendo técnico e profissional na matéria, respondendo às questões propostas, de forma direto e assertivo, que será breve.

Todos os dados recolhidos serão apenas utilizados em estudos de âmbito académico.

Caso haja alguma dúvida ou questão em relação a resposta ou questões, poderá contactar-me através dos seguintes: mbdjaquite@psp.pt ou djaquite7918@gmail.com ou pelo +351920238189.

Obrigado pela sua colaboração!

Aspirante a Oficial de Polícia: Mamadú Boi Djaquite

Nome do entrevistado: _____

Local: _____ Data ____/____/____

Hora do início: _____ Hora do fim: _____ Organização a que pertence:

Função: _____

Categoria: _____.

1. Como a Polícia da Ordem Pública (POP), designadamente a Polícia de Trânsito (PT), deveria lidar com a questão de segurança rodoviária na cidade de Bissau?
2. No seu entender, quais são as principais causas do atropelamento nas estradas do capital guineense?
3. Quais são as medidas implementadas para combater o atropelamento e desde quando estão em execução? O que acha delas?
4. Quais são os organismos e respetivas competências que estão associados às medidas enunciadas?
5. Os recursos humanos e meios materiais ao dispor POP/PT são adequados para a execução de ações direcionadas para a prevenção de atropelamentos?
6. O que considera que a POP/PT deveria fazer para prevenir/reduzir mortes e feridos graves por atropelamentos nas estradas de Bissau?
7. O que pensa da legislação de trânsito enquanto elemento de segurança dos utentes da via pública?
8. A POP/PT tem desenvolvido alguma ação que facilite a implementação de novas políticas de prevenção rodoviária? Quais?
9. As competências da POP/PT são indicadas para lidar de forma adequada e rápida com os problemas da sinistralidade rodoviária, especialmente atropelamento?
10. A nível operacional, o que a POP/PT faz para combater os atropelamentos?
11. Quais razões justificam a identificação dos *hotspots*/Pontos Negros (zonas ou locais onde ocorrem mais acidentes de viação com vítimas mortais ou feridos graves) na cidade de Bissau?
12. Porque é que considera necessário haver estudos no seio da POP/GB que ajude a avaliar os comportamentos e a sinistralidade rodoviária?

Apêndice B: Termo de Consentimento Informado

Termo do consentimento Informado

Tomei conhecimento que a Aspirante Mamadú Djaquite, finalista do Mestrado Integrado em Mestrado Segurança Pública no Instituto Superior de Ciências Policiais e Segurança Interna, está a desenvolver um estudo sobre a sinistralidade rodoviária, no qual procura identificar um modelo de intervenção para a sua redução sob orientação da Professora Doutora Sónia Maria Aniceto Morgado e coorientação do Subintendente Pedro Miguel da Silva Pereira, docentes no Instituto. Neste âmbito, foram-me explicados os objetivos do trabalho e solicitada a minha colaboração e contribuição na resposta de um conjunto de perguntas, mediante assinatura de um termo de consentimento informado.

Fui informado (a) de que as respostas serão anónimas e que serão dadas em documento no formato WORD ou PDF, podendo ainda serem enviadas em áudio caso seja a melhor alternativa e assim facilitar a sua análise, sendo destruídos os registos áudio após a sua transcrição. A minha identificação nunca será divulgada e a minha colaboração tem caráter voluntário, podendo desistir em qualquer momento do trabalho.

Compreendo que não irá existir qualquer tipo de remuneração ou custo pela minha participação neste estudo. É-me garantido que sempre que necessitar de algum esclarecimento o mesmo ser-me-á facultado.

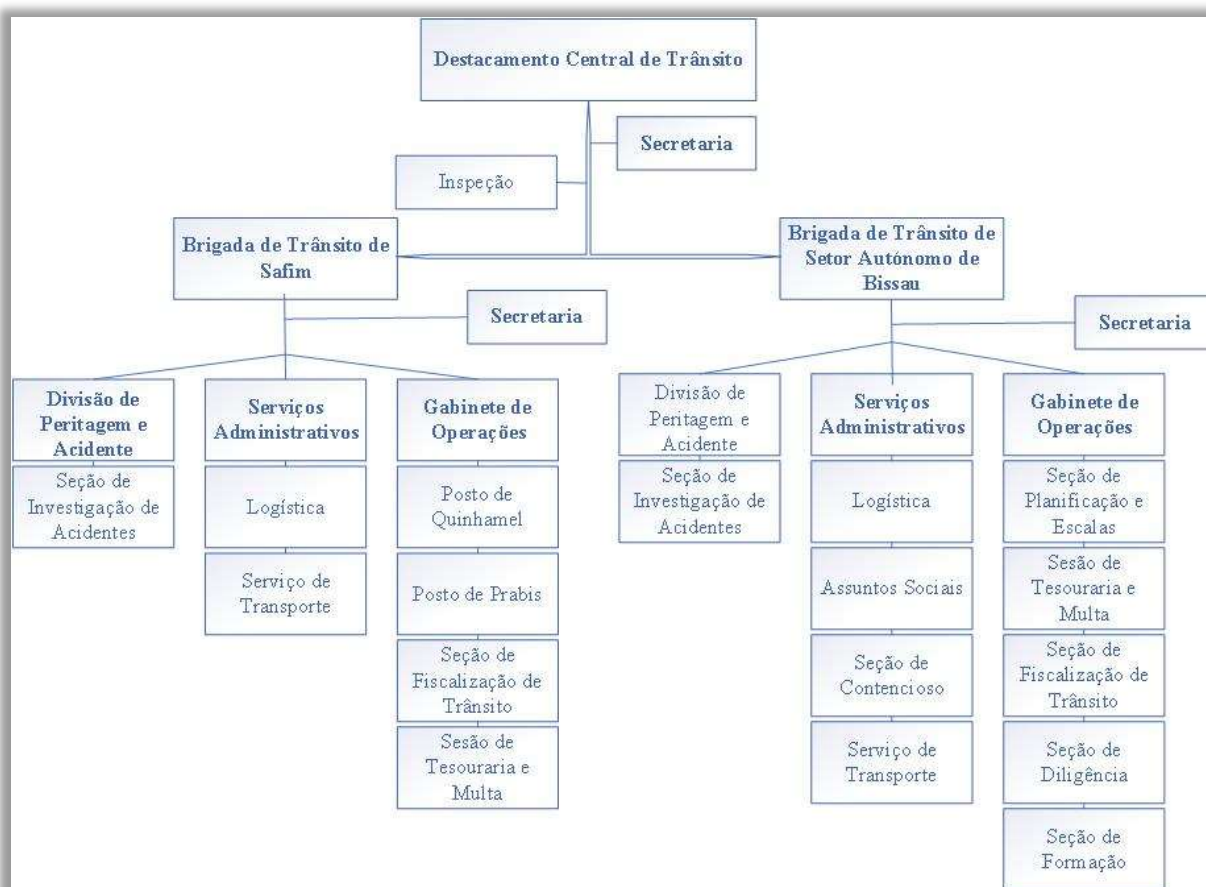
Fui esclarecido (a) sobre todos os aspetos que considero importantes e as perguntas que coloquei foram respondidas. Fui informado (a) que tenho o direito de recusar participar e que a minha recusa não terá consequências para mim.

Aceito, colaborar neste e assino onde indicado.

Entrevistado

Bissau, ____ de _____ de 2023/2024

Apêndice C: Organograma do Destacamento Central de Trânsito



Apêndice D: Evolução do n.º de acidentes de viação na Guiné-Bissau e na cidade
Bissau no período 2013-2023

Figura 13

N.º de acidentes de viação na Guiné-Bissau

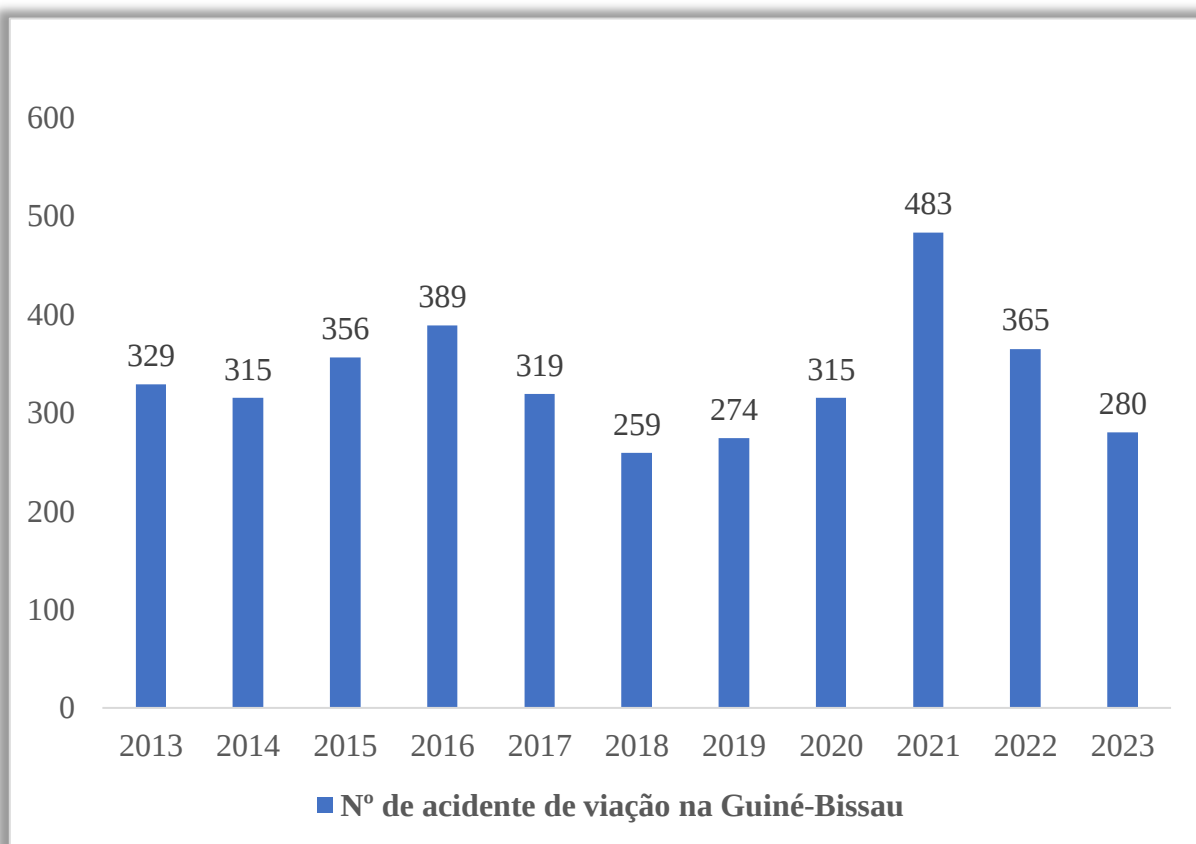
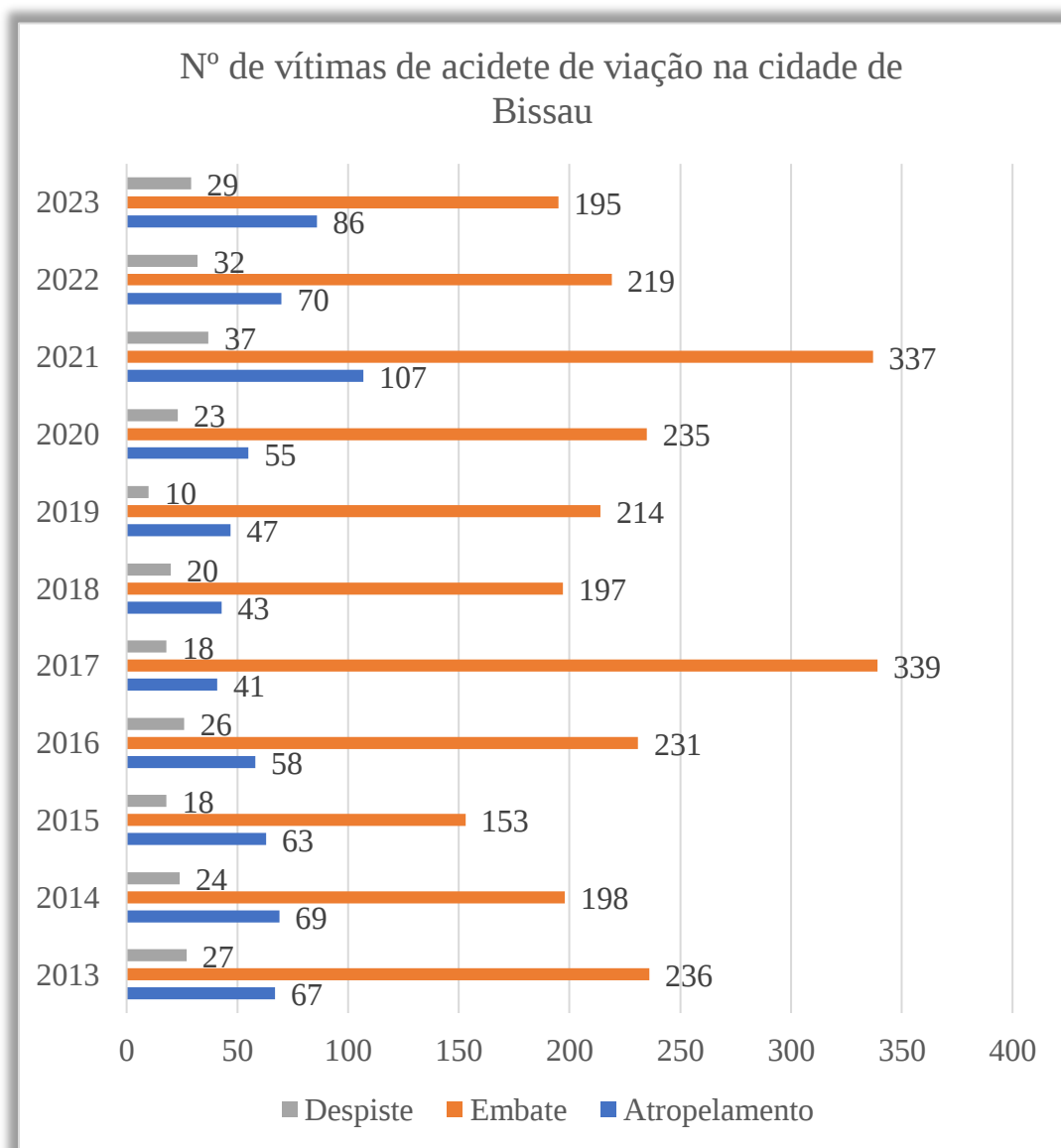


Figura 14

Nº de vítimas mortais, feridos graves e feridos ligeiros em acidente de viação na cidade de Bissau



Apêndice E: Tabelas 11 a 22 das matrizes das unidades de contexto e de registro das questões.

Questão 1: Como a Polícia da Ordem Pública (POP), designadamente a Polícia Trânsito (PT), deveria lidar com a questão de segurança rodoviária na cidade de Bissau?

Tabela 11

Matriz cromática das unidades de contexto e de registo da questão 1

Entrevistado	Unidade de Contexto	Unidade de registo
#1	“Capacitar os polícias na matéria da SR”	1.1
	“Sensibilização de pessoas (...) condutores e peões”	1.2
	“Fiscalização rodoviária rigorosa”	1.3
#2	“Criar condições de trabalho”	1.4
	“Implementar inovações”	1.5
	“Criar novo modelo de policiamento”	1.6
	“Formação dos polícias”	1.1
	“Campanha de sensibilização”	1.2
#3	“Criação de política que envolve diferentes atores como a CMB, GN e DGVTT”	1.7
	“Aquisição de materiais de trabalho (radares)”	1.4
	“Reforçar policiamento”	1.8
	“Visibilidade policial”	1.8
#4	“Garantir o cumprimento das regras rodoviárias”	1.3
	“Investir na formação do efetivo”	1.1
	“Garantir a harmonia entre motoristas e peões”	1.3
	“Promoção da campanha de sensibilização”	1.2
#5	“Emprego de maios nas zonas onde ocorrem mais acidentes graves”	1.8
	“Criação de mais postos de controle para dissuasão de más condutas”	1.5

	“Trabalha em conjunto com a CMB para sinalização das vias”	1.9
	“Educar os utentes das condutas corretas e seguras nas vias públicas”	1.2
	“Criar programa de educação infantil na matéria da SR”	1.2
#6	“Criação de condições de trabalho”	1.4
	“Formação dos agentes da polícia de trânsito”	1.1
	“Trabalhar em conjunto com as outras instituições”	1.9
	“Aumentar fiscalizações rodoviárias”	1.3
	“Educação rodoviária nas escolas”	1.2

Questão 2: No seu entender, quais são as principais causas do atropelamento nas estradas do capital guineense?

Tabela 12

Matriz cromática das unidades de contexto e de registo da questão 2.

Entrevistado	Unidade do Contexto	Unidade de Registo
#1	“Excesso de velocidade”	2.1
	“Distração na estrada”	2.2
	“Obtenção da habilitação de condução sem ir à escola de condução”	2.3
	“Passeios usados para fins comerciais, obrigando os peões a andarem nas estradas”	2.4
	“Más condições das vias”	2.5
	“Veículos sem condições de circulação”	2.6
#2	“Excesso de velocidade”	2.1
	“Falta de conhecimento das regras de trânsito”	2.7

	“Facilidade na obtenção da carta de condução”	2.3
	“Falta de sinalização das vias”	2.8
	“Más condições das estradas”	2.5
#3	“Fracas sinalização da via pública”	2.8
	“Pessoas atravessam fora da travessia dos peões”	2.9
	“Condutores não respeitam passadeira dos peões”	2.9
	“Uso de telemóvel no ambiente rodoviário”	2.10
	“Condução sob influência de álcool”	2.11
	“Más condições das vias”	2.5
	“Falta de condições técnicas dos veículos”	2.6
#4	“Condução ilegal”	2.12
	“Condução sob efeito de álcool”	2.11
	“Falta da iluminação nas vias públicas”	2.13
	“Excesso de velocidade”	2.1
	“Falta de manutenção de veículos”	2.6
	“Maus estados das vias”	2.5
#5	“Desobediência das leis e regras do trânsito”	2.9
	“Condução sem habilitação legal para conduzir”	2.12
	“Condutores com habilitação para conduzir que não têm noção do código da estrada”	2.7
	“Excesso de velocidade”	2.1
	Condução em estado de embriaguez”	2.11
	“Condução sob efeito de álcool”	2.11
	“Travessia dos peões fora da passadeira e sem devidas precauções”	2.9
	“Falta da iluminação na via pública”	2.13

	“Veículos sem condições de circulação a circularem”	2.6
#6	“Excesso de velocidade”	2.1
	“Falta de atenção dos utentes”	2.2
	“Condução no estado de embriaguez”	2.11
	“Uso de telemóvel durante a condução”	2.10
	“Condução sem habilitação legal de condução”	2.12
	“Estradas esburacadas”	2.5
	“Veículos sem condições de circulação”	2.6

Questão 3: Quais são as medidas implementadas para combater o atropelamento e desde quando estão em execução? O que achas delas?

Tabela 13

Matriz cromática das unidades de contexto e de registo da questão 3

Entrevistado	Unidade de Contexto	Unidade de Registo
#1	“Aumento de efetivos nas zonas onde ocorrem mais atropelamentos”	3.1
	“Policimento de proximidade nas escolas”	3.2
	“Controlar o cumprimento das sinalizações dos semáforos e auxiliar travessia de peões nas passadeiras”	3.1
	“Campanha de sensibilização através dos meios de comunicações sociais”	3.3
	“São insuficientes, deve ser criada um plano de prevenção a nível nacional”	3.4
#2	“Não dispõe de medidas específicas para a combate de atropelamentos”	3.5
	“Efetua Patrulhas”	3.1
	“Fiscalização”	3.6

	“Empenho de efetivos nas artérias da cidade”	3.1
#3	“Não existe medidas para combater de atropelamentos”	3.5
	“Atividade rotineira”	3.1
#4	“Realizar mais ações de controlo rodoviário”	3.6
	“Patrulhamento dobrado nas zonas mais movimentadas”	3.1
	“Visibilidade nas vias onde ocorrem mais infrações rodoviárias”	3.1
	“Ações de sensibilização dos condutores e peões”	3.3
	“Manutenção das vias”	3.7
	“As medidas não são suficientes para combater a SR”	3.4
#5	“Criação da Autoridade Nacional da Segurança Rodoviária (ANASER)”	3.8
	“Não existe nenhum tipo de medidas para combater atropelamentos”	3.5
#6	“Sinalização das vias”	3.9
	“Fiscalizações”	3.6
	“Policimento de proximidade junto das escolas”	3.2

Questão 4: Quais são os organismos e respetivas competências que estão associados às medidas enunciadas?

Tabela 14

Matriz cromática das unidades de contexto e de registo da questão 4.

Entrevistado	Unidade de Contexto	Unidade de Registo
#1	“Ministério dos Transportes e Telecomunicação”	4.1
	“Direção Geral da Viação e Transportes Terrestre”	4.2
	“Camara Municipal de Bissau”	4.3
	“Polícia da Ordem Pública/Polícia de Trânsito”	4.4

#2	“Polícia de Trânsito”	4.4
	“Patrulhas”	4.4
	“Fiscalizações”	4.4
	“Policiamento de proximidade”	4.4
#3	“Polícia da Ordem Pública/Polícia de Trânsito”	4.4
	“Guarda Nacional”	4.5
	“Direção Geral da Viação e Transportes Terrestres”	4.2
	“Camara Municipal de Bissau	4.3
#4	“Direção Geral da Viação e Transportes Terrestres”	4.2
	“Polícia da Ordem Pública/Polícia de Trânsito”	4.4
	“Ministérios das Obras Públicas”	4.6
	“Câmara Municipal de Bissau”	4.3
	“Gestão da via”	4.7
#5	“Direção Geral da Viação e Transportes Terrestres”	4.2
	“Formação dos condutores”	4.8
	“Emissão da carta de condução”	4.9
	“Emissão do livrete do veículo”	4.2
	“Licença de exercício de transporte pública”	4.2
	“Polícia da Ordem Pública/Polícia de Trânsito”	4.4
	“Promoção da segurança rodoviária”	4.4
	“Fiscalização rodoviária”	4.4
	“Fundo Rodoviário”	4.7
	“Manutenção das vias”	4.7
6#	“Polícia da Ordem Pública/Polícia de Trânsito”	4.4
	“Direção Geral da Viação e Transportes Terrestres”	4.2

	“Guarda Nacional”	4.5
--	-------------------	-----

Questão 5: Os recursos humanos e meios materiais ao dispor da POP/PT são adequados para a execução de ações direcionadas para a prevenção de atropelamentos?

Tabela 15

Matriz cromática das unidades de contexto e de registo da questão 5.

Entrevistado	Unidade de Contexto	Unidade de Registo
#1	“Recursos humanos suficientes”	5.1
	“Necessidade de formação de recursos humanos”	5.2
	“Falta de meios materiais”	5.3
#2	“Não, os recursos não são adequados”	5.3
#3	“Recursos humanos suficientes”	5.1
	“Meios materiais insuficiente”	5.3
#4	“Não”	5.3
#5	“Recursos humanos suficiente”	5.1
	“Grosso modo do efetivo precisa de formação”	5.2
	“Reabertura da escola de formação da Polícia”	5.2
	“POP não dispõe de meios para prestar serviço digno”	5.3
#6	“Os recursos são inadequados”	5.3

Questão 6: O que considera que POP/PT deveria fazer para prevenir/reduzir mortes e feridos graves por atropelamentos nas estradas de Bissau?

Tabela 16

Matriz cromática das unidades de contexto e de registo da questão 6.

Entrevistado	Unidade de Contexto	Unidade de Registo
--------------	---------------------	--------------------

#1	“Formação e capacitação dos agentes”	6.1
	“Fornecimento de meios materiais suficientes para realizações de atividades como deve ser”	6.2
	“Criação de banco de dados de acidente de viação”	6.3
	“Identificação de vias e locais onde ocorrem mais acidentes de viação”	6.3
	“Criação de um plano que inclui várias entidades”	6.5
#2	“Investir na formação do efetivo”	6.1
	“Criar condições de trabalho”	6.2
	“Policiamento de visibilidade nas vias”	6.6
	“Realizações de campanhas de sensibilizações”	6.7
#3	“A POP sozinha não pode fazer grande trabalho”	6.5
	“Elaboração de um plano de atuação conjunta que envolve outras entidades”	6.5
	“Reforçar visibilidade nas vias”	6.6
#4	“Criar condições de trabalho (...), meios materiais”	6.2
	“Formação dos polícias”	6.1
	“Realização de sensibilização nos órgãos de comunicação social”	6.7
	“Criar parceria com as escolas privadas e públicas”	6.5
	“Fiscalizar o tráfego rodoviário”	6.9
#5	“Criar condições de trabalho”	6.2
	“Criação de Postos fixos nas vias onde ocorrem mais acidentes”	6.10
	“Promoção de debates públicos da educação rodoviária”	6.7
	“Rigor na fiscalização do código da estrada”	6.9
	“Promoção de campanhas da sensibilização”	6.7

	“Criar parcerias com as escolas”	6.5
#6	“Promoção da prevenção rodoviária nos órgãos da comunicação social”	6.7
	“Controlar o cumprimento dos objetivos definidos”	6.10
	“Sensibilizar os pais para não deixarem crianças brincar nas estradas”	6.7
	“Mais vigilância nas zonas com mais acidentes”	6.9

Questão - 7: O que pensa da legislação de trânsito enquanto elemento de segurança dos utentes da via pública?

Tabela 17

Matriz cromática das unidades de contexto e de registo da questão 7.

Entrevistado	Unidade de Contexto	Unidade de Registo
#1	“Suficiente para que haja segurança rodoviária”	7.1
	“Deve ser criada legislações avulsas para colmatar lacunas existente no código da estrada”	7.2
#2	“É mais repreensivo do que preventivo”	7.3
#3	“Suficiente para garantir a segurança rodoviária”	7.1
	“O maior problema é aplicabilidade da lei”	7.4
	“Impunidade”	7.4
#4	“Adequada”	7.1
#5	“Não está adequada”	7.6
	“Coima muito baixo, não consegue dissuadir”	7.6
#6	“Está boa”	7.1

Questão – 8: A POP/PT tem desenvolvido alguma ação que facilite a implementação de novas políticas da prevenção rodoviária? Quais?

Tabela 18

Matriz cromática das unidades de contexto e de registo da questão 8.

Entrevistado	Unidade de Contexto	Unidade de Registo
#1	“Não, a POP/PT não tem desenvolvido nenhuma ação”	8.1
	“Maior parte de atividade da POP/PT é gerar receita”	8.2
#2	“Não”	8.1
	“Patrulhas”	8.3
	“Operação stop”	8.4
	“Colocação de efetivos nas escolas próximas das vias”	8.5
#3	“Não desenvolve nenhuma ação”	8.1
	“Não existe nenhuma política de prevenção rodoviária”	8.1
	“Só faz atividades rotineiras”	8.3
#4	“Sim”	8.8
	“Colocação de agentes nas escolas próximas das estradas”	8.5
	“Reforço de efetivos nas festas de Páscoa e do 1º de maio”	8.9
#5	“Não realiza nenhuma ação do género”	8.1
#6	“Sim”	8.8
	“Policiamento de proximidade”	8.10
	“Campanha de sensibilização”	8.11

Questão – 9: As competências da POP/PT são indicadas para lidar de forma adequada e rápida com os problemas da sinistralidade rodoviária, especialmente atropelamento?

Tabela 19

Matriz cromática das unidades de contexto e de registo da questão 9.

Entrevistado	Unidade de Contexto	Unidade de Registo
#1	“Sim, estão adequadas”	9.1
#2	“Sim, as competências são adequadas”	9.1
#3	“Sim”	9.1
#4	“Sim, acho que estão adequadas”	9.1
#5	“Sim, estão adequadas”	9.1
#6	“Não”	9.2

Questão – 10: A nível operacional, o que a POP/PT faz para combater os atropelamentos?

Tabela 20

Matriz cromática das unidades de contexto e de registo da questão 10.

Entrevistado	Unidade de Contexto	Unidade de Registo
#1	“Fiscalização (...) excesso da velocidade”	10.1
	“Empenho de efetivos nas artérias da capital”	10.2
	“Campanhas de sensibilização”	10.3
	“Policiamento de visibilidade”	10.4
#2	“Levantamento de coimas”	10.5
	“Apreensão de veículos sem condições de circulação”	10.6
	“Apreensão da Carta de Condução”	10.6
#3	“Mais polícias nas vias”	10.2

	“Fiscalizações”	10.1
	“Operações Stops”	10.1
#4	“Controlo de trânsito”	10.1
	“Operação Stop”	10.1
	“Patrulhas”	10.2
	“Educação rodoviária”	10.3
#5	“Patrulhamento apeado e no veículo”	10.2
	“Colocação de agentes nas artérias para sinalização e controlo de tráfego rodoviário”	10.2
	“Campanha de sensibilização”	10.3
	“Policimento de proximidade nas escolas próximas de vias”	10.7
	“Trabalho com Câmara para sinalização das vias”	10.8
	“Fiscalização rodoviária”	10.1
	“Participação no programa da prevenção rodoviária”	10.3
#6	“Policimento de zonas de maior risco de acidente”	10.4
	“Policimento de proximidade nas escolas”	10.7
	“Fiscalização conjunta com outras entidades”	10.8
	“Realização de operação stop”	10.1

Questão – 11: Quais razões justificam a identificação dos *hotspots*/Pontos Negros (zonas ou locais onde ocorrem mais acidentes de viação com vítimas mortais ou feridos graves) na cidade de Bissau?

Tabela 21

Matriz cromática das unidades de contexto e de registo da questão 11.

Entrevistado	Unidade de Contexto	Unidade de Registo
---------------------	----------------------------	---------------------------

#1	“Identificação das causas de acidente de viação”	11.1
	“Desenvolver planos”	11.2
	“Garantir maior segurança aos utentes”	11.3
#2	“Identificação de principais causas de acidentes”	11.1
	“Desenvolver planos operacionais concretos e adequados para combater o acidente”	11.2
	“Mapeamento dos pontos negros”	11.4
	“Melhorar medidas tomadas”	11.5
#3	“Permite identificar os locais e tipos de acidentes”	11.4
	“Identificar as causas”	11.1
	“Adotar medidas preventivas”	11.3
#4	“Permite conhecer as vias que registam acidentes”	11.4
	“Polícia controlar os acidentes”	11.4
#5	“Permite adotar medidas para aumentar a segurança”	11.3
	“Reduzir os riscos de acidentes”	11.3
#6	“Conhecer os pontos mais suscetíveis de acidentes”	11.4
	“Identificação das causas”	11.1
	“Elaboração de planos de prevenção e de combate”	11.2

Questão – 12: Porquê é que considera necessário haver estudos no seio da POP/BG que ajude a avaliar os comportamentos e a sinistralidade rodoviária?

Tabela 22

Matriz cromática das unidades de contexto e de registo da questão 23

Entrevistado	Unidade de Contexto	Unidade de Registo
#1	“Permite compreender o problema”	12.1
	“Desenvolver mecanismo de prevenção de combate”	12.2

#2	“Aprender com outros países e melhorar a atuação”	12.3
	“Criar medidas concretas de prevenção”	12.2
#3	“Compreensão das principais causas de acidente”	12.1
	“Desenvolver vários tipos de soluções”	12.2
#4	“No momento é preciso desenvolver medidas para prevenir tragédias que acontecem nas vias públicas”	12.2
#5	“Compreender as causas e fatores que originam acidentes”	12.1
	“Elaborar medidas preventivas para evitar mais mortes”	12.2
#6	“É importante porque a sinistralidade é muito complexa”	12.4
	“Dificuldade em termos organizacionais e déficit de quadros para promoção de estudos”	12.5

Apêndice F: Tabelas 23 a 34 de análise de conteúdo das questões

Tabela 23*Análise da questão 1 da entrevista*

Categoria	Subcategorias	Unidade de Registo	Entrevistados						Unidade de Enumeração	Resultados
			1	2	3	4	5	6		(%)
Como a POP/PT deveria lidar com a questão da segurança rodoviária na cidade de Bissau?	Prevenção	1.2 Sensibilização de pessoas	x	x		x	x	x	5	83,3
		1.3 Fiscalização rodoviária	x			x		x	3	50
		1.9 Trabalho com outras instituições					x	x	2	33,3
	Segurança	1.1 Formação dos polícias	x	x		x		x	4	66,6
		1.4 Criação de condição de trabalho		x	x			x	3	50
		1.5 Implementação de inovações”	x						1	16,6
		1.7 Plano de diferentes atores			x				1	16,6
		1.5 Criação de novos postos de controlo					x		1	16,6

	Policimento	1.6 Novo modelo de Policiamento		x					1	16,6
		1.8 Reforçar policiamento			x		x		2	33,3

Tabela 24

Análise da questão 2 da entrevista

Categoria	Subcategorias	Unidade de Registo	Entrevistados						Unidade de Enumeração	Resultados
			1	2	3	4	5	6		(%)
Quais são as principais causas do atropelamento nas estradas do capital guineense?	Prevenção	2.1 Excesso de velocidade	x	x		x	x	x	5	83,3
		2.2 Falta de atenção na via	x					x	2	33,3
		2.3 Fácil acesso da carta de condução	x	x					2	33,3
		2.4 Passeios usados para fins comerciais	x						1	16,6
		2.7 Falta de conhecimento da regra do trânsito		x			x		2	33,3

		2.9 Violação das regras básicas da segurança rodoviária			x		x		2	33,3
		2.10 Uso de telemóvel na via			x			x	2	33,3
		2.11 Condução sob influência do álcool			x	x	x	x	4	66,6
		2.12 Condução ilegal			x	x	x	x	3	50
		2.13 Falta de iluminação nas estradas				x	x		2	33,3
		2.14 Condução no estrado de embriagues					x	x	2	33,3
	Mobilidade	2.5 Má condição das vias	x	x	x	x		x	5	83,3
		2.6 Veículos em más condições	x		x	x	x	x	5	83,3
		2.8 Falta de sinalização nas vias		x	x				2	33,3

Tabela 25

Análise da questão 3 da entrevista

Categoria	Subcategorias	Unidade de Registo	Entrevistados						Unidade de Enumeração	Resultados
			1	2	3	4	5	6		(%)
Quais são as medidas implementadas para combater o atropelamento e desde quando estão em execução? O que achas delas?	Prevenção	3.1 Empenho do efetivo nas artérias	x	x	x	x			4	66,6
		3.3 Campanha de sensibilização	x			x			2	33,3
		3.4 Medidas não são suficientes	x			x			2	33,3
		3.5 Não existem medidas para efeito		x	x		x		3	50
		3.6 Fiscalização		x				x	2	33,3
	Policimento	3.2 Policiamento de proximidade	x					x	2	33,3
	Mobilidade	3.7 Manutenção das vias				x			1	16,6
		3.9 Sinalização das vias						x	1	16,6

		3.8 Criação de Autoridade Nacional da Segurança Rodoviária					x		1	16,6
--	--	--	--	--	--	--	---	--	---	------

Tabela 26

Análise da questão 4 da entrevista

Categoria	Subcategorias	Unidade de Registo	Entrevistados						Unidade de Enumeração	Resultados
			1	2	3	4	5	6		(%)
Quais são os organismos e respetivas competências que estão associados às medidas enunciadas?	Organismos	4.1 Ministério dos Transportes e Telecomunicação	x						1	16,6
		4.2 Direção Geral da Viação dos Transportes Terrestres	x		x	x	x	x	5	83,3
		4.3 Câmara Municipal de Bissau	x		x	x			3	50
		4.4 POP/PT	x	x	x	x	x	x	6	100
		4.8 Guarda Nacional			x			x	2	33,3

		4.9 Ministério das Obras Públicas				x			1	16,6
		4. 15 Fundo Rodoviário				x	x		2	33,3
	Competências	4.5 Patrulhas		x					1	16,6
		4.6 Fiscalizações		x			x		2	33,3
		4.7 Policiamento de proximidade	x							16,6
		4.10 Gestão das vias				x			1	16,6
		4.11 Formação dos condutores					x		1	16,6
		4.12 Emissão da carta de condução					x		1	16,6
		4.13 Emissão do livrete do veículo					x		1	16,6
		4.14 Licença de exercício de transporte público					x		1	16,6
		4.15 Promoção de segurança rodoviária					x		1	16,6
		4.16 Manutenção das vias					x		1	16,6

Tabela 27

Análise da questão 5 da entrevista

Categoria	Subcategorias	Unidade de Registo	Entrevistados						Unidade de Enumeração	Resultados
			1	2	3	4	5	6		(%)
Os recursos humanos e meios materiais ao dispor da POP/PT são adequados?	São adequadas	5.1 Recursos humanos suficientes	x		x		x		3	50
		5.3 Meios materiais insuficientes	x	x	x	x	x	x	6	100
	Segurança	5.2 Necessidade de formação				x	x		2	33,3

Tabela 28*Análise da questão 6 da entrevista*

Categoria	Subcategorias	Unidade de Registo	Entrevistados						Unidade de Enumeração	Resultados
			1	2	3	4	5	6		(%)
O que considera que a POP/PT deveria fazer para combater/prevenir mortes e feridos graves por atropelamentos nas estradas de Bissau?	Prevenção	6.1 Formação contínua dos agentes	x	x		x			3	50
		6.8 Colaborar para sinalização e manutenção das vias	x						1	16,6
		6.4 Mapeamento de pontos quentes	x						1	16,6
		6.7 Campanha de sensibilização				x	x	x	3	50
		6.9 Fiscalização rodoviária				x	x	x	3	50
	Segurança	6.2 Criar condições de trabalho	x	x		x	x		4	66,6
		6.3 Criação de banco de dados	x						1	16,6

		6.5 Elaboração de planos de atuação conjunta com outras instituições	x		x	x	x		4	66,6
		6.12 Garantir o cumprimento dos objetivos definidos						x	1	16,6
	Policciamento	6.6 Policiamento de visibilidade	x		x				2	33,3
		6.10 Controlar o cumprimento dos objetivos definidos						x	1	16,6

Tabela 29

Análise da questão 7 da entrevista

Categoria	Subcategorias	Unidade de Registo	Entrevistados						Unidade de Enumeração	Resultados
			1	2	3	4	5	6		(%)
O que pensa da legislação de	Adequadas	7.1 Sim	x		x	x		x	4	66,6
		7.6 Não					x		1	16,6

trânsito enquanto elemento de segurança dos utentes da via pública?	Há limitações	7.2 Apresenta lacunas, deve ser criada legislação para complementar	x						1	16,6
		7.3 A legislação é mais repressiva do que preventiva		x					1	16,6
		7.4 Dificuldade na aplicação da lei			x				1	16,6
		7.4 Impunidade			x				1	16,6
		7.6 Coima muito baixo					x		1	16,6

Tabela 30

Análise da questão 8 da entrevista

Categoria	Subcategorias	Unidade de Registo	Entrevistados						Unidade de Enumeração	Resultados
			1	2	3	4	5	6		(%)
	Prevenção	8.8 Sim				x		x	2	33,3

A POP/PT tem desenvolvido alguma ação que facilite a implementação de novas políticas da prevenção rodoviária? Quais?		8.1 Não	x	x	x		x		4	66,6
	Policimento	8.2 Atividade para gerir receita	x						1	16,6
		8.3 Patrulhas		x	x				2	33,3
		8.4 Operação stop		x					1	16,6
		8.5 Colocar efetivos nas escolas próxima das vias		x			x		2	33,3
		8.6 Não existe nenhuma política de prevenção rodoviária			x				1	16,6
		8.7 Atividade rotineira			x				1	16,6
		8.10 Policiamento de proximidade						x	1	16,6
		8.9 Mais visibilidade nas festas					x		1	16,6
		8.11 Campanha de sensibilização						x	1	16,6

Tabela 31*Análise da questão 9 da entrevista*

Categoria	Subcategorias	Unidade de Registo	Entrevistados						Unidade de Enumeração	Resultados
			1	2	3	4	5	6		(%)
As competências da POP/PT são indicadas para lidar de forma adequada e rápida com os problemas da sinistralidade rodoviária, especialmente atropelamento?	São adequadas	9.1 Sim	x	x	x	x	x		5	83,3
		9.2 Não						x	1	16,6

Tabela 32*Análise da questão 10 da entrevista*

Categoria	Subcategorias	Unidade de Registo	Entrevistados						Unidade de Enumeração	Resultados
			1	2	3	4	5	6		(%)
A nível Operacional, o que a POP/PT faz para combater os atropelamentos?	Prevenção	10.1 Fiscalização rodoviária	x		x	x	x	x	5	83,3
		10.3 Educação rodoviária	x			x	x		3	50
		10.2 Emprenho de agentes na artéria	x		x	x	x		4	66,6
	Segurança	10.6 Apreensão de veículo e da carta de condução		x					1	16,6
		10.8 Trabalho em conjunto com outras instituições					x	x	2	33,3
		10.5 Levantamento de coima		x					1	16,6
	Policimento	10.4 Policiamento de visibilidade	x					x	2	33,3
		10.7 Policiamento de proximidade					x	x	2	33,3

Tabela 33

Análise da questão 11 da entrevista

Categoria	Subcategorias	Unidade de Registo	Entrevistados						Unidade de Enumeração	Resultados
			1	2	3	4	5	6		(%)
Quais razões justificam a identificação dos <i>hotspots</i> /Pontos Negros (zonas ou locais onde ocorrem mais acidentes de viação com vítimas mortais ou feridos graves) na cidade de Bissau?	Prevenção	11.1 Identificação das causas	x	x	x			x	4	66,6
		11.2 Criação de planos preventivas	x	x				x	3	50
		11.3 Garantir a maior segurança	x		x	x			3	50
		11.4 Mapeamento dos pontos negros		x	x	x		x	4	66,6
		11.5 Controlar os acidentes				x			1	16,6
		11.5 Melhorar de medidas tomadas		x					1	16,6

Tabela 34*Análise da questão 12 da entrevista*

Categoria	Subcategorias	Unidade de Registo	Entrevistados						Unidade de Enumeração	Resultados
			1	2	3	4	5	6		(%)
Porquê é que considera necessário haver estudos no seio da POP/BG que ajude a avaliar os comportamentos e a sinistralidade rodoviária?	Prevenção	12.1 Compreensão do problema	x		x		x		3	50
		12.2 Desenvolver planos de prevenção	x	x	x	x	x		5	83,3
		12.3 Aprender com os outros países		x					1	16,6
		12.4 Sinistralidade é muito complexo						x	1	16,6
		12.5 Dificuldade em termos organizacionais e défice de quadros para a promoção de estudos científicos						x	1	16,6