



## **ACADEMIA MILITAR**

### **O papel da Guarda Nacional Republicana na prevenção do crime rodoviário: Estudo de Caso no Distrito de Évora**

**Autor**

**Aspirante de Infantaria Ricardo Manuel Bravo Pimpão Pasadas**

**Orientador: Tenente-Coronel de Infantaria da GNR Mário José Machado Guedelha**

**Coorientador: Tenente de Cavalaria da GNR Óscar José Quintas Reis**

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

**Lisboa, julho 2015**



## **ACADEMIA MILITAR**

### **O papel da Guarda Nacional Republicana na prevenção do crime rodoviário: Estudo de Caso no Distrito de Évora**

**Autor**

**Aspirante de Infantaria Ricardo Manuel Bravo Pimpão Pasadas**

**Orientador: Tenente-Coronel de Infantaria da GNR Mário José Machado Guedelha**

**Coorientador: Tenente de Cavalaria da GNR Óscar José Quintas Reis**

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

**Lisboa, julho 2015**

---

## Dedicatória

Aos meus pais que sempre me ajudaram nesta longa caminhada  
E aos meus avós, pelo apoio  
incondicional prestado.

---

## **Agradecimentos**

A realização do Trabalho de Investigação Aplicada exigiu um esforço de várias pessoas e de diversas entidades. Por toda a dedicação, disponibilidade, compreensão e apoio de todos vós deixo os meus mais profundos e sinceros agradecimentos.

Em primeiro lugar queria agradecer, ao Tenente-Coronel Mário Guedelha, meu orientador, por todo o apoio e motivação que me foi transmitindo ao longo da realização deste trabalho, e por todas as discussões e sugestões sem as quais não teria sido possível realizar este trabalho com a precisão e rigor que é exigido.

Ao Tenente Óscar Reis, meu coorientador, pela total disponibilidade e colaboração demonstradas no decorrer do trabalho.

A todos os elementos da Unidade Nacional de Trânsito com especial destaque ao Tenente-Coronel Teles de Carvalho pelo seu apoio e contributo no esclarecimento de dúvidas.

Ao Coronel Maia, 2º Comandante do Comando Territorial de Évora, pelo seu apoio e partilha de informações.

Ao Tenente-Coronel Gonçalves, docente no Instituto Superior de Estudos Militares, que amavelmente me recebeu e bastante contribuiu para a realização do trabalho.

Ao Major Machado, Chefe da Secção de Informações e Investigação Criminal do Comando Territorial de Évora, pela disponibilidade e colaboração dispensadas na realização de entrevistas.

Ao Capitão Barrete, Comandante do Destacamento de Ação Conjunto, pela sua experiência, conhecimento.

Ao Capitão Miranda, Comandante da Companhia do Comando e Serviços do CFP, pelo contributo que deu na realização da entrevista e por todo o conhecimento transmitido.

Ao Cabo Carreiras e ao Cabo Crespim do Destacamento de Trânsito Évora, os quais me disponibilizaram dados essenciais para a realização do trabalho de campo.

À minha família, pilar essencial na minha formação, pelo apoio e compreensão ao longo de todo o meu percurso na Academia Militar.

A todos aqueles que por esquecimento não estejam aqui mas que auxiliaram na realização deste trabalho.

---

## Resumo

O presente Trabalho de Investigação Aplicada incidiu sobre “O papel da Guarda Nacional Republicana na prevenção do crime rodoviário: Estudo de caso no distrito de Évora”. Pretende-se analisar a forma como a Guarda Nacional Republicana, através das ações do Destacamento de Trânsito de Évora, promove a prevenção do crime rodoviário.

Propõem-se como objetivos identificar e analisar os recursos disponíveis, avaliar a forma de como a fiscalização rodoviária é uma medida relevante e eficaz no âmbito da prevenção, e identificar as relações causa-efeito entre a sinistralidade rodoviária e os diversos crimes rodoviários. Para a sua concretização foi delimitada a análise a um período de 4 anos.

Este tipo de crime é revestido de enorme relevância, pois constitui um dos principais fatores da sinistralidade rodoviária em Portugal. Nesta solução de responsabilidades as Forças de Segurança têm um papel preponderante.

Devido às dificuldades e limitações naturais, inerentes à realização de um estudo desta natureza, por parte de um aluno da Academia Militar, optou-se por delimitar o universo em análise à sua área de residência, ou seja, os oficiais a serem inquiridos, de forma a conseguir-se obter um estudo mais viável, válido e consistente, limitando a busca de respostas para a temática em questão apenas ao distrito de Évora.

De forma a atingir os objetivos propostos, formulou-se a questão central, fio condutor e elo de ligação da investigação, e as questões derivadas, com vista a responder à pergunta de partida. De referir, ainda, que associada a cada questão derivada foram colocadas hipóteses de resposta tendentes à validação metodológica final da investigação. O percurso exploratório está alicerçado na análise bibliográfica e documental, complementada pela análise de autos de notícia, por uma pesquisa de terreno com observação participante, e a realização de entrevistas a Oficiais com relevante conhecimento e experiência no tema.

Por fim, concluímos que houve um decréscimo do número de crimes rodoviários que foram escolhidos para o presente estudo, o que nos levou a afirmar que as medidas de prevenção levadas a cabo pela Guarda têm sido eficazes, e que o seu papel é de extrema importância no âmbito da prevenção rodoviária.

**Palavras-chave:** Prevenção, Crime Rodoviário, Guarda Nacional Republicana, Évora

---

## Abstract

The Applied Research Work is entitled “The role of the National Guard in preventing road crime: Case Study in the district of Évora.” This work intends to investigate the way *Guarda Nacional Republicana*, through its Traffic Detachment of Évora.

It explores the current context of road traffic, shows in a general way the legal road order, analyses the crimes discussed, the crime of driving under the influence of alcohol or narcotic drugs or psychotropic substances and the crime of driving without legal authorization, showing the profile that Portuguese drivers have regarding this type of crime. To achieve this, several goals were set in order to conduct the investigation.

In order to achieve these objectives there was the need to make a main question which functioned as the guiding line for the research from which other questions and hypothesis then arised.

The methodology used for the elaboration of the work was divided into two parts, the theoretical part and the practical part. First, was carried out a documentary analysis about the object of this subject-matter. In the second part, the field work was executed through interviews done to Officers with a lot of experience in this matter, and also through direct observation. The data obtained were analyzed and discussed using statistical and content analysis.

Finally, we conclude that there was a decrease in the number of road crimes that were chosen for this study which leads us to affirm that the preventive measures taken by the National Guard have been effective and that their role proves to be extremely importance in the context of road safety.

**Keywords:** Prevention, Road crime, *Guarda Nacional Republicana*, Évora

---

## Índice Geral

Dedicatória.....	i
Agradecimentos .....	ii
Resumo .....	iii
Abstract.....	iv
Índice Geral .....	v
Índice de figuras e gráficos.....	vii
Índice de quadros.....	viii
Índice de tabelas .....	ix
Lista de apêndices.....	x
Lista de anexos .....	xi
Lista de abreviaturas, siglas e acrónimos .....	xii
Capítulo 1 Introdução .....	1
1.1 Introdução .....	1
1.2 Enquadramento .....	1
1.3 Justificação do tema .....	2
1.4 Objetivos e Questões de Investigação.....	3
1.5 Metodologia .....	5
1.6 Estrutura.....	6
Capítulo 2 O Direito Penal Rodoviário e os Crimes dos Condutores .....	8
2.1 Ordenamento Jurídico Rodoviário .....	8
2.2 Princípios do Direito Rodoviário .....	11
2.3 Tipologia de crimes rodoviários praticados pelos condutores .....	13
2.3.1 Condução perigosa de veículo rodoviário.....	14
2.3.2 Crime de condução em estado de embriaguez ou sob a influência de estupefacientes ou substâncias psicotrópicas.....	15
2.3.3 Crime de condução sem habilitação legal.....	16
2.4 Incidência Rodoviária .....	17
Capítulo 3 O papel da Guarda Nacional Republicana na prevenção do crime rodoviário..	19
3.1 Prevenção Rodoviária .....	19
3.2 Estratégias de Prevenção do Crime Rodoviário.....	20
3.3 O papel da Guarda Nacional Republicana na Prevenção do Crime Rodoviário.	21
Capítulo 4 A Guarda Nacional Republicana em Évora.....	24
4.1 Breve Caracterização Sociodemográfica da Área de Estudo.....	24
4.2 Guarda Nacional Republicana em Évora .....	25
4.3 Fiscalização e Incidência Rodoviária no Distrito de Évora .....	26
Capítulo 5 Metodologia e Procedimentos .....	29

---

5.1	Introdução .....	29
5.2	Método de Abordagem.....	29
5.3	Procedimentos e Técnicas .....	30
5.3.1	Recolha e Análise Documental .....	31
5.3.2	Entrevistas .....	32
5.4	Universo e Amostra .....	32
Capítulo 6	Apresentação, Análise e Discussão dos Resultados .....	34
6.1	Introdução .....	34
6.2	Análise e Discussão dos Autos de Notícia.....	34
6.2.1	Evolução Temporal .....	34
6.3	Análise e Discussão dos Resultados das Entrevistas .....	40
6.3.1	Análise das Respostas à Questão n.º 1 .....	41
6.3.2	Análise das Respostas à Questão n.º 2 .....	42
6.3.3	Análise das Respostas à Questão n.º 3 .....	43
6.3.4	Análise das Respostas à Questão n.º 4 .....	44
6.3.5	Análise das Respostas à Questão n.º 5 .....	45
6.3.6	Análise das Respostas à Questão n.º 6 .....	46
6.3.7	Análise das Respostas à Questão n.º 7 .....	47
6.3.8	Análise das Respostas à Questão n.º 8 .....	47
6.3.9	Análise das Respostas à Questão n.º 9 .....	48
6.3.10	Análise das Respostas à Questão n.º 10 .....	49
Capítulo 7	Conclusões e Recomendações .....	51
7.1	Introdução .....	51
7.2	Verificação das hipóteses e perguntas derivadas .....	51
7.3	Resposta à Questão Central e Reflexões Finais .....	53
7.4	Limitações da Investigação .....	55
7.5	Investigações Futuras .....	55
Bibliografia	.....	56
Metodologia	.....	56
Livros, Publicações, Dissertações	.....	56
Diplomas legais	.....	57
Sítios na Internet	.....	58
Apêndices	.....	- 1 -
Anexos	.....	- 24 -

---

## Índice de figuras e gráficos

Figura n.º 1 – Total de Crimes de Álcool .....	35
Figura n.º 2 – % de Crimes de Álcool.....	35
Figura n.º 5 – Evolução dos crimes em estudo .....	36
Figura n.º 6 – Período de ocorrência do crime.....	37
Figura n.º 7 – Dias da semana.....	37
Figura n.º 8 – Tipos de via .....	38
Figura n.º 9 – Tipos de veículo .....	38
Figura n.º 10 – Género (Álcool).....	39
Figura n.º 11 – Género (Hab.Legal).....	39
Figura n.º 13 – Sinistralidade Rodoviária .....	40
Figura n.º 14 – Crime de condução de veículo com taxa de álcool igual/superior a 1,2 g/l e condução sem habilitação legal registados pelas autoridades policiais no período entre 2007 e 2013.....	- 25 -
Figura n.º 15 – Organograma do Destacamento de Trânsito de Évora.....	- 31 -

---

## Índice de quadros

Quadro n.º 1 – Resumo do Modelo de Investigação.....	- 2 -
Quadro n.º 2 – Dados da Fiscalização Rodoviária no ano de 2011 em Évora.....	- 3 -
Quadro n.º 3 – Dados da Fiscalização Rodoviária no ano de 2012 em Évora.....	- 3 -
Quadro n.º 4 – Dados da Fiscalização Rodoviária no ano de 2013 em Évora.....	- 4 -
Quadro n.º 5 – Dados da Fiscalização Rodoviária no ano de 2014 em Évora.....	- 4 -
Quadro n.º 6 – Plano de Patrulhamento Rodoviário do DT Évora .....	- 5 -
Quadro n.º 7 – Universo em Estudo – Autos de Notícia.....	- 6 -
Quadro n.º 8 – Universo em Estudo – Entrevistados .....	- 6 -
Quadro n.º 9 – Síntese das respostas à questão n.º 1.....	- 10 -
Quadro n.º 10 – Síntese das respostas à questão n.º 2.....	- 12 -
Quadro n.º 11 – Sínteses das Respostas à questão n.º 3.....	- 13 -
Quadro n.º 12 – Sínteses das Respostas à questão n.º 4.....	- 14 -
Quadro n.º 13 – Sínteses das Respostas à questão n.º 5.....	- 15 -
Quadro n.º 14 – Sínteses das Respostas à questão n.º 6.....	- 16 -
Quadro n.º 15 – Sínteses das Respostas à questão n.º 7.....	- 17 -
Quadro n.º 16 – Sínteses das Respostas à questão n.º 8.....	- 18 -
Quadro n.º 17 – Sínteses das Respostas à questão n.º 9.....	- 19 -
Quadro n.º 18 – Sínteses das Respostas à questão n.º 10.....	- 20 -
Quadro n.º 19 – Codificação Numérica das Entrevistas .....	- 21 -
Quadro n.º 20 – Crime de condução em estado de embriaguez ou sob influência de estupefacientes ou substâncias psicotrópicas no período entre 2005 e 2013 ....	- 26 -
Quadro n.º 21 – Crime de condução sem habilitação legal no período entre 2005 e 2013.....	- 27 -
Quadro n.º 22 – Crime de condução perigosa no período entre 2005 e 2013.....	- 28 -
Quadro n.º 23 – Crime de Ofensa à Integridade Física em Acidente de Viação no período entre 2005 e 2013.....	- 29 -
Quadro n.º 24 – Crime de Homicídio em Acidente de Viação no período entre 2005 e 2013.....	- 30 -

---

## Índice de tabelas

Tabela n.º 1 – Análise Quantitativa da Frequência de Segmentos das Respostas à Questão n.º 1 .....	41
Tabela n.º 2 – Análise Quantitativa da Frequência de Segmentos das Respostas à Questão n.º 2.....	42
Tabela n.º 3 – Análise Quantitativa da Frequência de Segmentos das Respostas à Questão n.º 3.....	43
Tabela n.º 4 – Análise Quantitativa da Frequência de Segmentos das Respostas à Questão n.º 4.....	44
Tabela n.º 5 – Análise Quantitativa da Frequência de Segmentos das Respostas à Questão n.º 5.....	45
Tabela n.º 6 – Análise Quantitativa da Frequência de Segmentos das Respostas à Questão n.º 6.....	46
Tabela n.º 7 – Análise Quantitativa da Frequência de Segmentos das Respostas à Questão n.º 7.....	47
Tabela n.º 8 – Análise Quantitativa da Frequência de Segmentos das Respostas à Questão n.º 8.....	48
Tabela n.º 9 – Análise Quantitativa da Frequência de Segmentos das Respostas à Questão n.º 9.....	49
Tabela n.º 10 – Análise Quantitativa da Frequência de Segmentos das Respostas à Questão n.º 10.....	50

---

## **Lista de apêndices**

<b>Apêndice A</b>	Resumo do modelo de Investigação
<b>Apêndice B</b>	Dados da Fiscalização Rodoviária em Évora no triénio 2011-2014
<b>Apêndice C</b>	Patrulhamento Rodoviário Integrado do DT ÉVORA
<b>Apêndice D</b>	Universo e Amostra em Estudo
<b>Apêndice E</b>	Carta de Apresentação
<b>Apêndice F</b>	Guião de Entrevista
<b>Apêndice G</b>	Transcrição das respostas às Entrevistas
<b>Apêndice H</b>	Matriz de Codificação Numérica das Entrevistas

---

## Lista de anexos

- Anexo A** Crimes Rodoviários registados pelas autoridades policiais
- Anexo B** Crime de condução em estado de embriaguez ou sob influência de estupefacientes ou substâncias psicotrópicas
- Anexo C** Crime de condução sem habilitação legal
- Anexo D** Crime de condução perigosa
- Anexo E** Crime de Ofensa à Integridade Física em Acidente de Viação
- Anexo F** Crime de Homicídio em Acidente de Viação
- Anexo G** Organograma do Destacamento de Trânsito de Évora

---

## Lista de abreviaturas, siglas e acrónimos

<b>AE</b>	Auto Estrada
<b>AM</b>	Academia Militar
<b>ANSR</b>	Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária
<b>APA</b>	<i>American Psychological Association</i>
<b>Art.º</b>	Artigo
<b>CICL</b>	Ciclomotor
<b>CE</b>	Código da Estrada
<b>CMDT</b>	Comandante
<b>Cf.</b>	Conforme
<b>CFP</b>	Centro de Formação de Portalegre
<b>CP</b>	Código Penal
<b>Cter</b>	Comando Territorial
<b>DGAI</b>	Direção Geral de Administração Interna
<b>DGPJ</b>	Direção Geral Política Justiça
<b>DL</b>	Decreto de Lei
<b>DT</b>	Destacamento de Trânsito
<b>DTER</b>	Destacamento Territorial
<b>EM</b>	Estradas Municipais
<b>EN</b>	Estrada Nacional
<b>ENSR</b>	Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária
<b>G/L</b>	Gramas/Litro
<b>GNR</b>	Guarda Nacional Republicana
<b>H</b>	Hipótese (s)
<b>IC</b>	Itinerário Complementar
<b>IP</b>	Itinerário Principal
<b>IMTT</b>	Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres
<b>IP</b>	Itinerário Principal
<b>KM/H</b>	Quilómetro - hora
<b>LM</b>	Ligeiros Mercadorias

---

<b>LOGNR</b>	<b>Lei Orgânica da Guarda Nacional Republicana</b>
<b>LOIC</b>	<b>Lei da Organização da Investigação Criminal</b>
<b>LP</b>	<b>Ligeiro Passageiros</b>
<b>MAI</b>	<b>Ministério da Administração Interna</b>
<b>MOT</b>	<b>Motociclo</b>
<b>N °</b>	<b>Número</b>
<b>NEP</b>	<b>Norma de Execução Permanente</b>
<b>NICAV</b>	<b>Núcleo de Investigação Criminal de Acidentes de Viação</b>
<b>NUIPC</b>	<b>Número Único de Identificação de Processo Crime</b>
<b>OE</b>	<b>Objetivo Específico</b>
<b>OG</b>	<b>Objetivo Geral</b>
<b>OPC</b>	<b>Órgão Polícia Criminal</b>
<b>P.</b>	<b>Página</b>
<b>PM</b>	<b>Pesado Mercadorias</b>
<b>PNSR</b>	<b>Plano Nacional Segurança Rodoviária</b>
<b>PP.</b>	<b>Páginas</b>
<b>PRP</b>	<b>Prevenção Rodoviária Portuguesa</b>
<b>PSR</b>	<b>Prevenção e Segurança Rodoviária</b>
<b>PSP</b>	<b>Polícia de Segurança Pública</b>
<b>PT</b>	<b>Posto Trânsito</b>
<b>QC</b>	<b>Questão Central</b>
<b>QD</b>	<b>Questão Derivada</b>
<b>RGSGNR</b>	<b>Regulamento Geral e Serviço da GNR</b>
<b>SCOT</b>	<b>Sistema de Contraordenações de Trânsito</b>
<b>TAS</b>	<b>Taxa de Álcool no Sangue</b>
<b>TIA</b>	<b>Trabalho de Investigação Aplicada</b>
<b>TPO</b>	<b>Tirocínio Para Oficiais</b>
<b>UNT</b>	<b>Unidade Nacional de Trânsito</b>

---

*“É no problema da educação que assenta o grande segredo do aperfeiçoamento da  
humanidade.”*

*Emmanuel Kant*

## Capítulo 1

### Introdução

#### 1.1 Introdução

O Trabalho de Investigação Aplicada (TIA) insere-se na estrutura curricular dos diversos cursos da Academia Militar (AM), no âmbito do Mestrado em Ciências Militares na Especialidade de Segurança, em que representa o término de um ciclo de cinco anos do Curso de Formação de Oficiais da Guarda Nacional Republicana (GNR).

O relatório tem como principais objetivos levar o aluno a desenvolver capacidades de investigação, síntese, análise e decisão, num contexto previsto nas normas do TPO da GNR. Deste modo, o TIA deve contribuir para o desenvolvimento pessoal dos futuros Oficiais da GNR, através da elaboração de um relatório científico individual. O presente TIA tem como tema “ O papel da Guarda Nacional Republicana na prevenção do crime rodoviário: estudo de caso no Distrito de Évora”. Tendo em linha de conta que é um trabalho de investigação, “ não pode exigir-se ao responsável do projeto que domine minuciosamente todas as técnicas necessárias” (Quivy e Campenhoudt, 2008, p. 15), visto que não há uma vasta experiência no que concerne a esta tipologia de investigação, assim como não existe prática no terreno nem um vasto conhecimento no campo de ação destas problemáticas.

#### 1.2 Enquadramento

Ao abordarmos o tema em estudo, encontramos duas realidades que são de interesse nacional, o crime rodoviário e a prevenção rodoviária.

O crime rodoviário surge como uma preocupação premente das entidades oficiais, enquanto consequência dos comportamentos de risco dos condutores que contribuem para a insegurança rodoviária em geral, e para a sinistralidade rodoviária em particular. A ocorrência continuada deste tipo de crimes implica a necessidade sistemática e contínua das ações de prevenção a nível nacional, regional e local de forma a diminuir esta realidade.

Os comportamentos geradores de criminalidade rodoviária potenciam o sentimento de insegurança generalizado entre todos os utentes do meio, nomeadamente condutores, peões e agentes de controlo. Este tipo de crime fomenta o aumento da sinistralidade rodoviária.

Tendo em linha de conta a dimensão do estudo, torna-se imperativo delimitá-lo pelo que é “ preciso circunscrever o campo de análises empíricas no espaço, geográfico e social, e no tempo.” (Quivy e Campenhoudt, 2008, p. 157).

O presente trabalho incidiu fundamentalmente nas competências da Guarda em matéria de crime rodoviário, com delimitação territorial ao distrito de Évora. Deste modo, foram analisados, de forma mais aprofundada, os crimes rodoviários existentes no distrito de Évora registados pelo Destacamento de Trânsito (DT), subunidade pertencente ao Comando Territorial (Cter) de Évora, e a forma, táticas, técnicas e procedimentos de atuação no âmbito da prevenção deste tipo de crimes.

A prevenção constitui-se como uma função indispensável para o pleno desenvolvimento da atividade da Guarda junto das populações, de forma a atingir os objetivos propostos.

O esforço da investigação recaiu sobre as atividades desenvolvidas pelo DT de Évora durante o período de 2011-2014.

### 1.3 Justificação do tema

A escolha do tema surgiu do interesse do autor em estudar um fenómeno que é um problema que afeta a nossa sociedade, no que concerne à segurança rodoviária e também devido à sua pertinência face à atual conjuntura nas estradas portuguesas, pois os comportamentos de risco dos condutores associados ao crime rodoviário contribuem para a sinistralidade rodoviária. Outro fator que influenciou a escolha do tema foi o facto de o autor já ter desempenhado funções como militar da Guarda e, conseqüentemente, ter participado em patrulhamento e operações de fiscalização rodoviária. Este facto permitiu-lhe adquirir experiência “*in loco*” relativamente às diversas formas de atuação, ações de prevenção e medidas de mitigação deste tipo de crime.

O crime rodoviário tem diminuído nos últimos sete anos<sup>1</sup>, e a prevenção tem sido incrementada através das diversas campanhas de sensibilização e prevenção por parte das forças de segurança e de outras entidades, como por exemplo a Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária (ANSR). Independentemente da ação preventiva, o crime rodoviário permanece como um fator potenciador da sinistralidade rodoviária.

A Guarda tem sido portadora de uma atitude preventiva perante os crimes rodoviários, de modo a diminuir as consequências que daí advém, o que concorre para a diminuição da sinistralidade rodoviária e para um maior sentimento de segurança por parte dos portugueses.

Ao abordar este problema, pretendeu-se perceber qual é a realidade atual da criminalidade rodoviária, assim como analisar a forma como a Guarda atua no âmbito da prevenção rodoviária, para evitar e reduzir os comportamentos geradores de crime rodoviário, bem como contribui para a diminuição das suas consequências, quando ocorrem.

O tema reveste-se de extrema importância para a Guarda, tendo em conta a missão de promover a segurança rodoviária e de zelar pelo cumprimento das normas de trânsito, através de orientações internas e diretivas de planeamento de ações de fiscalização e regulação da circulação, que visam a segurança dos utilizadores das vias. Missões desenvolvidas pela Unidade Nacional de Trânsito (UNT), especialmente vocacionada para esta vertente, e pelos CTer (Branco, 2010). Pretendeu-se sobretudo, compreender melhor o fenómeno da criminalidade rodoviária e as suas consequências ao nível da sinistralidade rodoviária, bem como quais as principais barreiras que estas unidades enfrentam no desempenho das suas funções, uma vez que podem ser um fator de influência na qualidade do seu trabalho.

### 1.4 Objetivos e Questões de Investigação

O objetivo geral da investigação (OG) é saber qual o papel da Guarda, em especial o DT de Évora, na prevenção deste tipo de crime. Para tal, foram abordados dois ilícitos

---

<sup>1</sup> De acordo com a Direção-Geral da Política de Justiça os crimes rodoviários diminuíram cerca de 30% no período de 2007 a 2014, com um decréscimo de 45.746 crimes para 31.998 registados em 2014. Segundo a mesma fonte, a condução com taxa de álcool igual ou superior a 1,2 g/l é o crime mais frequente, seguindo-se o crime de condução sem habilitação legal. Este último sofreu uma diminuição de cerca de 54% passando de 21.313 para os 9.767 crimes.

rodoviários que se constituem como crime, nomeadamente a condução de veículo em estado de embriaguez ou sob a influência de estupefacientes ou substâncias psicotrópicas, e o crime de condução sem habilitação legal.

Para dar resposta à questão central, foi necessário criar alguns objetivos específicos, que depois de explorados vão ser essenciais na conclusão, sendo estes: (OE1) analisar as formas de atuação da Guarda no âmbito preventivo, (OE2) identificar e avaliar os recursos à disposição para a prevenção do crime rodoviário, (OE3) avaliar a forma de como a fiscalização rodoviária é uma medida relevante e eficaz no âmbito da prevenção, (OE4) identificar as relações causa-efeito entre a sinistralidade rodoviária e os diversos crimes rodoviários e (OE5) propor medidas que possam incrementar a prevenção da criminalidade rodoviária.

O crime rodoviário foi o objeto de estudo do trabalho, e o problema da investigação centrou-se na forma como o DT de Évora atua no sentido de prevenir a criminalidade rodoviária. Desta forma, surge então a questão central (QC) do trabalho de investigação: **De que forma atua a Guarda Nacional Republicana na prevenção ao crime rodoviário no distrito de Évora?**

Da questão acima mencionada advieram as questões derivadas (QD), cujas respostas, contribuem para a resposta à questão central, nomeadamente:

QD1: No que concerne ao crime rodoviário, quais são as principais medidas preventivas que a GNR tem vindo a desenvolver e a executar?

QD2: Que recursos dispõe a Guarda para prevenir o crime rodoviário?

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

QD4: Quais as relações causa-efeito que são identificadas entre a sinistralidade rodoviária e os diversos crimes rodoviários no distrito de Évora?

De forma a responder às questões derivadas foram elaboradas hipóteses que são “proposições que constituem respostas possíveis às questões de investigação” (Sarmiento, 2008, p. 8), materializada numa “preposição que deve ser verificada” (Quivy e Campenhoudt, 2008, p. 136).

As hipóteses elencadas no trabalho de investigação surgiram com o intuito de dar resposta às questões derivadas. São elas:

H1 – A Guarda tem um papel preponderante, porquanto é uma das entidades com competências na área da prevenção e da segurança rodoviária. As principais medidas são o patrulhamento de visibilidade e a realização de operações de fiscalização de trânsito.

H2 - O contributo do DT Évora assenta em campanhas de sensibilização e em protocolos com entidades civis.

H3 – Os principais recursos utilizados são os meios humanos (patrulha) aliados aos equipamentos.

H4 – A fiscalização é relevante e deve ser desenvolvida numa perspetiva de visibilidade, promovida através do aumento de patrulhas, e através de uma seleção criteriosa dos locais de acumulação de acidentes.

H5- A relação causa-efeito consubstancia-se nos comportamentos desviantes dos condutores, nomeadamente no consumo excessivo de álcool.

H6- O crime rodoviário potencia a sinistralidade rodoviária.

### 1.5 Metodologia

De forma a orientar e delimitar o presente TIA, tornou-se fulcral definir o método científico em geral, e escolha das técnicas e procedimentos em particular. Deste modo, foram essenciais os contributos de alguns autores como Quivy e Campenhoudt (2008), Sarmiento (2008) e Freixo (2010).

A elaboração do trabalho foi baseado no método hipotético-dedutivo em que o “investigador tem assim como tarefa formular hipóteses ou teorias e, de seguida, verificar se elas são verdadeiras ou falsas” (Freixo, 2010, p. 100).

Neste sentido, a metodologia utilizada assentou, numa primeira fase, na pesquisa bibliográfica de diversos autores que se debruçaram sobre esta matéria, na análise documental de artigos científicos, pesquisa legislativa diversa e consulta em sítios na internet relacionados com o tema. Numa segunda fase do trabalho, e de modo a articular a vertente teórica com a vertente prática, foi realizado o trabalho de campo, fator fundamental na resposta à questão de partida. Baseou-se na análise de autos de notícia, de modo a identificar crimes rodoviários ocorridos no período temporal de 2011 a 2014. Ainda no que se refere ao

trabalho de campo, o autor efetuou entrevistas<sup>2</sup> a Comandantes de DT, detentores de experiências da realidade do distrito de Évora relativamente ao objeto de estudo. As entrevistas realizadas foram semiestruturadas e semidiretivas, formuladas com base num “guião devidamente preparado com um conjunto de tópicos a abordar nas mesmas” (Sarmiento, 2008, p. 34). Deste modo, as perguntas foram de resposta aberta o que permitiu uma maior amplitude de resposta.

### 1.6 Estrutura

O trabalho de investigação foi organizado conforme as normas estipuladas pela AM, assente em três partes nucleares<sup>3</sup>: a pré-textual, o texto e a pós textual.

No que diz respeito à parte pré-textual, esta é composta pelo conteúdo anterior ao capítulo da introdução que inicia na capa e termina na epígrafe. A parte textual começa com uma introdução à temática do trabalho de investigação, o objetivo geral e os objetivos específicos, o objeto e estudo e o problema da investigação. No que se refere à parte pós-textual esta é composta pelos apêndices e anexos que apoiaram todo o trabalho.

De forma a consolidar o estudo, o trabalho foi estruturado em duas partes, uma teórica e outra prática. A primeira parte do trabalho apresenta toda a base teórica do tema abordado, fundamental para suporte e enquadramento da parte prática. Na primeira parte, dividida em três capítulos, é explanado o ordenamento jurídico rodoviário e os princípios do Direito Rodoviário, assim como os tipos de crime rodoviário praticados pelos condutores, nomeadamente, o crime de condução perigosa, crime de condução em estado de embriaguez e crime de condução sem habilitação legal. É analisada, ainda, a consequência jurídica resultante da prática desses crimes. Concretamente: o “Capítulo 2 – O Direito Penal Rodoviário e o Crime dos Condutores”, Capítulo 3 – “O papel da Guarda Nacional Republicana na Prevenção do Crime Rodoviário” e o Capítulo 4 – “A Guarda Nacional Republicana em Évora”. Na parte prática, constituída por três capítulos, é apresentada a metodologia e técnicas adotadas utilizada (capítulo 5), são apresentados, analisados e discutidos os resultados obtidos com base no trabalho de campo efetuado (capítulo 6). Por

---

<sup>2</sup> “ Uma entrevista permite obter um conjunto de informações através de discursos individuais ou de grupo” (Sarmiento, 2008, p. 30).

<sup>3</sup>Cfr. o consagrado na NEP n.º 520/DE, de 01 de Junho de 2013 da Academia Militar.

fim, no capítulo 7 é validado o modelo metodológico, através da verificação das hipóteses. São identificadas as respostas às questões iniciais e atingidos os objetivos, materializados nas conclusões e recomendações.

## **Capítulo 2**

### **O Direito Penal Rodoviário e os Crimes dos Condutores**

#### **2.1 Ordenamento Jurídico Rodoviário**

O trânsito de veículos acarreta riscos para os condutores, passageiros e peões especialmente para os utilizadores vulneráveis, pelo que a circulação rodoviária por si só constitui fonte de perigo para a sociedade atual, até porque toda ela se movimenta constantemente, fazendo-se o transporte de pessoas e mercadorias fundamentalmente pelo meio terrestre. Responsável pela fonte de perigo atrás enunciada temos os acidentes de viação, em que “ a todo o momento ouvimos nos programas de rádio sobre trânsito notícias sobre acidentes rodoviários” (Silva, 1996, p. 13).

Para que este perigo rodoviário fosse mantido a um nível sustentado, surgiu uma disciplina legal para regular o tráfego rodoviário português, que se estendeu a todos os domínios da circulação estradal. (Vieira, 2007)

De facto, é notória a evolução do veículo, e de tudo o que lhe diz respeito, sendo este um dos fenómenos sociais mais importantes do século XX podendo-se falar numa “proliferação e globalização de uma civilização automóvel” (Pacheco, 1993, citado por Vieira, 2007, p. 13).

Segundo Marques Vieira (2007), a evolução tecnológica e o desenvolvimento económico da população em geral, potenciam a procura e a generalização de veículos a motor na sociedade portuguesa atual, motivada pelos mais variados interesses pessoais, económicos e sociais.

Neste sentido, as ciências jurídicas debruçaram-se sobre as questões relacionadas com o automóvel, que resultou no Direito Rodoviário, composto por “regras comportamentais, que prescrevam as condutas permitidas na circulação, donde se destaca pela sua maior relevância a legislação estradal plasmada no Código da Estrada, suas normas complementares, bem como regras do direito dos transportes” (Vieira, 2007, p. 28).

Desta forma, podemos definir o Direito Penal Rodoviário como: “a área das ciências jurídico-penais que se dedica ao estudo dos crimes rodoviários em geral. A ele está

incumbida, além do mais, a função de tutela e punição das mais graves condutas praticadas nas nossas estradas, para cuja prevenção não se mostra já suficiente o Direito de Ordenação Social (Vieira, 2007, p. 40).

O Direito Rodoviário sistematiza, numa área particular de estudo, todo o normativo relacionado com as comunicações por via terrestre não ferroviárias, excluindo toda a regulamentação marítima e aérea, fundamentando-se essencialmente nos fatores essenciais presentes no sistema de comunicações terrestres, nomeadamente o condutor, o veículo e a via.

Continuando nesta linha de pensamento, “o sistema jurídico rodoviário enquanto unificação ou unidade de normas que incidem sobre a triangular relação condutor, veículo e via, com os objetivos de uma circulação responsável, segura e fluída, tem, o seu núcleo central nos princípios e nas regras do Código da Estrada” (Vieira, 2007, p. 29).

Analisando condutor, veículo e via verifica-se que o primeiro está associado aos crimes mais mediáticos e que ocorrem com mais frequência, como são a condução em estado de embriaguez e sob influência de estupefacientes ou substâncias psicotrópicas e condução sem habilitação legal.

O crime de atentado à segurança de transporte rodoviário,<sup>4</sup> e o crime de lançamento de projétil contra veículo<sup>5</sup> não estão associados de uma forma direta ao condutor, apesar de tratados neste ramo do Direito. De facto, atualmente, o automóvel surge como um instrumento da prática de crime, como objeto de crime e também como causa de crime. Ainda segundo Marques Vieira (2007), a colocação de obstáculos ou destruição de vias rodoviárias que causem perigo são sempre puníveis como crime, mesmo que para tal, não sejam utilizados meios de transporte.

Os crimes rodoviários dividem-se então em dois grandes grupos: “os crimes diretamente associados à condução de veículos – crimes dos condutores, e os crimes “ que não estão associados à condução de veículos criam um agravado risco para a circulação nas vias terrestres – crimes estradais” (Vieira, 2007, p. 45).

No atual ordenamento jurídico rodoviário, os crimes dos condutores são o crime de condução em estado de embriaguez ou sob a influência de estupefacientes ou substâncias psicotrópicas, e o crime de condução inabilitada ou ilegal<sup>6</sup>. Os crimes estradais são “o crime

---

<sup>4</sup> Cfr o disposto no art.º 290.º do Código Penal (CP).

<sup>5</sup> Cfr o disposto no art.º 293.º do CP.

<sup>6</sup> Cfr o consagrado no art.º 3.º do Decreto – Lei n.º 2/98 de 3 de Janeiro.

de atentado à segurança de transporte rodoviário e o crime de lançamento de projétil contra veículo” (Vieira, 2007).

No que se refere ao domínio da circulação automóvel, “podemos falar de um sistema rodoviário aberto” (Gomes, 1993, citado por Vieira, 2007, p. 18). Conforme já foi referido anteriormente, este sistema é constituído por um conjunto de elementos que interagem entre si, estando dependentes uns dos outros, sendo que, a disfuncionalidade de um, interfere com o rendimento do outro. Estes elementos constituem-se “numa interação triangular entre condutor, veículo e via” (Lima, 1993, citado por Vieira, 2007, p. 18). Apesar de serem considerados os atores principais na circulação rodoviária, há outros que também são revestidos de grande importância e que acabam por influenciar o seu normal funcionamento, nomeadamente “os peões, as regras que delimitam a atuação de cada um deles, a intervenção dos agentes que fiscalizam o seu cumprimento bem como as competências e atribuições de cada factor” (Vieira, 2007, p. 19).

O veículo é o *instrumentum sceleris* dos crimes rodoviários. O veículo, com ou sem motor, tem relevância no caso do crime de condução<sup>7</sup> de veículo em estado de embriaguez ou sob a influência de estupefacientes ou substâncias psicotrópicas,<sup>8</sup> mas são apenas relevantes os veículos com motor no caso do crime de condução sem habilitação legal.

A via pública<sup>9</sup> é então a via de comunicação terrestre afeta ao trânsito público e é definida como a via de comunicação terrestre do domínio privado aberta ao trânsito público<sup>10</sup>. Desta forma, a via pública é também um critério importante na metodização dos crimes rodoviários.

O condutor “é o sujeito ativo responsável pelos delitos mais gravosos deste ramo do direito” (Viçoso, 2001, p. 32). Os crimes mais praticados são os de condução em estado de embriaguez, o de condução inabilitada (só está habilitado a conduzir veículos a motor na via pública quem possuir carta ou licença de condução),<sup>11</sup> e o de condução perigosa.

---

<sup>7</sup> A condução é um “conjunto complexo de operações técnicas necessárias e adequadas a colocar e manter em movimento o automóvel em circulação (Silva, 1996, p. 47).

<sup>8</sup> Cfr. o disposto no n.º 1 do art.º 292.º do CP.

<sup>9</sup> Cfr. o disposto na alínea v) do art.º 1.º do Código da Estrada (CE).

<sup>10</sup> Cfr. o disposto na alínea u) do art.º 1.º do CE.

<sup>11</sup> Cfr. o consagrado no art.º 121.º do CE.

## 2.2 Princípios do Direito Rodoviário

A fluidez e a segurança da circulação terrestre, enquanto objetivos fundamentais do ordenamento jurídico rodoviário no seu todo, exigem o cumprimento das regras de circulação por parte de todos os que nela intervêm. Exige-se também, neste âmbito, que todas as pessoas se abstenham de atos que impeçam ou embaracem o trânsito, ou comprometam a segurança ou comodidade dos utentes das vias<sup>12</sup>. Esta regra geral serve de suporte para a identificação dos princípios orientadores do Direito Rodoviário.

A delimitação do alcance do dever de cuidado exigido ora ao condutor, ora ao peão, tem por critérios essenciais três princípios básicos: o princípio da confiança, o princípio da condução controlada e o princípio da segurança. É a interação dos três que caracteriza o direito punitivo no que se refere ao dever de cuidado acima referido.

A circulação rodoviária é uma atividade perigosa, e é uma daquelas áreas sociais onde o dano e o perigo<sup>13</sup> que certas condutas acarretam, sendo estas assumidas pelo próprio ordenamento jurídico, não dependem somente das pessoas que as realizam mas também do comportamento de terceiros. Uma condução segura “ depende em grande parte do condutor do veículo mas também dos restantes intervenientes no tráfego, dos restantes condutores, dos peões e até dos passageiros” (Vieira, 2007, p. 61).

O princípio da confiança, segundo o qual “a pessoa que participa na circulação rodoviária, no respeito das suas regras e de uma forma lícita, pode confiar que intervenientes atuem de igual modo, isto é, quem se orienta pelas regras de circulação rodoviária tem o direito de esperar que os outros também se comportem da mesma forma” (Vieira, 2007). Todo o utente da via pública tem a expectativa de que as normas do CE e a legislação rodoviária sejam cumpridas, a não ser que se verifiquem circunstâncias especiais que apontem noutro sentido. Está aqui implícito que a regra de que ninguém pode ser responsável por conduta alheia faz com que este princípio da confiança dirima a culpa do sujeito que a cumpriu. Se partíssemos da desconfiança estaríamos a ir em sentido contrário ao próprio sistema jurídico, ao próprio direito, o que tornaria a existência de uma circulação rodoviária fluida e segura impraticável. O princípio da confiança é então confirmado pelos princípios da condução controlada e da segurança.

---

<sup>12</sup>Cfr. o disposto no art.º 3.º do CE.

<sup>13</sup>O perigo é a “potência de um fenómeno para ocasionar a perda ou diminuição de um bem, é o dano provável”. (Silva, 1996, p. 17).

O princípio da condução controlada “impõe apenas aos condutores e exige destes que tenham a todo o tempo controlados os movimentos dos veículos que dirigem” (Vieira, 2007, p. 63). Este princípio é resultante do normativo previsto no art.º 3.º do CE. O primeiro comportamento esperado que os condutores têm de seguir é não praticarem atos que impeçam ou embaracem o trânsito, ou comprometam a segurança ou comodidade dos restantes intervenientes na circulação. O controlo do veículo deverá ser permanente durante o ato da condução, e não se refere meramente à circulação e movimento do mesmo mas também no que concerne à sua imobilização, paragem e estacionamento.

O dever de cuidado, por parte de todos os intervenientes na circulação rodoviária concretiza-se pelo princípio da segurança ou princípio da condução defensiva quando nos referimos aos condutores em particular. Durante a condução do veículo, exige-se ao condutor que não tenha apenas atenção ao controlo dos movimentos do veículo, mas também que conduza atento ao meio envolvente e às circunstâncias do tráfego, de forma a conseguir tomar as medidas convenientes e oportunas para evitar acidentes rodoviários.

Este princípio consubstancia-se também por ser o critério limitador do princípio da confiança. O condutor pode esperar que os outros respeitem as demais regras do CE, enquanto não existam indícios que assim não o será.

O princípio da segurança ou condução defensiva “impõe especial atenção à sinalização da estrada, fixa ou luminosa, aos limites de velocidade e, entre tantas outras, às imposições sobre a realização de manobras” (Vieira, 2007, p. 63).

Podemos demonstrar, por exemplo, o caso em que um condutor tem a prioridade num cruzamento e pode avançar em primeiro lugar em relação ao demais trânsito, mas ainda assim, tem o especial dever de cuidado atendendo sempre às circunstâncias concretas do local do trânsito. Se o cruzamento não tem a melhor visibilidade, o condutor não pode avançar sem reduzir a velocidade e atender aos demais utentes na via. Se a regra, e de acordo com o princípio da confiança, é a de que o condutor, sobre o qual recai o dever de ceder a passagem, deve abrandar a marcha e se necessário parar<sup>14</sup> em virtude do princípio da segurança ou condução defensiva, o condutor que é detentor da prioridade de passagem deve observar as cautelas necessária à segurança do trânsito.<sup>15</sup>

---

<sup>14</sup> Cfr. O disposto no n.º 1 do art.º 29.º do CE.

<sup>15</sup> Cfr. O disposto no n.º 2 do art.º 29.º do CE.

### 2.3 Tipologia de crimes rodoviários praticados pelos condutores

Neste subcapítulo, o objetivo primordial foi analisar os crimes mais relevantes praticados pelos condutores. São estes, o crime de condução de veículo em estado de embriaguez ou sob a influência de estupefacientes ou substâncias psicotrópicas<sup>16</sup>, o crime de condução inabilitada ou ilegal<sup>17</sup> e também o crime de condução perigosa<sup>18</sup>.

Os crimes supracitados, são “monossujeivos”, pois são praticados por único sujeito, o agente do crime, o condutor, definido como “aquele que dirige de facto um veículo, que tem a sua direção efetiva, que o controla e o faz movimentar” (Vieira, 2007, p. 95). De acordo com Germano Marques da Silva (1996), há que distinguir o sujeito passivo do crime da vítima e do lesado. Entendendo o sujeito passivo como o titular do bem jurídico tutelado por determinado tipo de crime, a vítima poderá ser o sujeito passivo ou o objeto (material) da ação típica. O lesado, também podendo revestir aquelas categorias, “é aquele a quem é causado dano através da prática do crime, revelando sobretudo para a averiguação das consequências cíveis do crime” (Vieira, 2007, p. 96).

O bem jurídico tutelado pelos crimes dos condutores “é a segurança rodoviária, tratando-se este, de um valor de natureza coletiva, que pertence aos elementos da sociedade no seu conjunto e, especificamente para estas incriminações a todos os utentes ou utilizadores das vias de trânsito” (Vieira, 2007, p. 97). O sujeito passivo será toda a sociedade que se inclui no sistema rodoviário tal como é apresentado, seja como condutor, passageiro ou transeunte e “a vítima nesses casos seria aquele quem sofre as consequências da condução criminosa, nomeadamente com a perda da vida, ofensa à integridade física, ou dano dos seus bens patrimoniais de valor elevado” (Vieira, 2007, p. 98).

Os crimes aqui analisados são detentores de “elementos objetivos típicos comuns: conduzir um veículo em via pública ou equiparada sendo que, a única exceção situa-se no crime de condução ilegal onde o veículo conduzido tem de ser motorizado, enquanto nos outros crimes estão incluídos com ou sem motor” (Vieira, 2007, p. 98).

---

<sup>16</sup> Cfr. art.º 292.º do CP.

<sup>17</sup> Cfr. art.º 3.º do Decreto-Lei n.º 2/98 de 3 de Janeiro.

<sup>18</sup> Cfr. art.º 291.º do CP.

### 2.3.1 Condução perigosa de veículo rodoviário

O crime de condução perigosa, consagrado no art.º 291.º do CP, tem uma moldura penal de prisão até três anos ou pena de multa (Antunes, 2010). A pena acessória aplicada a este crime está prevista no art.º 69.º do C.P, com um período de três meses a três anos de proibição de conduzir veículos a motor e que “ não pode, ao contrário da sanção acessória de inibição de conduzir prevista no CE, ser suspensa na sua execução ou ser substituída por outra como refere o art.º 141.º do CE”. (Gonçalves, 2007, p. 261).

A violação grosseira das regras de circulação rodoviária define-se como a “ violação de elementares deveres de condução, suscetível de traduzir o carácter particularmente perigoso do comportamento para a segurança do tráfego e para os bens jurídicos individuais.” (Faria, 1999, p. 1092)

Trata-se de “um crime de perigo concreto e os bens jurídicos tutelados pela incriminação são a vida, a integridade física e os bens patrimoniais de valor elevado.” (Silva, 1996, p. 46).

Desta forma, os elementos essenciais deste crime são a condução de veículo, em via pública ou equiparada, o condutor não estar em condições de conduzir com segurança por se encontrar em estado de embriaguez ou sob influência de álcool, estupeficientes, substâncias psicotrópicas ou produtos com efeito análogo, ou ainda, por deficiência física, violando grosseiramente as regras de circulação rodoviária e criando desse modo, um perigo para a vida ou para a integridade física de outrem, ou para bens patrimoniais alheios de valor elevado. (Silva, 1996)

O perigo está sempre associado a este tipo de crime rodoviário, seja ela para terceiros ou para o património. O perigo “ representa a forte probabilidade de ocorrência de dano ou do resultado desvalioso que a norma pretende evitar se desencadeie”. (Costa, 1992, p. 580)

No que concerne a este crime rodoviário, “a primeira circunstância típica que fundamenta a condução insegura é o facto do condutor se encontrar em estado de embriaguez ou sob influência de álcool, estupeficientes, substâncias psicotrópicas, ou produtos com efeito análogo” (Vieira, 2007, p. 109).

É importante referir que “ a incapacidade do condutor para conduzir com segurança pode também resultar de deficiência física ou psíquica, podendo ser esta das espécies e graus

os mais diversos importando apenas que esta, determine a incapacidade do condutor para conduzir com segurança” (Silva, 1996, p. 50).

Também a fadiga excessiva, está relacionada com a condução perigosa, em que o condutor por estar cansado, não reúne as condições físicas ou psíquicas para conduzir com segurança e para dominar a condução, criando para si e para os outros uma situação de perigo (Silva, 1996).

A condução perigosa também se relaciona com a violação grosseira<sup>19</sup> das regras de circulação pois consiste na “ violação de elementares deveres de condução, suscetível de traduzir o caráter particularmente perigoso do comportamento para a segurança do tráfego e para os bens jurídicos individuais” (Faria, 1999, p. 1082). As regras de circulação atrás referidas são alusivas à prioridade, à obrigação de parar, à ultrapassagem, à mudança de direção, à passagem de peões, à inversão de marcha nas autoestradas ou em estradas fora de povoações, ao limite de velocidade ou à obrigatoriedade de circular na faixa de rodagem da direita<sup>20</sup>.

### **2.3.2 Crime de condução em estado de embriaguez ou sob a influência de estupefacientes ou substâncias psicotrópicas**

O art.º 292.º do CP prevê o crime de condução de veículo, com ou sem motor, em via pública ou equiparada, com uma taxa de álcool no sangue igual ou superior a 1,2 g/l, e pune-o com a pena de prisão até 1 ano ou com a pena de multa até 120 dias. A condução de veículo em estado de embriaguez constitui por si só um crime de perigo abstrato punível, tanto a título de dolo como a título de negligência. (Silva, 1996).

O elemento do crime previsto no art.º 292.º do CP é então a condução de veículo, em que este é qualquer meio de transporte, pois este tipo de crime abrange veículos com ou sem motor. (Silva, 1996)

---

<sup>19</sup> Violação grosseira será aquela que é realizada com desrespeito pela norma e pelo dever de cuidado que impende sobre todos os condutores. Por outras palavras, a violação da regra é concretizada por uma condução temerária, totalmente avessa ao dever de cuidado, independentemente da atitude psicológica do agente (por descuido, indiferença, inaptidão ou ignorância). Uma condução aliás, totalmente contrária aos princípios da condução controlada e condução defensiva, supra expostos. (Vieira, 2007, p.118).

<sup>20</sup> Cfr. o disposto da alínea b) do n.º 1 do art.º 291.º do CP.

Considera-se crime de condução em estado de embriaguez, quando o condutor apresenta uma taxa de álcool no sangue igual ou superior a 1,2 g/l. O “ álcool no sangue, atuando ao nível do sistema nervoso central, reduz as inibições de um indivíduo e, quando ainda em pouca quantidade, proporciona sensações agradáveis de relaxamento e autoconfiança. Aos poucos, aumentam o consumo de bebidas alcoólicas, um sentimento sobrevalorizado e ilusório das capacidades e aptidões individuais na verdade, os níveis mais baixos de álcool no sangue, diminuem as capacidades intelectuais da pessoa, bem como a sua rapidez de reação” (Vieira, 2007, p. 144).

O crime de condução em estado de embriaguez pode ser imputado a título de dolo ou por negligência, sendo que este é doloso sempre que o agente, “ tendo consciência, pratica a condução de veículo rodoviário e negligente se o agente “ não tinha consciência do seu estado, por erro indesculpável” (Silva, 1996, p. 62).

No âmbito da condução sob a influência de estupefacientes, substâncias psicotrópicas ou produtos com efeito análogo, perturbadores da aptidão física, mental ou psicológica, verifica-se que estes influenciam as capacidades e comportamentos do indivíduo e que influenciam o sistema nervoso do condutor, provocando alucinações e diminuição da “capacidade de ação e conseqüentemente a possibilidade de realizar uma condução dentro dos limites do risco rodoviário permitido” (Vieira, 2007, p. 155).

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

O crime de condução inabilitada ou condução ilegal está previsto no art.º 3.º do DL n.º 2/98 de 3 de Janeiro, segundo o qual, quem conduzir veículo a motor na via pública ou equiparada, sem para tal estar habilitado nos termos do CE, comete o crime de condução ilegal ou inabilitada. Os elementos do crime de condução de veículos automóveis sem habilitação legal são a ação de condução, de veículo automóvel, sem habilitação legal em via pública ou equiparada (Silva, 1996).

Para a condução de veículo é necessário ser detentor de dois tipos de títulos de condução, a carta de condução que habilita a conduzir automóveis e motociclos, e a licença de condução que habilita à condução de motociclos de cilindrada não superior a 50 centímetros cúbicos, ciclomotores, tratores agrícolas ou florestais ou outros veículos a motor

que não exijam carta de condução. Existem ainda licenças especiais de condução que são emitidas por outros Estados membros da União Europeia, as licenças emitidas por Estado estrangeiro que o Estado Português se tenha obrigado a reconhecer, por convenção ou tratado internacional e ainda as licenças emitidas por Estado estrangeiro, desde que este reconheça idêntica validade aos títulos nacionais e às licenças internacionais de condução.<sup>21</sup>

Nas situações em que um determinado condutor, titular de habilitação legal, mas juridicamente inibido ou proibido de conduzir, não se inclui no âmbito da norma penal acima referida, pois apesar de não poder conduzir, continua a possuir os conhecimentos adequados à prática de condução e ainda é titular de carta ou licença de condução, pois esta não é revogada. Assim, se um indivíduo está inibido ou proibido de conduzir, mas conduz, incorre num crime de desobediência qualificada<sup>22</sup>.

Para quem tem o título de condução caducado e pratica o ato de condução também incorre na prática do crime de condução ilegal, pois a qualquer condutor que lhe seja aplicada “pena de proibição de conduzir efetiva durante o período em que o título era provisório, ou não se ter submetido ou ter reprovado em qualquer um dos exames exigidos para averiguação da sua aptidão física, mental ou psicológica para o exercício da condução, está inabilitado para o exercício da condução” (Vieira, 2007, p. 170).

Em suma, os titulares de título de condução caducado, consideram-se, em termos jurídicos não habilitados a conduzir os veículos para que aquele título foi emitido, incorrendo desta forma no crime de condução ilegal. Para que tal se verifique, é condição necessária que o título de condução esteja caducado há pelo menos 5 anos.<sup>23</sup>

### 2.4 Incidência Rodoviária

De acordo com a Direção Geral da Política de Justiça, entre 2007 e 2012 verifica-se uma tendência de estabilização da prática de crimes rodoviários<sup>24</sup>. Por sua vez, em 2013 verifica-se uma descida significativa<sup>25</sup> em oposição ao ano 2014 com a constatação de novo incremento na prática destes crimes.

---

<sup>21</sup> Cfr. o disposto do artigo 125.º do CE.

<sup>22</sup> Cfr. o disposto do artigo 353.º do CP.

<sup>23</sup> Cfr. o disposto no n.º 3 do artigo 130.º do CE.

<sup>24</sup> Cfr. Figura n.º 12 - Anexo A.

<sup>25</sup> Idem.

No que concerne ao crime de condução em estado de embriaguez ou sob influência de estupefacientes ou substâncias psicotrópicas, verifica-se que houve um aumento significativo no período entre 2010 e 2012, tendo a prática deste crime subido de 22.607 para 25.366. Contudo no ano de 2013 verifica-se uma descida para os 24.608 crimes.<sup>26</sup>

No que se refere ao crime de condução sem habilitação legal, verifica-se uma descida considerável no número desta tipologia de crime. No espaço temporal entre 2010 e 2013 a descida mais significativa registou-se no período entre 2012 e 2013, materializada no decréscimo de 15.844 para 12.019 crimes.<sup>27</sup>

---

<sup>26</sup> Cfr. Quadro n.º 20- Anexo B.

<sup>27</sup> Cfr. Quadro n.º 21- Anexo C.

## **Capítulo 3**

### **O papel da Guarda Nacional Republicana na prevenção do crime rodoviário**

#### **3.1 Prevenção Rodoviária**

A prevenção consiste em todo o tipo de intervenções preventivas com o objetivo de alterar ou evitar um comportamento ou um fluxo de eventos, e reduzir a probabilidade do crime ou das consequências que dele advém (Maguire, 2007). No âmbito da prevenção é fulcral recorrer a meios de controlo social, sendo que estes são implementados de forma a diminuir o número e a gravidade dos crimes, englobando medidas preventivas e repressivas, ações privadas e públicas, meios persuasivos e dissuasores (Cusson, 2002).

A prevenção é ainda “ a atividade primordial da função polícia. A ela deve corresponder o maior empenhamento, de modo a produzir o máximo possível de utilidade social.” (Alves, 2008, p. 171).

A prevenção poderá dividir-se em duas vertentes nucleares sendo elas a prevenção penal e a prevenção social (Alves, 2008) e consubstancia-se sob três formas: a prevenção primária, a prevenção secundária e a prevenção terciária. É também referida a prevenção situacional que tem como objetivo limitar “ as oportunidades de cometimento de infrações, a nível individual ou de grupo, através da tomada de diversas medidas, com vista a alterar criminógenas” (Alves, 2008, p. 172).

A prevenção primária vai ao encontro das origens do delito, funciona a médio e longo prazo e centraliza-se para toda a população. A prevenção secundária, está voltada para as pessoas que são consideradas de risco e neste tipo de prevenção trabalha-se a curto e médio prazo. A prevenção terciária, consiste numa fase mais avançada relativamente às anteriores tipologias, em que já entramos no campo da reabilitação, da ressocialização com o intuito primordial de evitar a reincidência da prática de delitos.

No que concerne à prevenção rodoviária, esta consiste na adoção de diversas medidas criadas pelas entidades governamentais, as indústrias automóveis, as demais associações civis e pelos cidadãos com o objetivo de diminuir a sinistralidade rodoviária (Racciopi, et

al. 2004). No entanto, a principal medida preventiva tem-se centralizado na alteração dos comportamentos, quer de condutores, quer de peões, através da educação, aumento de policiamento, alterações nas características dos veículos, nas estradas e nas sinalizações. Estas medidas, para funcionarem corretamente, devem estar interligadas entre si utilizando uma estratégia única de combate, através de um conjunto de ferramentas e processos com vista a melhorar a segurança rodoviária. Estes processos passam pela informação dos condutores, negociações entre a indústria automóvel no campo da segurança e incentivos económicos (*Idem*).

As entidades responsáveis pela prevenção rodoviária têm um papel importante na gestão e administração dos elementos do sistema. Nesta temática, o condutor é o responsável pelo cumprimento das leis de trânsito e respeito pelos utentes da via. Por outro lado, os fabricantes de veículos, o Governo e os Órgãos Legislativos são responsáveis pela estrutura de um sistema que retifique possíveis erros humanos, onde as polícias de trânsito se enquadram como órgãos preventivos de comportamentos inadequados por parte dos condutores nas vias rodoviárias e também como fiscalizadores. No entanto, a responsabilidade pela segurança rodoviária estende-se também aos meios de comunicação social, às empresas profissionais de transportes, ao sector de saúde, ao meio ambiente, à justiça e à educação, assim como ao próprio ser como cidadão da comunidade (*Idem*).

### **3.2 Estratégias de Prevenção do Crime Rodoviário**

A prevenção dos crimes rodoviários surge pela cooperação e fiscalização, pela coordenação de esforços e atuação entre as entidades envolvidas na segurança rodoviária, e nas ações dirigidas aos condutores e locais de risco relativamente às infrações no âmbito da velocidade, sistemas de retenção, álcool e substâncias psicotrópicas (ANSR, 2008).

A fiscalização focaliza-se essencialmente no patrulhamento por parte das autoridades competentes, tais como a Guarda e a Polícia de Segurança Pública (PSP), de forma visível (Branco, 2000). A simples presença de uma viatura da polícia na estrada, leva de imediato a uma redução de velocidade por parte dos condutores, assim como ao aumento do respeito pelas regras de circulação rodoviária, pois têm noção de que ao existir a presença de uma força policial na estrada existe uma maior probabilidade de autuação. O patrulhamento rodoviário deve ser efetuado todos os dias, principalmente nos horários, dias e meses em que

normalmente há uma maior sinistralidade rodoviária (MAI, 2003), recaindo nas violações do CE, designadamente, estacionamento abusivo, desrespeito dos sinais de trânsito, excesso de velocidade, condução sob o efeito de álcool, uso de cinto de segurança e uso de telemóvel durante o ato da condução. De facto, a constante fiscalização aumenta o sentimento de segurança nas estradas portuguesas e constitui-se como um fator dissuasor nos comportamentos desviantes por parte dos cidadãos, reduzindo a sinistralidade rodoviária, garantido a fluidez do trânsito e ainda diminuindo os ilícitos penais.

### **3.3 O papel da Guarda Nacional Republicana na Prevenção do Crime Rodoviário**

A Guarda dispõe de um normativo que define quais são as suas atribuições no âmbito da segurança rodoviária.

No que diz respeito à prevenção do crime rodoviário é importante salientar um dos principais normativos, a Lei Orgânica da Guarda (LOGNR), assim como outra legislação em que esta vertente da segurança rodoviária se insere como por exemplo o Regulamento Geral de Serviço da GNR (RGSGNR).

Neste sentido, a Guarda desenvolve ações de investigação criminal e contraordenacional atribuídas por lei, delegadas pelas autoridades judiciais ou solicitadas pelas autoridades administrativas,<sup>28</sup> e tem o dever de velar pelo cumprimento das leis e regulamentos relativos à viação terrestre e aos transportes rodoviários, e promover e garantir a segurança rodoviária, designadamente através da fiscalização, do ordenamento e da disciplina do trânsito<sup>29</sup>. Ainda neste campo de ação, a Guarda tem como atribuição garantir a fiscalização, o ordenamento e a disciplina do trânsito em todas as infraestruturas constitutivas dos eixos da Rede Nacional Fundamental e da Rede Nacional Complementar, em toda a sua extensão, fora das áreas metropolitanas de Lisboa e Porto.<sup>30</sup>

De acordo com o RGSGNR, a missão da Guarda desenvolve-se, entre muitas outras, na área de fiscalização e regulação da circulação rodoviária<sup>31</sup> em que os Destacamentos de

---

<sup>28</sup> Cfr. o disposto na alínea e) do n.º 1 do art.º 3.º da LOGNR.

<sup>29</sup> Cfr. o disposto na alínea f) do n.º 1 do art.º 3.º da LOGNR e n.º 1 do artigo 179.º do RGSGNR.

<sup>30</sup> Cfr. o disposto na alínea b) do n.º 2 do art.º 3.º da LOGNR e n.º 2 do artigo 179.º do RGSGNR.

<sup>31</sup> Cfr. o disposto na al c) do n.º 1 do art.º 6.º do RGSGNR.

### Capítulo 3 – O papel da Guarda Nacional Republicana na prevenção do crime rodoviário

---

Trânsito têm como principal missão o patrulhamento e fiscalização rodoviária assente nos itinerários da Rede Nacional Fundamental<sup>32</sup>.

No que se refere ao Código Processo Penal<sup>33</sup> (CPP), podemos verificar que sempre que um órgão de polícia criminal ou outra entidade policial presencia qualquer crime de denúncia obrigatória, levanta ou manda levantar auto de notícia.<sup>34</sup>

Tendo em linha de conta que a Guarda é um interveniente direto na prevenção rodoviária, esta tem como papel desenvolver ações de sensibilização, fiscalização e de controlo de trânsito, assim como a promoção de ações preventivas e de formação em prevenção rodoviária<sup>35</sup>. Deste modo, são instituídas determinadas prioridades em que está presente a dicotomia investigação e prevenção criminal, existindo aqui uma relação com a sinistralidade rodoviária que constitui uma prioridade na prevenção. A existência deste fenómeno justifica a existência de programas de prevenção, que se traduzem em medidas de policiamento, no esclarecimento da população e na fiscalização rodoviária de forma a combater os crimes de condução de veículo em estado de embriaguez ou sob a influência de estupefacientes ou substâncias psicotrópicas, crime de condução sem habilitação legal e por fim, crime de condução perigosa.

Para serem cumpridas todas as metas propostas pela Estratégia Nacional Segurança Rodoviária, a Guarda elaborou a NEP<sup>36</sup>/GNR - 3.57 (2010) que estabelece os princípios e procedimentos a seguir pelo dispositivo da Guarda no patrulhamento rodoviário no âmbito da sinistralidade rodoviária, e que é extensível às infrações rodoviárias (contraordenações e crimes rodoviários).

Desta forma, todo o dispositivo operacional da Guarda, com especial atenção à Unidade Nacional de Trânsito e Destacamentos de Trânsito dos Comandos Territoriais deverá adotar as seguintes medidas:

- O patrulhamento caracterizado das Auto Estradas, Itinerários Principais, Itinerários Complementares e estradas nacionais com maior fluxo de trânsito ou maior índice de sinistralidade;

---

<sup>32</sup> Cfr. o disposto n.º 1 do art.º 180.º do RGSGNR.

<sup>33</sup> Cfr. Decreto-Lei n.º 78/87, de 17 de Fevereiro.

<sup>34</sup> Cfr. o disposto no art.º 243.º do CPP.

<sup>35</sup> Lei 38/2009 de 20 de Julho, Anexo n.º 2.

<sup>36</sup> A NEP/GNR 3.57 refere-se ao conceito estratégico de prevenção da sinistralidade rodoviária.

- O patrulhamento caracterizado deve ser dinâmico e proactivo, de forma a assegurar uma maior visibilidade e proximidade, sendo orientado especialmente para as vias que registam um maior fluxo de trânsito ou maior índice de sinistralidade;
- À exceção das Autoestradas, o patrulhamento caracterizado deverá efetuar paragens obrigatórias nas zonas de acumulação de acidentes, pontos negros<sup>37</sup> e zonas de congestionamento de trânsito, caso estes locais não disponham de condições de segurança para se efetuar a paragem, esta deverá ser efetuada nas imediações;
- Complementarmente ao patrulhamento caracterizado, de criar insegurança ao infrator, inibindo-o ante a expectativa de aumentarem as probabilidades de ser detetado e punido, deve-se implementar o patrulhamento descaracterizado, especialmente vocacionado para a deteção e repressão de comportamentos de risco, nomeadamente de ilícitos rodoviários de natureza criminal e contra-ordenacional (Infrações graves e muitos graves)<sup>38</sup>;
- As ações de fiscalização e as operações STOP, devem ser prioritárias e especialmente orientadas para a fiscalização de matérias que constituem, direta ou indiretamente, as principais causas de sinistralidade rodoviária, ou que de alguma forma possam contribuir para o agravamento das suas consequências, nomeadamente a condução sob o efeito do álcool, o excesso de velocidade, as manobras perigosas e a falta de habilitação legal;
- Os locais e os horários das ações de fiscalização e das operações STOP planeadas ou inopinadas, devem ser previamente estudados e escolhidos, atendendo à sua finalidade;
- Intensificar a fiscalização da condução sob a influência do álcool, nos termos da Circular n.º 09/2010, da DO/CO<sup>39</sup>, de 12 de Fevereiro;
- Utilizar diária e intensivamente os aparelhos especiais e outros meios tecnológicos afetos à fiscalização rodoviária, nomeadamente os radares fotográficos, cinemómetros PETARDS PROVIDA 2000<sup>40</sup>, alcoómetros e sonómetros.

---

<sup>37</sup> Lanço de estrada com o máximo de 200 metros de extensão, no qual se registou, pelo menos, 5 acidentes com vítimas, no ano em análise, e cuja soma de indicadores de gravidade é superior a 20.

<sup>38</sup> As infrações graves e muito graves encontram-se elencadas nos art.º 146º e 147.º do CE, respetivamente.

<sup>39</sup> DO/CO – Direção de Operações/ Comando Operacional.

<sup>40</sup> O cinemómetro Petards Provida 2000 foi aprovado pelo Despacho n.º 1649/2009 de 27 de Novembro de 2008 e trata-se de um cinemómetro de perseguição, que utiliza como princípio de medição da velocidade de veículos automóveis, a velocidade média do veículo perseguidor, no intervalo de medição entre 10 km/h e 300 Km/h, com uma resolução de 1Km/h e um registo de imagens associadas às medições.

## Capítulo 4

### A Guarda Nacional Republicana em Évora

#### 4.1 Breve Caracterização Sociodemográfica da Área de Estudo

É fulcral caracterizar sumariamente a área territorial de estudo, onde está inserido o DT Évora, coincidente com a divisão administrativa do distrito de Évora.

O distrito de Évora reveste-se de grande interesse e realce a nível nacional devido ao seu património cultural e histórico,<sup>41</sup> e devido também à extensão do seu território, tornando-se um local bastante atrativo para a prática do turismo.

O distrito de Évora é constituído por catorze concelhos, sendo delimitado a norte pelos concelhos de Mora e Estremoz, a sul pelo concelho de Portel, a este pelo de Alandroal e a Oeste pelo concelho de Vendas Novas.

Em termos de ocupação territorial, o distrito de Évora tem uma área geográfica de 7.392 Km<sup>2</sup>, com uma população média anual residente de 55.338 habitantes caracterizando-se por uma densidade populacional muito baixa (42,1 hab./km<sup>2</sup>), concentrada em núcleos urbanos de média dimensão e por uma atividade traduzida no sector primário e terciário (INE,2011). Nos últimos decénios o Distrito tem vindo a assistir a um importante decréscimo da população residente, com exceção dos concelhos de Évora e Vendas Novas, que registaram aumentos de 5,1% e 10,9%, respetivamente (INE,2011). Este decréscimo deve-se principalmente a um resultado natural negativo originado pelo grau de envelhecimento da população, em que o índice deste situa-se nos 146,4 hab/km<sup>2</sup> e, paralelamente ao decréscimo do número de nascimentos.

Quanto ao nível de ensino, o número de habitantes com escolarização no ensino básico situa-se nos 132 hab/km<sup>2</sup>, a escolarização no ensino secundário traduz-se em 176,6 hab/km<sup>2</sup> e por fim, os diplomados do ensino superior situa-se nos 306,82 hab/km<sup>2</sup> o que se pode referir que se encontra com elevados padrões de formação (INE,2011).

---

<sup>41</sup> O centro histórico da cidade de Évora foi classificado pela Unesco em 1986 como património mundial.

O Distrito de Évora tem observado na última década a uma variação progressiva da sua base económica, com uma significativa tendência para a terciarização a par de um importante crescimento do sector da indústria transformadora. Apesar desta diversificação, a agricultura permanece como atividade de extrema importância, particularmente ao nível dos concelhos limítrofes da sede de distrito, ocupando ainda uma importante faixa da população ativa.

Apesar de um ligeiro decréscimo ao nível da taxa de desemprego no distrito na última década, esta mantém-se ainda muito elevada face à média nacional e particularmente incisiva na população feminina.

### 4.2 Guarda Nacional Republicana em Évora

A Guarda dispõe, a nível operacional, de diversas unidades para o cumprimento da sua missão<sup>42</sup>. O Comando-Geral, unidades territoriais, unidades especializadas, unidade de representação e unidades de intervenção e reserva.<sup>43</sup>

As Unidades Territoriais encontram-se presentes em todo o território nacional organizadas em Cter num total de 20, sendo 18 em Portugal continental e outros dois nas regiões autónomas da Madeira e dos Açores. Os Cter compreendem, em regra, os Destacamentos territoriais (Dter), Subdestacamentos, os postos territoriais, um DT e um Destacamento de Intervenção (DI).<sup>44</sup>

Os Cter são responsáveis pelo cumprimento da missão da Guarda na área de responsabilidade que lhe for atribuída, na dependência direta do comandante-geral.<sup>45</sup>

Relativamente ao Cter de Évora este comporta quatro Dter, um DT e um DI. Os Dter são os de Évora, Estremoz, Montemor-o-Novo e Reguengos de Monsaraz<sup>46</sup> em que por sua vez, o DT Évora é constituído pelo Posto de Trânsito (PT) Estremoz e pelo PT Vendas Novas<sup>47</sup>. O DT Évora é o responsável pelo patrulhamento rodoviário no distrito de Évora no que concerne à rede nacional fundamental<sup>48</sup>.

---

<sup>42</sup> Cfr art.º 22 da LOGNR.

<sup>43</sup> Idem.

<sup>44</sup> Cfr. n.º 1 do art.º 3 da Portaria 1450/2008 de 16 de Dezembro.

<sup>45</sup> Cfr. n.º 1 do art.º 37.º da LOGNR.

<sup>46</sup> Cfr alínea g) do Anexo I da Portaria 1450/2008 de 16 de Dezembro.

<sup>47</sup> Cfr. figura n.º 15 – Anexo G.

<sup>48</sup> Cfr. quadro n.º 6 – Apêndice C.

### 4.3 Fiscalização e Incidência Rodoviária no Distrito de Évora

O DT Évora exerce o patrulhamento rodoviário nas principais vias estradais do distrito de Évora nomeadamente em autoestrada (AE), estradas nacionais (EN) e itinerários principais (IP). Pormenorizando, o DT Évora, através do seu PT Vendas Novas efetua o patrulhamento na A6 e na EN 4<sup>49</sup>. O PT Estremoz mobiliza as suas patrulhas para a A6, EN 4, EN18 e IP2<sup>50</sup> e a sede do DT Évora exerce o seu patrulhamento na EN 114, na EN 254, EN256, EN 18 e IP2<sup>51</sup>.

No que concerne à fiscalização rodoviária, no ano de 2011 foram fiscalizados 111558 condutores no distrito de Évora, dos quais 68349 foram testados no controlo de álcool e 869 registaram uma taxa e alcoolemia superior ao permitido por lei. No âmbito do crime rodoviário foram registados 340 crimes de condução de veículo em estado de embriaguez<sup>52</sup>, 119 de condução de não habilitada de veículo, 47 de condução não habilitada de veículo com duas rodas, 8 de condução não habilitada de outros veículos<sup>53</sup> e 108 por outros motivos<sup>54</sup>. No que se refere à condução de veículo sob a influência de substâncias psicotrópicas, foram efetuados 43 testes, dos quais 3 foram positivos.

Relativamente ao período de 2012, foram fiscalizados 104162 condutores. No que se refere à fiscalização da condução sob influência do álcool, foram testados 61769 condutores e foram registados 821 excessos<sup>55</sup>. Já no campo criminal, foram reportados 353 crimes de condução de veículo em estado de embriaguez<sup>56</sup>. No âmbito da condução de veículo sob o efeito de substâncias psicotrópicas foram testados 17 condutores mas nenhum resultou positivo. Relativamente ao crime de condução não habilitada de veículo, foram registadas 104 detenções<sup>57</sup>, em que na condução não habilitada em veículos de duas rodas foram registados 25 crimes. Quanto à condução não habilitada de outros veículos, 7 crimes

---

<sup>49</sup> Cfr. Quadro n.º 6 Apêndice C.

<sup>50</sup> Idem.

<sup>51</sup> Idem.

<sup>52</sup> Cfr. Quadro n.º 2 -Apêndice B.

<sup>53</sup> Idem.

<sup>54</sup> Idem.

<sup>55</sup> Cfr. Quadro n.º 3 -Apêndice B.

<sup>56</sup> Idem.

<sup>57</sup> Idem.

rodoviários e nenhum em outros veículos<sup>58</sup>. Foram ainda registados 58 crimes por outros motivos, entre os quais condução perigosa e desobediência.<sup>59</sup>

No ano de 2013, foram fiscalizados 92.460 pela Guarda no distrito de Évora<sup>60</sup>. Foram realizados 69250 testes de controlo de alcoolemia registando-se 900 infrações<sup>61</sup>. No que se refere aos crimes participados, temos a salientar 388 crimes de condução de veículo em estado de embriaguez,<sup>62</sup> o que vem demonstrar um aumento relativamente ao ano de 2012. Na condução de veículos sob a influência de substâncias psicotrópicas, foram testados 4 condutores, dos quais 2 tiveram resultado positivo<sup>63</sup>. No crime de condução não habilitada de veículos, foram registados 67 crimes, 25 crimes de condução não habilitada de duas rodas e 4 crimes de condução não habilitada em outros veículos<sup>64</sup>. Nesta tipologia de crime temos a referir que houve uma diminuição do número de crimes registados em comparação ao ano de 2012.<sup>65</sup> No ano de 2013 foram ainda registados 92 crimes por outros motivos.<sup>66</sup>

Quanto ao patrulhamento rodoviário no ano de 2014, podemos referir que foram empenhados 8863 patrulhas com o efetivo de 17607 militares<sup>67</sup>. Neste período foram ainda desenvolvidas 1106 operações de trânsito, em que foram empenhados 3304 militares e em que foram percorridos 116725 km<sup>68</sup>. Neste âmbito, foram fiscalizados 73849 condutores. Relativamente à fiscalização da condução sob o efeito do álcool, foram efetuados 63611 testes, dos quais foram registados 696 excessos<sup>69</sup>. No que diz respeito ao número de crimes e no que concerne ao crime de condução em estado de embriaguez, foram registados neste ano 301 crimes<sup>70</sup> o que nos leva a constatar que houve um decréscimo no número de crimes relativamente ao ano de 2013. Na condução de veículo sob o efeito de substâncias psicotrópicas, foram efetuados 24 testes em que 4 foram positivos<sup>71</sup>. Deste modo, podemos concluir que no triénio de 2012 a 2014 houve um aumento de condução de veículo sob influência de substâncias psicotrópicas. Quanto ao crime de falta de habilitação legal em

---

<sup>58</sup> Idem.

<sup>59</sup> Idem.

<sup>60</sup> Cfr. Quadro n.º 4 – Apêndice C.

<sup>61</sup> Idem.

<sup>62</sup> Idem.

<sup>63</sup> Idem.

<sup>64</sup> Idem.

<sup>65</sup> Idem.

<sup>66</sup> Idem.

<sup>67</sup> Comando Operacional.

<sup>68</sup> Comando Operacional.

<sup>69</sup> Cfr. Quadro n.º 5 - Apêndice B.

<sup>70</sup> Idem.

<sup>71</sup> Idem.

veículos automóveis foram registados 49 crimes, no crime de falta de habilitação legal em veículos de duas rodas foram registados 22 crimes, e em outros veículos foram reportados 2 crimes<sup>72</sup>. No que se refere a detenções por outros motivos, temos a salientar 66 registos<sup>73</sup>.

---

<sup>72</sup> Idem.

<sup>73</sup> Idem.

## Capítulo 5

### Metodologia e Procedimentos

#### 5.1 Introdução

Depois de definidos os objetivos de estudo, chegámos então à fase de investigação<sup>74</sup> de campo, onde foram descritos os métodos de investigação científica<sup>75</sup> aplicados ao presente TIA. A investigação de campo define-se como “ um processo sistemático que permite examinar fenómenos com vista a obter respostas para questões precisas que merecem uma investigação” (Fortin, 1996, p. 17).

Neste capítulo pretendeu-se replicar a metodologia, os métodos de abordagem às questões levantadas, assim como os instrumentos de recolha de dados utilizados ao longo de toda a investigação.

Neste sentido, foi feita a recolha de informação junto de profissionais experientes no tema em análise, e a recolha de dados concretos que permitiram validar um conjunto de informação estatística.

#### 5.2 Método de Abordagem

O objetivo primordial do trabalho de investigação foi estudar a evolução da prática de crime de condução em estado de embriaguez, o crime de condução sem habilitação legal no distrito de Évora no período entre 2011 e 2014, e a forma como a Guarda Nacional Republicana atua no sentido de prevenir a sua prática. Para tal, realizámos um estudo de caso para identificar e entender, mediante a análise de casos isolados ou de pequenos grupos, a evolução da problemática em estudo. O suporte para este estudo de caso foi, essencialmente,

---

<sup>74</sup> A investigação pode definir-se como sendo o diagnóstico das necessidades de informação e seleção das variáveis relevantes sobre as quais se irão escolher, registar e analisar informações válidas e fiáveis. (Sarmiento, 2008, p.6).

<sup>75</sup> O método científico é um conjunto de procedimentos e normas que permitem produzir conhecimento. (Sarmiento, 2008, p.7).

o trabalho de campo e a análise documental, através dos quais pudemos relatar as informações dadas pelos mesmos, de forma a ser realizada uma análise de modo a interligá-los (Quivy e Campenhoudt, 2008).

A investigação dos factos proporcionados pelo estudo de caso, faz com que tenhamos acesso a conclusões mais precisas que um estudo de maior amplitude e abrangência não consegue obter (Freixo,2010).

Desta forma, o estudo de caso concorre para o incremento do entendimento de fenómenos sociais complexos (Freixo, 2010). Neste estudo em particular, reportamo-nos ao fenómeno da prática de crime rodoviário.

No presente trabalho de investigação foi aplicado o método hipotético-dedutivo ou de verificação de hipóteses o qual se baseia na “formulação de hipóteses ou conjeturas, que melhor relacionam e explicam os fenómenos” (Sarmiento, 2008, p. 9).

Este método “ gera através de um trabalho lógico, hipóteses, conceitos e indicadores para os quais se terão de procurar correspondentes no real”. (Quivy e Campenhoudt, 2008, p. 144) em que as hipóteses são testadas, de modo a confirmar as que são válidas e aquelas em que não há razões para serem refutadas (Sarmiento, 2008).

Por conseguinte, e de modo a ser cumprido o exposto, recorreremos ao método descritivo e à observação indireta.

O método descritivo “descreve fenómenos, identifica variáveis e inventaria factos.” (Sarmiento,2008,p.8), em que para este método recorreremos à recolha e análise documental que se traduz numa pesquisa quantitativa.

A observação indireta surge quando o investigador tem a necessidade de recorrer a sujeitos para retirar as informações que necessita para realizar o seu estudo (Quivy e Campenhoudt, 2008). No âmbito deste método, recorreremos a uma pesquisa qualitativa que se consubstanciou em entrevistas, a partir das quais foi possível obter informação concorrente para a verificação das hipóteses formuladas.

### 5.3 Procedimentos e Técnicas

De forma a sustentar toda a investigação, efetuou-se em primeiro lugar uma recolha bibliográfica e documental na Biblioteca Municipal de Évora, livrarias, e também em bibliotecas de várias Faculdades e Universidades em Lisboa. Desta forma, foram recolhidos

diversos documentos e livros de autores que se dedicaram ao estudo da temática em causa. Foram também recolhidos documentos internos da Guarda e das entidades civis que esta coadjuva, no que concerne ao seu papel na prevenção rodoviária e na fiscalização rodoviária.

De forma a comprovar as hipóteses apresentadas e a dar resposta ao problema levantado na presente investigação, foram utilizadas técnicas qualitativas e quantitativas, isto é, entrevistas e recolha e análise de dados.

### 5.3.1 Recolha e Análise Documental

A recolha e a análise documental revestem-se de enorme importância, pois constituem uma fonte de dados essencial e necessária a qualquer investigação.

No âmbito do deste trabalho, recorreremos à recolha e análise de autos de notícia no que se refere à prática de crimes rodoviários, nomeadamente o crime de condução em estado de embriaguez ou sob influência de estupefacientes ou substâncias psicotrópicas e o crime de condução sem habilitação legal. Toda a recolha de dados teve por base a informação recolhida nos processos-crime, nomeadamente o NUIPC (Número Único de Identificação de Processo Crime), o local onde foi perpetrado, a data e hora da detenção, a idade e o sexo do detido, bem como o tipo de crime praticado.

A consulta e a análise dos autos de notícia realizaram-se no período de 1 a 31 de Janeiro de 2015, nas instalações do DT de Évora. Recorreu-se ao livro de registo dos autos de notícia dos processos-crime, e a uma base de dados instaurada no DT Évora, de forma a identificar todos os crimes rodoviários acima referidos no período temporal em análise.

Após identificados os autos de notícias que se revelaram importantes para o estudo, procedemos à sua recolha e análise de forma a obter todos os quesitos supracitados. Neste sentido, catalogámos os autos de notícia por anos e por subunidade de ocorrência e registo<sup>76</sup>.

Todos os dados retirados dos processos-crime foram tratados informaticamente numa plataforma Excel, nomeadamente no Microsoft Excel 2010 através do qual foi possível elaborar gráficos que sustentaram a análise e a discussão dos resultados obtidos.

---

<sup>76</sup>DT Évora.

### 5.3.2 Entrevistas

Após terem sido recolhidos todos os dados relativos aos autos de notícia foi necessário complementar com a realização de entrevistas. A partir das entrevistas obtivemos os testemunhos de Comandantes do DT Évora que estiveram no terreno e que foram responsáveis pela segurança e fiscalização rodoviária naquela zona de ação.

Desta forma, e como já foi referido anteriormente, foi utilizado o método da observação indireta, através de uma pesquisa qualitativa que se fundamentou em entrevistas, que “permitem analisar e/ou consolidar determinadas conclusões” (Sarmento, 2008, p. 31).

No presente trabalho, recorreremos à entrevista semiestruturada, um processo no qual o entrevistado responde às questões assentes num guião, do qual foi possível abordar outros tópicos de interesse para a investigação.

Para a realização das entrevistas, foi previamente enviado a cada um dos entrevistados uma carta de apresentação<sup>77</sup>, onde estavam patentes todos os objetivos e finalidades da entrevista. Foi pedido o consentimento dos inquiridos para a gravação da entrevista, a qual consistiu na resposta às questões que se encontravam no guião atrás referido<sup>78</sup>.

Após a transcrição das entrevistas e da recolha dos dados, foi efetuada a sua análise e discutidos os resultados, de modo a chegar a uma conclusão e assim comprovarmos as hipóteses formuladas. Toda a apresentação das ideias-chave materializou-se num quadro sinopse das respostas.

### 5.4 Universo e Amostra

Na realização da investigação, foi selecionado como campo de análise o DT de Évora e consequentemente, todo o distrito de Évora.

A escolha do campo de análise deveu-se ao facto de existir alguma incidência de prática de crimes rodoviários nesta zona de ação da Guarda.

---

<sup>77</sup> Cfr. Apêndice E.

<sup>78</sup> Cfr. Apêndice F.

No que se refere à recolha documental, esta cingiu-se aos processos-crime recolhidos do DT Évora, de onde foram extraídos e analisados os dados de interesse sobre este tipo de criminalidade.

As entrevistas foram direcionadas aos antigos e atual Comandante do DT em Évora, e a Oficiais que desempenharam funções em Subunidades de Trânsito.

### 5.5. Registo e tratamento de dados

Após a recolha de todos os dados, toda a informação foi organizada de forma a ser analisada numa fase posterior do trabalho (Freixo, 2012). Desta forma, o investigador “deve limitar-se estritamente a uma apresentação sob a forma narrativa dos resultados produzidos nos quadros...” (Freixo, 2012, p. 245).

As entrevistas foram analisadas e transcritas através do Software Microsoft Office Word 2013, seguindo três passos a classificação, a codificação e a tabulação (Freixo, 2012). Na classificação, todas as respostas dos entrevistados foram reunidas para cada questão, o que permitiu uma melhor análise das mesmas facilitando assim a identificação de pontos-chave. Logo de seguida, temos a codificação onde todos os dados são reduzidos a escrito. Dada a dimensão de todos os dados recolhidos e dado o seu “caráter aberto e flexível, os planos qualitativos produzem quase sempre uma enorme quantidade de informação descritiva que necessita de ser organizada e reduzida (...). Essa tarefa opera-se através de uma operação designada codificação” (Coutinho, 2011, p. 192). Por fim, surge a tabulação que “é o processo pelo qual se apresentam os dados obtidos da categorização em tabelas” (Freixo, 2012, p. 246). Quanto ao tratamento dos dados, foi utilizada essencialmente a técnica de análise de conteúdo que se define como “uma técnica que consiste em avaliar de forma sistemática um corpo de texto (...), por forma a desvendar e quantificar a ocorrência de palavras/frases/temas considerados “chave” que possibilitem uma comparação posterior” (Coutinho, p. 193).

## **Capítulo 6**

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

#### **6.1 Introdução**

Neste capítulo foram apresentados, analisados e discutidos todos os dados obtidos durante a investigação de campo mediante a análise dos autos de notícia e complementados com as entrevistas realizadas a Oficiais. Para facilitar a interpretação dos dados foram elaborados diversos gráficos.

#### **6.2 Análise e Discussão dos Autos de Notícia**

No presente subcapítulo, foram analisados e discutidos todos os dados referentes aos autos de notícia recolhidos no DT Évora. Esta análise foi dividida na sua evolução temporal, no local onde ocorreram os crimes, o tipo de via, o tipo de veículo, a hora, o sexo do condutor e também a sua deteção no âmbito de um acidente de viação.

Primeiro foi efetuada a análise e discussão dos resultados, e posteriormente foi apresentado o gráfico respetivo. Os gráficos utilizados são os circulares e os de colunas ou linhas.

##### **6.2.1 Evolução Temporal**

No espaço temporal de 2011 a 2014 temos a registar, no distrito de Évora, um total de 160 crimes de condução de veículo em estado de embriaguez. Pudemos verificar que existem algumas variações ao longo do período acima referido entre os 14% e os 30%.

Da análise dos gráficos, verificámos uma maior incidência deste ilícito nos anos de 2011 e 2013. No ano de 2011, o DT de Évora registou 48 crimes de condução de veículo em estado de embriaguez, o que se traduz numa percentagem de 30%. No que diz respeito ao ano de

2013, foram registados 53 crimes traduzidos numa percentagem de 33%, constituindo-se o ano com o valor mais elevado.

Quanto ao ano de 2012, o crime de condução de veículo em estado de embriaguez situou-se nos 23% (36 crimes), e no ao ano de 2014 nos 14% (23 crimes), tendo sido o ano com menos crimes desta tipologia.

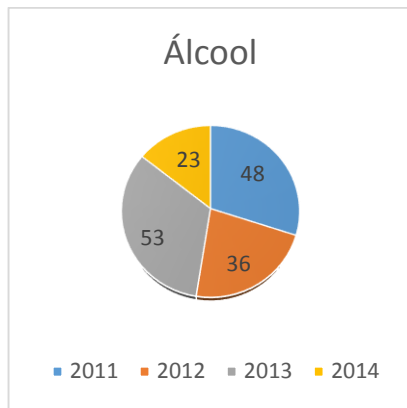


Figura n.º 1 – Total de Crimes de Álcool

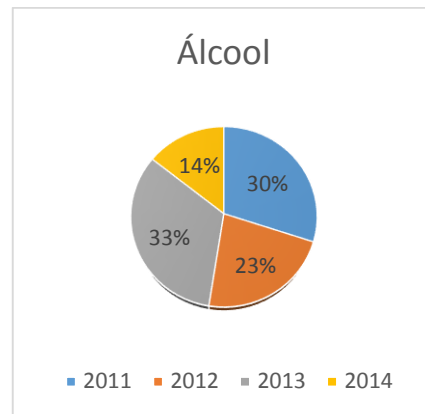


Figura n.º 2 – % de Crimes de Álcool

No que se refere ao crime de condução sem habilitação legal, registou-se um total de 31 crimes no período em análise. Os anos de 2011 e 2013 foram os que apresentaram maior registo de crimes de condução de veículo sem habilitação legal. No ano de 2011 verificaram-se 14 crimes, o equivalente a 45% do total, e no ano de 2013, ocorreram 11 crimes, correspondentes a 35%.

No ano de 2012 verificou-se um menor número de crimes situando-se nos 13% (4 crimes). A tendência manteve-se em 2014, com um valor de 6% (2 crimes).

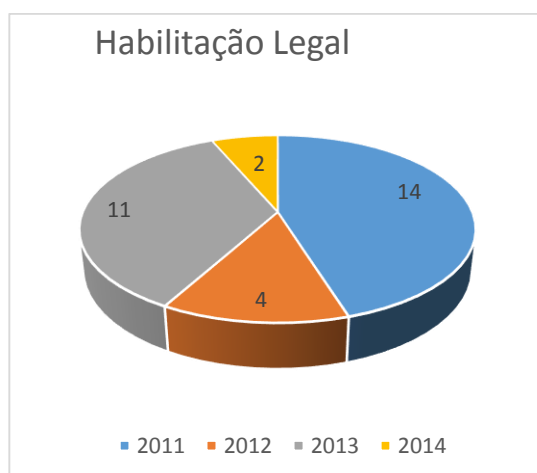


Figura n.º 3 – Total de Crimes de Habilitação Legal

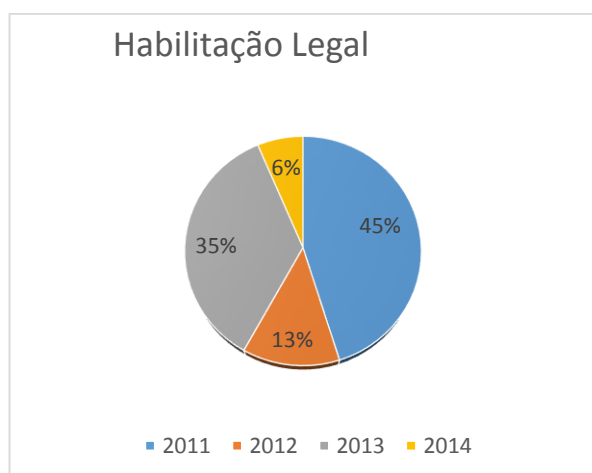


Figura n.º 4 – % Total de Crimes de Habilitação Legal

Quanto à evolução dos crimes em estudo, pudemos verificar que houve um decréscimo do crime de condução de veículo em estado de embriaguez, no período de 2011 para 2012. No ano de 2011 foram registados 48 crimes, e no ano de 2012 foram registados 36 crimes, o que se traduziu numa diminuição de 12 crimes. No que concerne ao período de 2012 a 2013 observámos um aumento do número da prática deste crime em 17 crimes. No que se refere ao período de 2013 a 2014, pudemos observar um decréscimo significativo no número deste crime, cifrado numa diminuição de 30 crimes.

No que se refere ao crime de condução de veículo sem habilitação legal, pudemos observar uma diminuição no período compreendido entre 2012 a 2013, em que se registou uma diminuição de 10 crimes. Por sua vez, no período de 2012 a 2013 verificou-se um ligeiro aumento no número de crimes que se traduziu num acréscimo de 7 crimes. Pudemos ainda verificar uma diminuição considerável no número deste crime, materializado numa diminuição em 9 crimes no período entre 2013 e 2014.

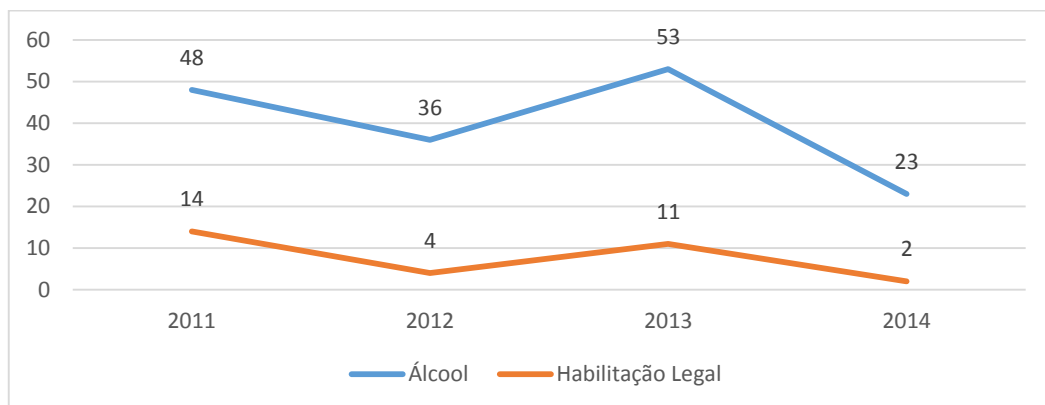


Figura n.º 5 – Evolução dos crimes em estudo

Os crimes ocorreram principalmente no período noturno com especial relevância no horário compreendido entre as 18h00 e as 06h00. O quadro explicativo deste fenómeno poderá assentar essencialmente no facto deste ser o período horário habitualmente destinado a atividades de lazer e convívio da generalidade dos cidadãos, por conseguinte, onde os excessos de consumos de bebidas alcoólicas são igualmente mais acentuados.

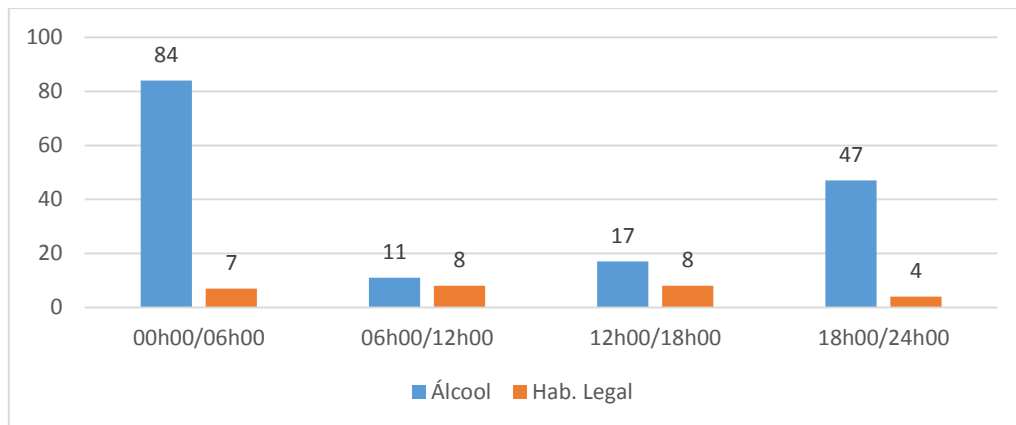


Figura n.º 6 – Período de ocorrência do crime

O Domingo foi o dia da semana onde se registou o maior número de crimes rodoviários, fundamentalmente o crime de condução em estado de embriaguez. Maioritariamente, o horário mais incidente será o da 00h00/06H00 o que vai de encontro com o acima explicado pois este é um dia e um período mais destinado a atividades lúdicas e de lazer o que é propício ao consumo de bebidas alcoólicas. O dia de Sábado também apresentou valores significativos, registando 31 crimes de condução sob o efeito de álcool e 6 de condução sem habilitação legal. Os restantes dias apresentam uma distribuição homogénea em que não existe grande disparidade nos valores.

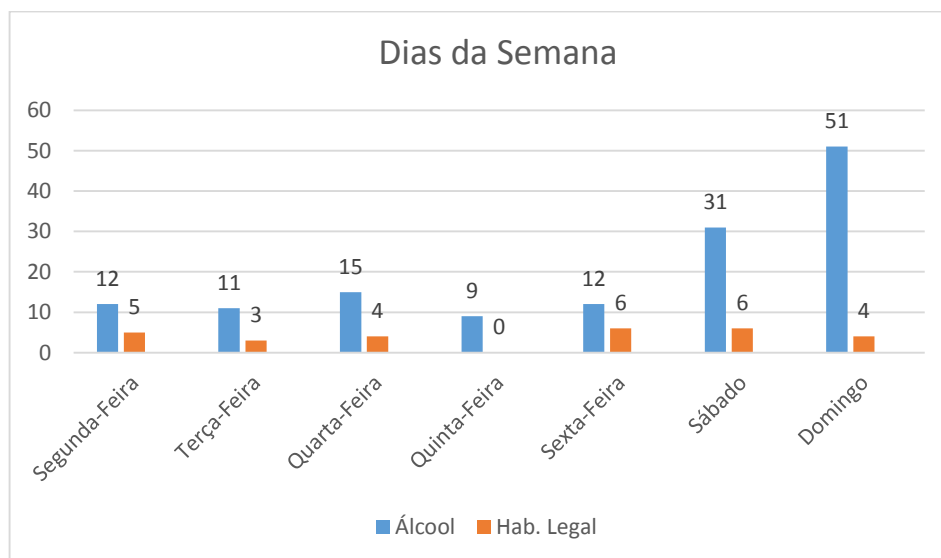


Figura n.º 7 – Dias da semana

Relativamente ao local onde os crimes ocorreram, no período de 2011 a 2014 pudemos verificar que estes foram praticados maioritariamente em EN, tendo-se registado 91 crimes de condução em estado de embriaguez e 20 de crime de condução sem habilitação legal, sendo os restantes divididos pelas estradas municipais (EM), AE, IP e ainda em arruamentos, cuja relevância também é expressiva, com o registo de 43 crimes. As estradas nacionais apresentaram maior volume devido ao facto do DT Évora incidir o seu patrulhamento neste tipo exato de via.

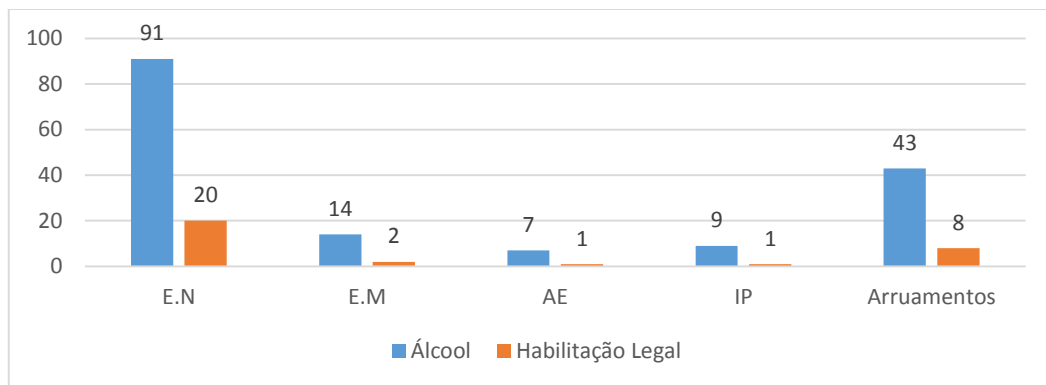


Figura n.º 8 – Tipos de via

Relativamente aos tipos de veículo, pudemos verificar que os crimes rodoviários em estudo, no período de 2011 a 2014, foram praticados, na sua maioria, em ligeiros de passageiros (LP) com 79 crimes e nos ligeiros de mercadorias (LM) com 71 crimes. Não há registos de crimes praticados em pesados de mercadorias (PM), tendo alguns sido praticados em ciclomotores (CICL) e em motocicletas (MOT).

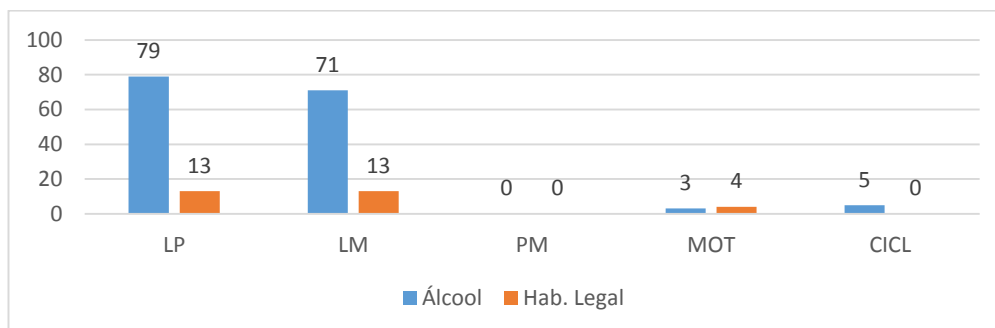


Figura n.º 9 – Tipos de veículo

No que concerne ao género dos condutores que praticaram estes crimes, pudemos verificar que no crime de condução de veículo em estado de embriaguez, a maioria dos condutores foram do sexo masculino e com maior incidência nos anos de 2011 e de 2013.

Relativamente ao crime de condução sem habilitação legal, observámos que foram os condutores masculinos os infratores com maior incidência nos anos de 2011, 2013 e 2014.

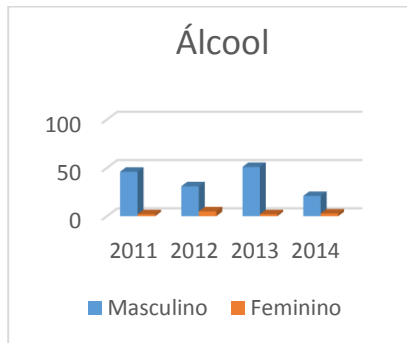


Figura n.º 10 – Género (Álcool)

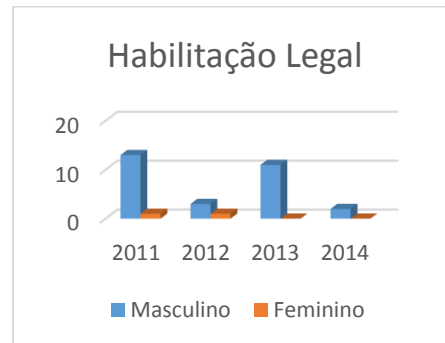


Figura n.º 11 – Género (Hab. Legal)

No que se refere à idade dos condutores, vislumbra-se que maioritariamente os condutores com uma idade compreendida entre 31 e os 50 anos são os que praticam com maior incidência os crimes rodoviários em estudo, nomeadamente o crime de condução em estado de embriaguez (66 condutores). De realçar também a idade entre os 51 anos e os 65 anos, pois também apresentaram alguma pertinência, em que temos 30 condutores no crime de condução sob o efeito de bebida alcoólicas. De acordo com o gráfico podemos verificar que os condutores mais jovens não tiveram grande relevância na prática dos crimes tais como os condutores com uma idade superior a 65 anos de idade.

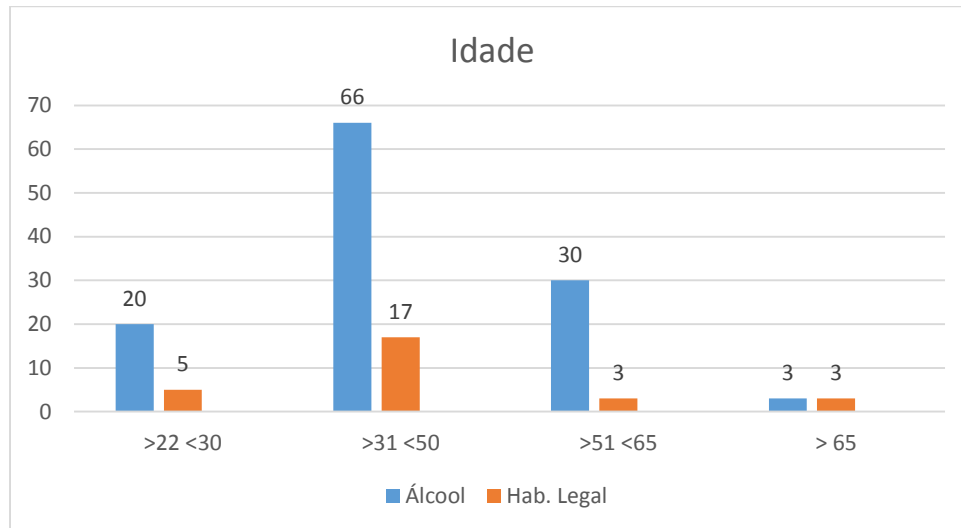


Figura n.º 12 – Idade dos Condutores

Na relação entre a sinistralidade rodoviária e a prática de crime de condução de veículo em estado de embriaguez, pudemos verificar que não geraram um impacto significativo na sinistralidade rodoviária. O incumprimento das regras de trânsito foi uma das causas principais da ocorrência de acidentes de viação, em que podemos frisar também como fatores responsáveis as condições climatéricas, os tipos de via e até mesmo a fadiga.

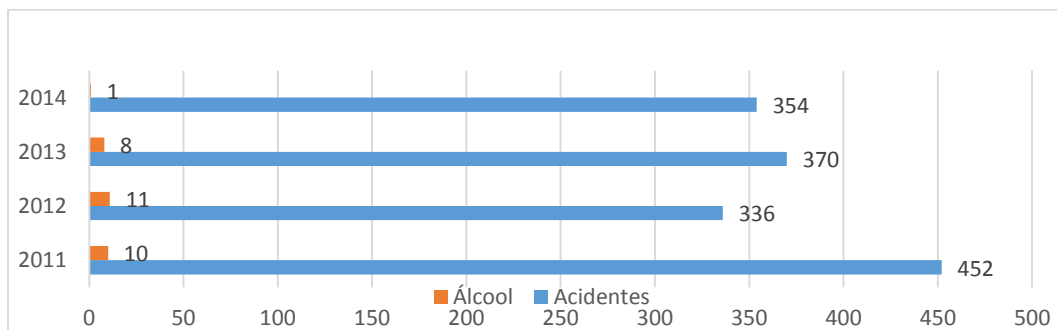


Figura n.º 13 – Sinistralidade Rodoviária

### 6.3 Análise e Discussão dos Resultados das Entrevistas

De seguida, temos a apresentação da análise e discussão das entrevistas efetuadas ao longo da concretização do trabalho. Desta forma, foram construídas tabelas para auxiliar na

análise de todas as questões que integram as entrevistas, e simultaneamente resumidas as ideias mais relevantes das quais foram retiradas as ideias-chave.

Inicialmente foi apresentada a questão, a análise das respostas através da tabela acima referida e a discussão dos resultados obtidos. Todo este processo foi fracionado com vista a efetuar uma análise individual a cada questão.

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

Quanto à questão n.º 1 - **No que concerne ao crime rodoviário, quais são as principais medidas preventivas que o Destacamento de Trânsito de Évora vem desenvolvendo e executando?**

Tabela n.º 1 – Análise Quantitativa da Frequência de Segmentos das Respostas à Questão n.º1

Fonte: Autor

Segmentos das respostas	Entrevistados						Frequência (n)	Percentagem (%)
	1	2	3	4	5	6		
<b>Questão n.º 1 -</b>								
Segmento 1.1	X	X	X	X	X		5	83,3%
Segmento 1.2	X			X	X	X	4	66,6%
Segmento 1.3		X	X				2	33,3%
Segmento 1.4			X			X	2	33,3%
Segmento 1.5			X	X		X	3	50%
Segmento 1.6		X					1	16,6%
Segmento 1.7		X					1	16,6%

Através desta questão procurámos saber quais são as medidas que o DT de Évora tem vindo a desenvolver para prevenir o crime rodoviário. Após a análise de todas as respostas, verificámos que a maioria dos entrevistados (83,3%) referiu que o patrulhamento de visibilidade foi a medida mais relevante no âmbito da prevenção do crime rodoviário. Uma grande percentagem dos entrevistados (66,6%) afirma que as operações de fiscalização nas horas, dias e itinerários onde o crime rodoviário está mais presente, será uma medida de

natureza repressiva que se torna numa medida preventiva, pois muda o comportamento dos condutores.

Não obstante ao que foi acima referido, e na opinião de três entrevistados (50%), as ações de sensibilização também são importantes no âmbito da prevenção rodoviária, essencialmente junto das Escolas em conjunto com o Núcleo Escola Segura e os colóquios organizados por entidades não-governamentais, como por exemplo a GARE (Associação para a Promoção de uma Cultura de Segurança Rodoviária). Outras medidas elencadas são as reuniões com as entidades responsáveis pelo melhoramento das vias, o estudo das informações, pois é importante fazer o estudo da situação da zona de ação e por fim, o estudo da rede viária analisando os fatores de sinistralidade.

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

Questão n.º 2 - **Em que termos pode ser avaliada a eficácia dessas medidas? E de que forma podem ser potenciadas?**

Tabela n.º 2 – Análise Quantitativa da Frequência de Segmentos das Respostas à Questão n.º 2

Fonte: Autor

Segmentos das respostas	Entrevistados						Frequência (n)	Percentagem (%)
	1	2	3	4	5	6		
<b>Questão n.º 2 -</b>								
Segmento 2.1	X						1	16,6%
Segmento 2.2		X					1	16,6%
Segmento 2.3				X			1	16,6%
Segmento 2.4	X		X				2	33,3%
Segmento 2.5						X	1	16,6%
Segmento 2.6	X				X		2	33,3%
Segmento 2.7			X			X	2	33,3%

Esta questão tinha como objetivo verificar a forma como pode ser avaliada a eficácia das medidas que foram tomadas pelo DT de Évora, no que diz respeito à prevenção do crime rodoviário e também à forma como esta eficácia pode ser exponenciada.

Após a análise de todas as respostas dos entrevistados, dois (33,3%) afirmaram que a forma de a eficácia ser medida é essencialmente pelos resultados com os indicadores dos níveis da sinistralidade e sua relação com criminalidade rodoviária.

Segundo os entrevistados (33,3%), a eficácia pode ser potenciada essencialmente através do aumento de patrulhamento. No entanto, de acordo com o entrevistado 1 (16,6%) e o entrevistado 2 (16,6%) referiram que a eficácia destas medidas podem ser potenciadas através do trabalho de cooperação e uso de equipamentos.

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

**Questão n.º 3 - Considera que a fiscalização rodoviária é uma medida relevante no âmbito da prevenção? Em que termos deve ser desenvolvida, reduzida ou incrementada?**

**Tabela n.º 3 – Análise Quantitativa da Frequência de Segmentos das Respostas à Questão n.º3**

Fonte: Autor

Segmentos das respostas	Entrevistados						Frequência (n)	Percentagem (%)
	1	2	3	4	5	6		
<b>Questão n.º 3 -</b>								
Segmento 3.1	X	X					2	33,3%
Segmento 3.2	X			X			2	33,3%
Segmento 3.3			X				1	16,6%
Segmento 3.4					X		1	16,6%
Segmento 3.5						X	1	16,6%

A questão n.º 3 tinha como objetivo averiguar se a fiscalização rodoviária relevante no âmbito da prevenção rodoviária, e verificar qual a forma em que esta deve ser exponenciada.

De acordo com dois entrevistados (33,3%), a fiscalização rodoviária é uma medida importante, de tal forma que está prevista na Estratégia de Trânsito e Segurança Rodoviária da Guarda. De acordo com 33,3% dos entrevistados, deverá ser incrementada através do aumento de patrulhas nas estradas, e através de uma fiscalização numa perspetiva de

visibilidade. O aumento de operações nas estradas, nomeadamente incidir estas nas causas do aumento de sinistralidade também foi salientada por um entrevistado. Após a análise das respostas a esta questão, foi possível verificar que também foi referida a necessidade da implementação de um Plano Distrital de Fiscalização Rodoviária elaborado pelo Chefe da Secção de Operações, em conjunto com o Comandante de DT, dando primazia a operações conjuntas com equipas multidisciplinares.

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

Questão n.º 4- **Quais são os principais recursos utilizados pelo Destacamento de Trânsito de Évora no âmbito da prevenção rodoviária? De que forma podem contribuir para a prevenção dos “crimes rodoviários”?**

Tabela n.º 4 – Análise Quantitativa da Frequência de Segmentos das Respostas à Questão n.º 4

Fonte: Autor

Segmentos das respostas	Entrevistados						Frequência (n)	Percentagem (%)
	1	2	3	4	5	6		
<b>Questão n.º 4 -</b>								
Segmento 4.1	X			X	X		3	50%
Segmento 4.2					X		1	16,6%
Segmento 4.3	X		X			X	3	50%
Segmento 4.4		X					1	16,6%
Segmento 4.5			X	X		X	3	50%
Segmento 4.6						X	1	16,6%
Segmento 4.7						X	1	16,6%

A questão n.º 4 visava saber quais os principais recursos utilizados pelo Destacamento de Trânsito de Évora na prevenção do crime rodoviário, e a forma como estes podem contribuir para essa mesma prevenção.

Da análise das respostas a esta questão, três entrevistados (50%) afirmaram que os principais recursos utilizados foram os meios humanos integrados em patrulhas. Outros três entrevistados (50%) referiram que o uso de equipamentos, nomeadamente os alcoolímetros,

foi importante na prevenção do crime rodoviário e o uso de viaturas equipadas também foi um recurso realçado por outros três inquiridos. A disponibilidade de serviços partilhados e o acesso a diferentes bases de dados, para a verificação de informação referente a condutores e viaturas, constituíram-se como um recurso importante. Por fim, o leitor automático de matrículas (PIPS) surgiu como uma ferramenta importante na deteção de ilícitos criminais.

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

**Questão n.º 5 - Qual tem sido o papel deste destacamento na consciencialização da sociedade sobre a problemática dos crimes rodoviários? Quais têm sido as principais ações, qual a sua eficácia e como podem ser potenciadas no futuro?**

Tabela n.º 5 – Análise Quantitativa da Frequência de Segmentos das Respostas à Questão n.º 5

Fonte: Autor

Segmentos das respostas	Entrevistados						Frequência (n)	Percentagem (%)
	1	2	3	4	5	6		
<b>Questão n.º 5-</b>								
Segmento 5.1	X			X	X	X	4	66,6%
Segmento 5.2	X		X		X		3	50%
Segmento 5.3			X		X		2	33,3%
Segmento 5.4		X	X			X	3	50%
Segmento 5.5		X				X	2	33,3%
Segmento 5.6	X					X	2	33,3%

A questão n.º 5 teve por objetivo revelar qual o papel do DT Évora na consciencialização da sociedade sobre a prática do crime rodoviário, e quais as suas principais ações neste âmbito.

De acordo com os entrevistados, quatro deles (66,6 %) afirmaram que o DT Évora tem tido um papel preponderante em campanhas de sensibilização junto dos condutores. Três inquiridos frisaram a importância de protocolos com entidades civis, que no caso do DT Évora salienta-se o protocolo com a GARE. Outro aspeto importante verificado na análise das respostas a esta questão, foi o facto de o patrulhamento também ter tido um papel

importante na consciencialização dos condutores, tendo em conta o seu efeito dissuasor. A colaboração com as escolas (50%) teve um papel importante junto dos condutores, havendo necessidade de, no futuro, se apostar na educação das crianças nas escolas não descorando, contudo, a formação dos condutores nas escolas de condução.

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

Questão n.º 6 - **Quais as relações causa-efeito que identifica entre a sinistralidade rodoviária e os diversos crimes rodoviários nesta área geográfica? Como podem ser mitigadas?**

Tabela n.º 6 – Análise Quantitativa da Frequência de Segmentos das Respostas à Questão n.º 6

Fonte: Autor

Segmentos das respostas	Entrevistados						Frequência (n)	Percentagem (%)
	1	2	3	4	5	6		
<b>Questão n.º 6-</b>								
Segmento 6.1	X			X			2	33,3%
Segmento 6.2					X		1	16,6%
Segmento 6.3					X		1	16,6%
Segmento 6.4	X		X		X	X	4	66,6%
Segmento 6.5		X	X	X	X		4	66,6%

Através desta questão procurámos saber quais as relações causa-efeito entre a sinistralidade rodoviária e a prática de crime rodoviário, e de que forma podem ser mitigadas. Maioritariamente os entrevistados (66,6%) referiram que a sinistralidade deve ser mitigada através da educação, do patrulhamento contínuo e da fiscalização sistemática. De acordo com os entrevistados (33,3%), o crime rodoviário está associado à sinistralidade rodoviária e 33,3% dos entrevistados afirmaram que o crime rodoviário, com maior expressão na relação causa-efeito com a sinistralidade, é a condução em estado de embriaguez.

### 6.3.7 Análise das Respostas à Questão n.º 7

Questão n.º 7 - **De uma forma geral, como examina a sinistralidade rodoviária e a prática de crime rodoviário?**

Tabela n.º 7 – Análise Quantitativa da Frequência de Segmentos das Respostas à Questão n.º 7

Fonte: Autor

Segmentos das respostas	Entrevistados						Frequência (n)	Percentagem (%)
	1	2	3	4	5	6		
<b>Questão n.º 7-</b>								
Segmento 7.1	X			X			2	33,3%
Segmento 7.2	X			X			2	33,3%
Segmento 7.3			X		X		2	33,3%
Segmento 7.4						X	1	16,6%
Segmento 7.5		X					1	16,6%

A questão n.º 7 visava identificar a relação que existe entre a sinistralidade rodoviária e a prática de crime rodoviário. Segundo a opinião dos entrevistados (33,3%), existe uma relação direta entre os acidentes de viação e a prática de crime rodoviário. Segundo os inquiridos, o crime rodoviário potencia a sinistralidade rodoviária (33,3%), mas também é frisado que o incumprimento das regras de trânsito (33,3%) também contribui para o aumento da ocorrência dos acidentes de viação.

### 6.3.8 Análise das Respostas à Questão n.º 8

Questão n.º 8 - **Quais as atribuições legais da GNR no âmbito da prevenção ao crime rodoviário? Considera que a Guarda Nacional Republicana tem condições e meios para desenvolver todas as suas atribuições legais no âmbito da prevenção rodoviária? Que fragilidades e forças destacava?**

**Tabela n.º 8 – Análise Quantitativa da Frequência de Segmentos das Respostas à Questão n.º 8**

Fonte: Autor

Segmentos das respostas	Entrevistados						Frequência (n)	Percentagem (%)
	1	2	3	4	5	6		
<b>Questão n.º 8-</b>								
Segmento 8.1	X	X				X	3	50%
Segmento 8.2		X	X			X	2	33,3%
Segmento 8.3	X	X		X			3	50%
Segmento 8.4	X		X				2	33,3%
Segmento 8.5					X		1	16,6%

O propósito desta questão prendeu-se em identificar as atribuições legais da GNR no âmbito da prevenção do crime rodoviário, se existem condições e meios para desenvolver estas atribuições legais, e quais são as fragilidades e potencialidades destas mesmas condições.

Fundamentalmente, as atribuições legais são dadas pela LOGNR e pela Lei de Organização de Investigação Criminal (LOIC) de acordo com 50% dos inquiridos. Uma das principais fragilidades referidas pelos entrevistados (50 %) reporta-se, essencialmente, à falta de efetivo e também à falta de meios (33,3%), tendo sido mencionadas também a indefinição de responsabilidade territorial no que concerne à fiscalização rodoviária (33,3%), a ausência de uma estratégia de fiscalização e prevenção, e as limitações legais dadas pela LOIC (16,6%).

### **6.3.9 Análise das Respostas à Questão n.º 9**

**Questão n.º 9 - Do seu ponto de vista, considera que a Guarda Nacional Republicana dispõe de condições para ampliar a intervenção no âmbito rodoviário? Que medidas podem ser implementadas na área da prevenção, deteção e investigação dos crimes rodoviários?**

Tabela n.º 9 – Análise Quantitativa da Frequência de Segmentos das Respostas à Questão n.º 9

Fonte: Autor

Segmentos das respostas	Entrevistados						Frequência (n)	Percentagem (%)
	1	2	3	4	5	6		
<b>Questão n.º 9-</b>								
Segmento 9.1	X	X					2	33,3%
Segmento 9.2	X	X					2	33,3%
Segmento 9.3					X		1	16,6%
Segmento 9.4		X		X			2	33,3%
Segmento 9.5		X		X			2	33,3%

O objetivo desta questão visava averiguar se a Guarda tinha condições para ampliar a sua intervenção no âmbito rodoviário, e que medidas podem ser implementadas na área da prevenção, da investigação e deteção dos crimes rodoviários. Segundo os entrevistados (33,3%), a Guarda tem condições para ampliar a sua atuação no âmbito da fiscalização rodoviária através do aumento do patrulhamento. A colaboração com entidades civis (33,3%) e as parcerias internas e externas (33,3%), também são medidas elencadas pelos entrevistados que podem potenciar o papel da Guarda na prevenção do crime rodoviário. No que concerne às medidas a implementar na prevenção e deteção de crimes rodoviários, destacou-se a importância do papel do Núcleo de Investigação Criminal em Acidentes de Viação (NICAV), através da ampliação das suas competências de investigação, nomeadamente em falsificação de cartas de condução, certificados de matrícula e tráfico de veículos.

### 6.3.10 Análise das Respostas à Questão n.º 10

**Questão n.º 10 - A nível nacional existem diversas entidades com competências no âmbito da prevenção dos crimes rodoviários. Como avalia a colaboração entre estas entidades e que destacaria entre as virtudes e fraquezas do sistema?**

**Tabela n.º 10 – Análise Quantitativa da Frequência de Segmentos das Respostas à Questão n.º 10**

**Fonte: Autor**

Segmentos das respostas	Entrevistados						Frequência (n)	Percentagem (%)
	1	2	3	4	5	6		
<b>Questão n.º 10-</b>								
Segmento 10.1	X	X	X	X			4	66,6%
Segmento 10.2					X		1	16,6%
Segmento 10.3					X		1	16,6%
Segmento 10.4						X	1	16,6%
Segmento 10.5			X				1	16,6%

Na última questão ambicionámos caracterizar a colaboração entre as entidades externas e a GNR, no âmbito da prevenção rodoviária, e também quais são as potencialidades e fraquezas no sistema.

Maioritariamente os entrevistados (66,6%) referiram que existem boas relações entre as diversas entidades civis e a Guarda, que se traduzem numa excelente cooperação caracterizada pelo grande sentido de dever e responsabilidade no âmbito da segurança rodoviária.

No entanto, existem algumas fragilidades a destacar como a divisão do território, a existência de uma carga burocrática excessiva (16,6%), a incapacidade de materializar os pedidos das autoridades administrativas e a pouca partilha de informação (16,6%).

## Capítulo 7

### Conclusões e Recomendações

#### 7.1 Introdução

Este capítulo tem como objetivo primordial, de acordo com a NEP n.º 520/DE, de 01 de junho de 2013, da Academia Militar (2013,p.8), “responder às questões levantadas pela investigação”, as quais foram alicerçadas na análise dos dados retirados da observação indireta, através de entrevistas e também no método descritivo materializado na análise documental.

Deste modo, este capítulo visa a verificação das hipóteses procurando-se responder também à questão central, conseqüentemente, a todas as questões derivadas. Por fim, são apresentadas algumas recomendações, limitações e dificuldades bem como algumas reflexões para futuras investigações no âmbito do tema deste trabalho.

#### 7.2 Verificação das hipóteses e perguntas derivadas

Neste subcapítulo, é testada a validade das hipóteses que conseqüentemente dão resposta a todas as questões derivadas levantadas durante a investigação. Desta forma, a sua verificação foi efetuada através dos dados recolhidos nas entrevistas e da análise dos autos de notícia.

Na QD 1 – **“No que concerne ao crime rodoviário, quais são as principais medidas preventivas que a GNR vem desenvolvendo e executando?”** pretendeu-se saber quais as medidas que a GNR, nomeadamente o DT de Évora, tem desenvolvido para a prevenção da prática de crime rodoviário. Tendo por referência a validação das duas primeiras hipóteses: H1 “a Guarda tem um papel bastante relevante na prevenção. As principais medidas são o patrulhamento de visibilidade e a realização de operações de fiscalização de trânsito” e H2 “as ações de sensibilização são importantes no âmbito da prevenção rodoviária nomeadamente com outras entidades civis” pudemos asseverar que

estes pressupostos foram testados e validados. De acordo com os entrevistados, cerca de 83,3 % destes referiram que o patrulhamento de visibilidade é uma das principais medidas no âmbito da prevenção destes ilícitos. Por outro lado, 66,6% dos inquiridos mencionaram a realização de operações de fiscalização de trânsito como uma medida preventiva relevante, de modo a dirimir a prática desta tipologia de crimes. Também as ações de sensibilização têm um papel preponderante na prevenção do crime rodoviário, já que 50% dos entrevistados afirmaram que estas ações contribuem para a alteração dos comportamentos dos condutores. As figuras n.º1 e n.º3 mostram que o crime rodoviário tem decrescido no hiato temporal em estudo, assim sendo estas medidas têm surtido efeitos positivos na prática destes crimes. Logo, as H1 e H2 são confirmadas.

Quanto à QD 2 - **“Que recursos tem a GNR para a prevenção ao crime rodoviário?”**, pretendeu-se averiguar quais os principais recursos que o DT Évora utiliza, de forma a prevenir a prática de crime rodoviário. De acordo com a análise das entrevistas, pudemos constatar que na opinião de três entrevistados (50%) o principal recurso é o meio humano (patrulha). Outros entrevistados (50%) referiram que os equipamentos, nomeadamente os alcoolímetros e as viaturas equipadas, são recursos importantes na deteção destes ilícitos. Os serviços partilhados, a prevenção e a educação também foram referenciados como instrumentos importantes na prevenção ao crime rodoviário. Analisando a figura n.º 12, pudemos verificar que o crime de condução sob o efeito de bebidas alcoólicas é o que mais contribui para a sinistralidade rodoviária, quando comparado com o crime de falta de habilitação legal. Neste sentido, estes recursos têm que incidir mais na fiscalização da condução sob o efeito do consumo excessivo de álcool. Da QD 2 surge a H3 – **“Os principais recursos utilizados são os meios humanos (patrulha) aliados aos equipamentos nomeadamente os alcoolímetros.”** Logo, podemos confirmar esta hipótese tendo em conta os resultados obtidos.

Relativamente à QD 3 – **“A fiscalização rodoviária é uma medida relevante no âmbito da prevenção?”** o objetivo era determinar se a fiscalização rodoviária é uma medida importante e com relevância significativa no âmbito da prevenção, e a forma de como podia ser desenvolvida ou incrementada. Pela análise da figura n.º5, pudemos verificar que tem havido, regra geral, um decréscimo da prática do crime de condução sob o efeito de álcool e habilitação legal em Évora, o que nos leva a afirmar que a fiscalização rodoviária é uma medida relevante, pois contribuiu para a redução dos crimes rodoviários. Segundo os entrevistados (66,6%), a prevenção pode ser desenvolvida através de campanhas de

sensibilização, e 50% dos entrevistados asseveraram que também deve ser incrementada através de protocolos com entidades civis e através da aposta na educação. O aumento do patrulhamento, através de operações seletivas nas zonas onde existe um maior índice de sinistralidade e também através de operações de fiscalização com equipas multidisciplinares, foram medidas apontadas pelos inquiridos como relevantes. Desta forma, a H4 – “A fiscalização é uma medida relevante e deve ser desenvolvida numa perspetiva de visibilidade devendo ser potenciada através do aumento de patrulhas, através de uma seleção criteriosa dos locais de acumulação de acidentes” confirma-se.

Relativamente à QD4 – **“Quais as relações causa-efeito que identifica entre a sinistralidade rodoviária e os diversos crimes rodoviários no distrito de Évora?”**. De acordo com a análise das entrevistas, 66,6% dos inquiridos referiram que a principal relação causa efeito entre o crime rodoviário e a sinistralidade rodoviária são os comportamentos desviantes, onde a condução em estado de embriaguez assume destaque na contribuição para a sinistralidade rodoviária. A figura n.º 11 demonstra que a condução de veículo em estado de embriaguez teve influência, ainda que não significativa, na ocorrência de acidentes de viação no distrito de Évora dentro do espaço temporal analisado. Assim, podemos referir que o consumo de álcool não será a principal causa da ocorrência de acidentes de viação mas que potencia os mesmos. Os entrevistados (66,6%) afirmaram que estas relações causa-efeito devem ser mitigadas através da fiscalização rodoviária, incremento de patrulhamento e investimento na educação e/ou formação dos condutores. Desta forma, a condução sob o efeito do álcool, como crime rodoviário, potencia a sinistralidade rodoviária, confirmando-se a hipótese 5 – “a relação causa-efeito consubstancia-se nos comportamentos desviantes dos condutores, nomeadamente no consumo excessivo de álcool e a hipótese 6 – “o crime rodoviário potencia a sinistralidade rodoviária.

### **7.3 Resposta à Questão Central e Reflexões Finais**

O objetivo do presente trabalho foi o de abordar, de forma mais prática os crimes condução de veículo em estado de embriaguez ou sob a influência de estupefacientes ou substâncias psicotrópicas, o crime de condução inabilitada ou ilegal e o papel da Guarda na sua prevenção.

Pretendeu-se caracterizar, de forma mais alargada, os dois tipos de crime através da análise de autos de notícia, de forma a identificar os locais onde ocorrem, assim como o género que mais os pratica, os horários, os tipos de veículo e também a sua relação com a sinistralidade rodoviária. Este estudo foi elaborado com o propósito de gerarmos um conjunto de reflexões sobre a forma como a GNR em Évora, materializada no seu DT, atua no sentido de prevenir estes crimes, de modo a que sejam retiradas conclusões que possam auxiliar para uma melhor atuação da Guarda no âmbito deste tema.

A prevenção da criminalidade rodoviária, e até mesmo da sinistralidade rodoviária, tem evoluído de forma relevante, tendo-se registado uma diminuição gradual da prática dos crimes rodoviários, nomeadamente no que se refere aos crimes condução de veículo em estado de embriaguez ou sob a influência de estupefacientes ou substâncias psicotrópicas, e o crime de condução ilegal, assim como o número de acidentes de viação ocorridos.

Deste modo e respondendo à questão central –“ **De que forma atua a Guarda Nacional Republicana na prevenção ao crime rodoviário no distrito de Évora?**” pode-se afirmar que esta, através do seu DT, tem um papel importante na área da prevenção rodoviária. Compete à Guarda fazer cumprir todo o normativo através da fiscalização do cumprimento deste, sancionando aqueles que o infringem bem como deve emanar orientações internas, e diretivas de planeamento de ações no sentido de prevenir estas infrações. Desta forma, as medidas tomadas têm contribuído para a sensibilização dos condutores, através de campanhas de prevenção rodoviária e também de ações de fiscalização rodoviária, o que contribui para a redução do número de crimes rodoviários e também do número de acidentes de viação. Também o patrulhamento de visibilidade é revestido de uma enorme importância através do apoio, na garantia da fluidez de tráfego e no direcionamento ao apoio aos utentes da via através das Operações “Carnaval”, “Páscoa”, “Hermes”, “Todos os Santos”, “Natal” e “Ano Novo”. As operações de fiscalização nas horas, dias e itinerários onde o crime rodoviário mais se verifica como por exemplo a operação “Baco”, constitui uma medida de natureza repressiva que se tornou numa medida preventiva, uma vez em que muda e sensibiliza o comportamento dos condutores.

É importante referir que a prevenção do crime rodoviário não termina apenas com a competência desta força de segurança, pois existe um conjunto de entidades externas que atuam em complementaridade, as quais têm uma função preponderante nesta temática. A título de exemplo, o DT Évora desenvolve inúmeras ações de sensibilização nas escolas e também colóquios organizados por algumas entidades não-governamentais, como por

exemplo a GARE. No decorrer do presente trabalho foi possível verificar que a educação dos condutores tem um papel importante na prevenção do crime rodoviário, quando em colaboração com as ações de fiscalização rodoviária. A intervenção da Guarda e as ações que lhe são atribuídas na prevenção do crime rodoviário, fazem com que esta tenha um papel de excelência na colaboração com outras entidades na prossecução deste objetivo. Tal como já foi referido anteriormente, é importante frisar que a fiscalização acaba por ser indubitavelmente uma medida de educação e de prevenção.

Foi possível verificar que a Guarda, através da sua presença nas estradas portuguesas, influencia o comportamento dos condutores, fazendo com que não ocorram comportamentos desviantes e de risco.

Neste sentido, podemos afirmar que o papel da Guarda deve incidir prioritariamente em ações orientadas para onde exista uma maior relevância da prática de crime rodoviário, e deve fazer cumprir o normativo através dos dois grandes pilares da prevenção rodoviária que são a educação e a fiscalização.

#### **7.4 Limitações da Investigação**

As principais dificuldades sentidas na realização do presente trabalho prenderam-se com dois fatores. Em primeiro lugar, o limite de páginas estabelecido que se tornou demasiado curto não só para a elaboração da revisão da literatura, mas também em relação à análise e discussão dos resultados o que impossibilitou um estudo mais aprofundado. Em segundo lugar, a dificuldade sentida na pesquisa bibliográfica no âmbito da temática da investigação.

#### **7.5 Investigações Futuras**

Considerando o problema da prevenção rodoviária, nomeadamente no que se refere à criminalidade e sinistralidade rodoviária, seria pertinente a realização de um estudo que verificasse a importância das escolas de condução, e da atuação das entidades civis na educação rodoviária assim como o seu contributo para a prevenção rodoviária.

## Bibliografia

### Metodologia

- Academia Militar. (2013). *Trabalho de Investigação Aplicada (TIA) e outros Trabalhos de Investigação*. NEP n.º 520/DE, de 01 de Junho.
- Bell, J. (2010). *Como Realizar um Projeto de Investigação*. (5.º Ed). Lisboa: Gradiva.
- Coutinho, C. (2011). *Metodologia de Investigação em Ciências Sociais e Humanas: Teoria e Prática*. Coimbra: Edições Almedina.
- Fortin, M. (2009). *O processo de investigação: da conceção à realização*. (5.ª Ed.). Loures: Luso ciência.
- Freixo, M. (2010). *Metodologia Científica: Fundamentos. Métodos e Técnicas*. (2.ª Ed.) Lisboa: Instituto Piaget.
- Quivy, R. e Campenhoudt, L. (2008). *Manual de Investigação em Ciências Sociais*. (5.ª Ed.). Lisboa: Gradiva.
- Sarmiento, M. (2008). *Guia Prático sobre a Metodologia Científica para a Elaboração, Escrita e Apresentação de Teses de Doutoramento, Dissertações de Mestrado e Trabalhos de Investigação Científica*. Lisboa: Universidade Lusíada Editora.

### Livros, Publicações, Dissertações

- Alves, A. (2011). *Contributos para uma sociologia da polícia*. Lisboa: Revista da GNR.
- Antunes, MJ. (2010). *Código Penal*. 17º Edição. Coimbra, Coimbra Editora, S.A.
- Branco, C. (2000). *Desafios à Segurança e Defesa e os Corpos Militares de Polícia*. Lisboa, Sílabo.
- Costa, J. (1992). *O Perigo em Direito Penal*. Coimbra: Coimbra Editora.
- Cusson, M (2002). *Criminologia. Alfragide*. Casa das Letras.
- Faria, P. (1999). *Comentário Conimbricense do Código Penal*. Coimbra: Coimbra Editora.

- Fernandes, P. (2011). *Os crimes rodoviários e a responsabilização dos seus autores*. Dissertação de Mestrado em Ciências Militares na Especialidade de Segurança, Academia Militar, Lisboa.
- Ferreira, J.M Dias/Rosa, A.M Macedo (2010). *Manual Prático de Legislação Rodoviária – Código da Estrada*. Maria Rosa, Forte da Casa.
- Gonçalves, M. (1999). *Código Penal Anotado*. Coimbra: Almedina.
- Maguire, M, Morgan, R e Reiner, R. (2007). *Comunitária: Bases Conceptuales y métodos de Intervencion*. Barcelona, EUB, S.L.
- Martins, F. (2014). *O crime de Condução Perigosa de Veículo Rodoviário e a sua percepção pelos militares da GNR afetos à fiscalização rodoviária*. Dissertação de Mestrado para obtenção do grau de mestre, Universidade de Lisboa, Lisboa.
- Rodrigues, A. (2012). *O papel do Serviço de Polícia Municipal da Maia na prevenção de crimes rodoviários*. Dissertação de Mestrado para obtenção do grau de Mestre, Universidade Fernando Pessoa, Porto.
- Silva, G. M. (1996). *Crimes Rodoviários – Pena Acessória e Medidas de Segurança*, Universidade Católica Editora, Lisboa.
- Viçoso, Patrícia (2001). *O perfil dos Homicidas nos Acidentes de Viação*. Dissertação de Mestrado par obtenção do grau de Mestre em Medicina Legal, Universidade do Porto, Porto.
- Vieira, F.M (2007). *Direito Penal Rodoviário – Os crimes dos Condutores*, Publicações Universidade Católica, Porto.

### **Diplomas legais**

- Despacho n.º 1649/2009, de 14 de janeiro. *Diário da República*. 2.ª Série, n.º 9, 1616-1617. Assembleia da República.
- Despacho n.º 10393/2010, de 22 de junho. *Diário da República*. 2.ª Série, n.º 119, 33858-33891. Assembleia da República.
- Decreto-Lei n.º 2/98, de 3 de janeiro. *Diário da República*. 1.ª Série-A, n.º 2, 32-73. Ministério da Administração Interna.
- Lei n.º 19/2013, de 21 de fevereiro. *Diário da República*. 1.ª Série, n.º 37, 1096- 1098. Assembleia da República.

- Lei n.º 20/2013, de 21 de fevereiro. *Diário da República*. 1.ª Série, n.º37, 1098-1106. Assembleia da República.
- Lei n.º 38/2009, de 20 de julho. *Diário da República*. 1.ª Série, n.º 138, 4533-4538. Assembleia da República.
- Lei n.º 63/2007, de 6 de novembro. *Diário da República*, 1.ª Série, n.º 213, 8043-8051. Assembleia da República.
- Lei n.º 72/2013, de 3 de setembro. *Diário da República*. 1.ª Série, n.º 169, 5446- 5499. Assembleia da República.
- Norma de Execução Permanente n.º 3/57, de 30 de setembro, *Comando Operacional*, Guarda Nacional Republicana.
- Portaria n.º 1450/2008, de 16 de dezembro. *Diário da República*, 1.ª Série, n.º 242, 8845-8854. Ministério da Administração Interna.

### Sítios na Internet

- Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária (2008). *Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária 2008-2015*. Retirado: janeiro, 29, 2015, de: <http://www.ansr.pt/SegurancaRodoviaria/PlanosdeSegurancaRodoviaria/Pages/default.aspx>.
- Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária (2003). *Plano Nacional de Prevenção Rodoviária*. Retirado: janeiro, 30, 2015, de: <http://www.ansr.pt/SegurancaRodoviaria/PlanosdeSegurancaRodoviaria/Pages/default.aspx>.
- Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária (2012). *O Álcool e a Condução*. Retirado: Janeiro, 30, 2015, de: <http://www.ansr.pt/SegurancaRodoviaria/Publicacoes/Pages/default.aspx>
- DGPJ (2012). *Crimes Registados*. Retirado: janeiro, 02, 2015, de: [http://www.siej.dgpj.mj.pt/webeis/index.jsp?username=Publico&pgmWindowName=pgmWindow\\_635710313565156250](http://www.siej.dgpj.mj.pt/webeis/index.jsp?username=Publico&pgmWindowName=pgmWindow_635710313565156250).
- Instituto Nacional de Estatística (2011). *Resultados Provisórios dos Censos 2011*. Retirado: julho, 06, 2015 de: [https://www.ine.pt/xportal/xmain?xpid=INE&xpgid=ine\\_unid\\_territorial&menuBOUI=13707095&contexto=ut&selTab=tab3](https://www.ine.pt/xportal/xmain?xpid=INE&xpgid=ine_unid_territorial&menuBOUI=13707095&contexto=ut&selTab=tab3).

Racioppi, F. (2004). Preventing road traffic injury: a public health perspective for Europe. In Peden, M. et al. (Eds). *World report on traffic injury prevention*. Geneva, World Health Organization. Retirado: Janeiro, 25, 2015, de <http://www.scribd.com/doc/3885136/OMS-Europa>.

**Apêndices**

## Apêndice A – Resumo do modelo de Investigação

Quadro n.º 1 – Resumo do Modelo de Investigação

Fonte: Autor

Questão Central	Questões Derivadas	Hipóteses
De que forma atua a Guarda Nacional Republicana na prevenção do crime rodoviário no distrito de Évora?	No que concerne ao crime rodoviário, quais são as principais medidas preventivas que a GNR tem vindo a desenvolver e executar?	H1 – A Guarda tem um papel preponderante, pois é uma das entidades com competências na área da prevenção e segurança rodoviária. As principais medidas são o patrulhamento de visibilidade e a realização de operações de fiscalização de trânsito.
		H2 -O papel do Destacamento de Évora recai sobre campanhas de sensibilização e através de protocolos com entidades civis.
	Que recursos dispõe a Guarda para prevenir o crime rodoviário?	H3 – Os principais recursos utilizados são os meios humanos (patrulha) aliados aos equipamentos.
	De que forma a fiscalização rodoviária é uma medida relevante no âmbito da prevenção?	H4 – A fiscalização é uma medida relevante e deve ser desenvolvida numa perspetiva de visibilidade devendo ser potenciada através do aumento de patrulhas e através de uma seleção criteriosa dos locais de acumulação de acidentes.
	Quais as relações causa-efeito que identifica entre a sinistralidade rodoviária e os diversos crimes rodoviários no distrito de Évora?	H5- A relação causa-efeito consubstancia-se nos comportamentos desviantes dos condutores nomeadamente no consumo excessivo de álcool.
		H6- O crime rodoviário potencia a sinistralidade rodoviária.

**Apêndice B – Dados da Fiscalização Rodoviária em Évora no triénio  
2011-2014**

**Quadro n.º 2 – Dados da Fiscalização Rodoviária no ano de 2011 em Évora**

Fonte: Comando Operacional, 2014 (Adaptado)

2011	Cond. Fisc.	Álcool		Cond. S/Hab. Suficiente			Crimes					Substâncias Psicotrópicas	
	111558	Cond. Test.	Exc.	Veíc. Aut.	Veíc. 2 rodas	Outros Veíc.	Álcool	Cond. N/hab Veíc.	Cond n/hab 2 Rodas	Cond.N/Hab Outros Veíc.	Out. Mot.	Testes	Pos.
	68349	869	9	1	6	340	119	47	8	108	43	3	

**Quadro n.º 3 – Dados da Fiscalização Rodoviária no ano de 2012 em Évora**

Fonte: Comando Operacional, 2014 (Adaptado)

2012	Cond. Fisc.	Álcool		Cond. S/Hab. Suficiente			Crimes					Substâncias Psicotrópicas	
	104162	Cond. Test.	Exc.	Veíc. Aut.	Veíc. 2 rodas	Outros Veíc.	Álcool	Cond. N/hab Veíc.	Cond n/hab 2 Rodas	Cond.N/Hab Outros Veíc.	Out. Mot.	Testes	Pos.
	61769	821	7	3	0	353	104	25	7	58	17	0	

Quadro n.º4 – Dados da Fiscalização Rodoviária no ano de 2013 em Évora

Fonte: Comando Operacional, 2014 (Adaptado)

2013	Cond. Fisc.	Álcool		Cond. S/Hab. Suficiente			Crimes					Substâncias Psicotrópicas	
	92640	Cond. Test.	Exc.	Veíc. Aut.	Veíc. 2 rodas	Outros Veíc.	Álcool	Cond. N/hab Veíc.	Cond n/hab 2 Rodas	Cond.N/Hab Outros Veíc.	Out. Mot.	Testes	Pos.
		69250	900	21	3	0	388	67	25	4	92	44	2

Quadro n.º5 – Dados da Fiscalização Rodoviária no ano de 2014 em Évora

Fonte: Comando Operacional, 2014 (Adaptado)

2014	Cond. Fisc.	Álcool		Cond. S/Hab. Suficiente			Crimes					Substâncias Psicotrópicas	
	73849	Cond. Test.	Exc.	Veíc. Aut.	Veíc. 2 rodas	Outros Veíc.	Álcool	Cond. N/hab Veíc.	Cond n/hab 2 Rodas	Cond.N/Hab Outros Veíc.	Out. Mot.	Testes	Pos.
		63411	696	14	2	2	301	49	22	2	2	24	4

## Apêndice C – Patrulhamento Rodoviário Integrado do DT ÉVORA

Quadro n.º6 – Plano de Patrulhamento Rodoviário do DT Évora

Fonte: Destacamento de Trânsito de Évora

Subunidade Responsável	Via	Extensão	Localidade Mais Próxima	
			Início	Fim
<b>Destacamento de Trânsito de Évora</b>				
PT Vendas Novas	A6	Km 0 ao 75	Landeira	Évora
PT Estremoz	A6	Km 75 ao 158,4	Évora	Caia
PT Vendas Novas	EN 4	Km 49,5 ao 102	Limite Distrito	Arraiolos
PT Estremoz	EN 4	Km 102 ao 162,8	Arraiolos	Borba
PT Estremoz	IP -2	Km 209,5 ao 231,4	Veiros	Estremoz
DT Évora	IP -2	Km 281,5 ao 315,3	São Manços	Vidigueira
DT Évora	EN 114	Km 160,7 ao 183	Montemor-o- Novo	Évora
PT Estremoz	EN 18	Km 225,7 ao 248	Estremoz	Azaruja
DT Évora	EN 18	Km 248 ao 281	Azaruja	São Manços
DT Évora	EN 254	Km 22 ao 52	Redondo	Évora
DT Évora	EN 256	Km 0 ao 18	São Manços	Reguengos de Monsaraz

## Apêndice D – Universo e Amostra em Estudo

Quadro n.º7 – Universo em Estudo – Autos de Notícia

Destacamento de Trânsito de Évora			
	Total de Crimes	Condução com taxa de álcool superior a 1,2 g/l	Condução sem habilitação legal
2011	67	53	14
2012	40	36	4
2013	64	53	11
2014	25	23	2

Quadro n.º8 – Universo em Estudo – Entrevistados

Entrevistado	Género	Idade	Posto	Cargo atual	Colocação Atual
N.º 1	M	54	Coronel	Cmdt Cter	Cter Açores
N.º 2	M	36	Major	Chefe da SIIC	Cter Évora
N.º 3	M	31	Tenente	Cmdt Destacamento	DT Évora
N.º 4	M	44	Tenente-Coronel	Docente no IESM	IESM
N.º 5	M	34	Capitão	Cmdt Destacamento	DAC Lisboa
N.º 6	M	33	Capitão	Cmdt CCS	CFPortalegre



## Apêndice E – Carta de Apresentação

# Academia Militar

## Entrevista estruturada

### Carta de Apresentação

Exmo. (a) senhor (a),

No âmbito do Curso de Formação de Oficiais da Guarda Nacional Republicana na Academia Militar, estamos a desenvolver um Trabalho de Investigação Aplicada (TIA), subordinado ao tema “ O papel da Guarda Nacional Republicana na prevenção do crime rodoviário: Caso de Estudo em Évora”.

O trabalho tem como objetivo, analisar a forma de como a Guarda Nacional Republicana atua e contribui na prevenção do crime rodoviário tendo em consideração que a prática desta tipologia de crime é uma problemática constante na nossa sociedade.

Com a finalidade de obter informação credível e avalizada sobre a temática em apreço, julgamos fundamental auscultar personalidades com reconhecida competência, conhecimento e experiência no que concerne ao papel que Guarda Nacional Republicana desempenha no âmbito da prevenção do crime rodoviário.

Assim, solicitamos a V. Exa. se digne colaborar na realização do estudo, disponibilizando-se para responder a uma entrevista estruturada, em data a agendar com V. Exa no mês de janeiro de 2015.

Considerando a dimensão do trabalho, cingimo-nos unicamente às questões centrais que nos permitam identificar argumentação sobre esta temática.

A colaboração de V. Exa. reveste-se de enorme importância, pelo que agradecemos antecipadamente os doutos contributos, que lhe serão disponibilizados para revisão, antes da integram versão final do trabalho e exposição.

Antecipadamente gratos pela disponibilidade,

Cordiais cumprimentos,

Lisboa, 8 de outubro de 2014

Ricardo Manuel Bravo Pimpão Pasadas

Aspirante de Infantaria da GNR

## Apêndice F – Guião de Entrevista

## Academia Militar

## Entrevista estruturada

## Guião

## Trabalho de Investigação Aplicada

**Tema:** “O papel da Guarda Nacional Republicana na prevenção do crime rodoviário: Estudo De Caso em Évora”

## I - CARACTERIZAÇÃO DO ENTREVISTADO

<b>Nome:</b>		<b>Cargo/Função</b>	
<b>Posto:</b>		<b>Idade:</b>	
<b>Data:</b>	<b>Local:</b>		
<b>Anonimato</b>			

## I – PERGUNTAS

**Pergunta n.º 1:** No que concerne ao crime rodoviário, quais são as principais medidas preventivas que o Destacamento de Trânsito de Évora vem desenvolvendo e executando?

**Pergunta n.º 2:** Em que termos pode ser avaliada a eficácia dessas medidas? E de que forma podem ser potenciadas?

**Pergunta n.º 3:** Considera que a fiscalização rodoviária é uma medida relevante no âmbito da prevenção? Em que termos deve ser desenvolvida, reduzida ou incrementada?

**Pergunta n.º 4:** Quais são os principais recursos utilizados pelo Destacamento de Trânsito de Évora no âmbito da prevenção rodoviária? De que forma podem contribuir para a prevenção dos “crimes rodoviários”?

**Pergunta n.º 5:** Qual tem sido o papel deste destacamento na consciencialização da sociedade sobre a problemática dos crimes rodoviários? Quais têm sido as principais ações, qual a sua eficácia e como podem ser potenciadas no futuro?

**Pergunta n.º 6:** Quais as relações causa-efeito que identifica entre a sinistralidade rodoviária e os diversos crimes rodoviários nesta área geográfica? Como podem ser mitigadas?

**Pergunta n.º 7:** De uma forma geral, como examina a sinistralidade rodoviária e a prática de crime rodoviário?

**Pergunta n.º 8:** Quais as atribuições legais da GNR no âmbito da prevenção ao crime rodoviário? Considera que a Guarda Nacional Republicana tem condições e meios para desenvolver todas as suas atribuições legais no âmbito da prevenção rodoviária? Que fragilidades e forças destacava?

**Pergunta n.º 9:** Do seu ponto de vista, considera que a Guarda Nacional Republicana dispõe de condições para ampliar a intervenção no âmbito rodoviário? Que medidas podem ser implementadas na área da prevenção, deteção e investigação dos crimes rodoviários?

**Pergunta n.º 10:** A nível nacional existem diversas entidades com competências no âmbito da prevenção dos crimes rodoviários. Como avalia a colaboração entre estas entidades e que destacaria entre as virtudes e fraquezas do sistema?

Obrigado pela sua prestimosa colaboração.

## Apêndice G – Transcrição das respostas às Entrevistas

Quadro n.º 9 – Síntese das respostas à questão n.º 1

Fonte: Autor

EN	Ideias Importantes	Segmentos Observados
E1	<p>“(…) é importante efetuar o estudo de situação da zona de ação, nomeadamente da sinistralidade e da rede viária (…)”</p> <p>“(…) deve-se complementar com o patrulhamento rodoviário associado à fiscalização rodoviária(…)”</p> <p>“(…) o patrulhamento deverá ter como aspeto fundamental a visibilidade(…)”</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 1.1</li> <li>• 1.2</li> </ul>
E2	<p>“(…) as medidas preventivas baseiam-se no patrulhamento rodoviário nas estradas com maior densidade de tráfego (…)”</p> <p>“(…) identificar os pontos negros e efetuar patrulhamento interligado (…)”</p> <p>“(…) estudo das informações e uso de aparelhos especiais (…)”</p> <p>“(…) cooperação com a congénere <i>Guardia Civil</i> (…)”</p> <p>“(…) demonstrações nas escolas em que por exemplo temos o parque educativo de Arraiolos (…)”</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 1.1</li> <li>• 1.5</li> <li>• 1.6</li> <li>• 1.7</li> </ul>
E3	<p>“(…) as medidas preventivas são o patrulhamento permanentemente diurno e noturno em que há um maior fluxo de trânsito (…)”</p> <p>“(…) realização de operações de visibilidade (…)”</p> <p>“(…) demonstrações nas escolas e palestras (…)”</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 1.1</li> <li>• 1.4</li> <li>• 1.5</li> </ul>
E4	<p>“(…) as medidas preventivas relacionam-se sobretudo com patrulhamento, operações de fiscalização e sensibilização (…)”</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 1.1</li> <li>• 1.4</li> <li>• 1.5</li> </ul>
E5	<p>“(…) são efetuadas ações de fiscalização canalizadas para as vias de maior tráfego (…)”</p> <p>“(…) patrulhamento de visibilidade com paragens de 15 a 30 minutos em locais de elevada sinistralidade (…)”</p> <p>“(…) reuniões com entidades responsáveis pela gestão das vias para o melhoramento das suas condições (…)”</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 1.1</li> <li>• 1.2</li> </ul>

<p>E6</p>	<p>“ (...) de acordo com a estratégia de trânsito e segurança rodoviária tem-se desenvolvido operações de visibilidade e operações de fiscalização (...)”</p> <p>“ (...) as operações de visibilidade são direcionadas para o apoio aos “utentes da via” (...)”</p> <p>“ (...) as operações de fiscalização são operações intensivas que podem ser desenvolvidas a nível nacional (...)”</p> <p>“ (...) ações de sensibilização nas Escolas em cooperação com a Gare (...)”</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 1.1</li> <li>• 1.4</li> <li>• 1.5</li> </ul>
-----------	---	---

## Quadro n.º 10 – Síntese das respostas à questão n.º 2

Fonte: Autor

EN	Ideias Importantes	Segmentos Observados
E1	<p>“ (...) a eficácia é medida pelo número de acidentes que ocorrem(...)”</p> <p>“ (...) são potenciadas através dos equipamentos que estão à disposição do Comandante de Destacamento e do patrulhamento (...)”</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 2.1</li> <li>• 2.6</li> </ul>
E2	<p>“ (...) a avaliação é complexa, pois a missão da GNR é um só interveniente neste complexo sistema rodoviário (...)”</p> <p>“ (...) potenciar as medidas preventivas passa pelo trabalho de cooperação das diversas entidades que intervém no sistema rodoviário (...)”</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 2.2</li> </ul>
E3	<p>“ (...) face aos dados temos uma significativa redução do número de acidentes e redução de criminalidade rodoviária (...)”</p> <p>“ (...) eficácia pode ser potenciada através da incidência do patrulhamento nos pontos negros (...)”</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 2.4</li> </ul>
E4	<p>“ (...) a eficácia é medida pela diminuição do comportamento de risco na condução (...)”</p> <p>“ (...) as medidas podem ser potenciadas através do estudo da zona de ação e pelo estudo das horas e dias em que mais se manifestam estes comportamentos (...)”</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 2.3</li> <li>• 2.7</li> </ul>
E5	<p>“ (...) através da análise da sinistralidades e dos resultados das ações de fiscalização levadas a efeito (...)”</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 2.6</li> </ul>
E6	<p>“ (...) a eficácia vai sempre ao encontro dos resultados com os indicadores dos níveis de sinistralidade e criminalidade rodoviária (...)”</p> <p>“ (...) existem variáveis externas, nomeadamente conflitos sociais como por exemplo a greve dos camionistas (...)”</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 2.6</li> <li>• 2.7</li> </ul>

Quadro n.º 11 – Sínteses das Respostas à questão n.º 3

Fonte: Autor

EN	Ideias Importantes	Segmentos Observados
E1	<p>“ (...) a fiscalização é uma medida relevante e deve ser desenvolvida numa perspetiva de visibilidade (...)”</p> <p>“ (...) deve ser potenciada através do aumento de patrulhas, através de uma seleção criteriosa dos locais de acumulação de acidentes (...)”</p> <p>“ (...) o estudo deverá ter uma previsão da ocorrência de acidentes (...)”</p> <p>“ (...) o número de efetivos é preponderante no incremento a fiscalização rodoviária (...)”</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 3.1</li> <li>• 3.2</li> </ul>
E2	<p>“ (...) a fiscalização rodoviária é uma boa medida de prevenção que deve ser executada de forma eficaz através do aumento do patrulhamento (...)”</p> <p>“ (...) é importante o estudo de dados, principalmente do conhecimento da área para se colocar de forma correta os meios (...)”</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 3.1</li> <li>• 3.2</li> </ul>
E3	<p>“ (...) a missão primordial das subunidades de trânsito é a fiscalização rodoviária em equilíbrio com as medidas preventivas e de visibilidade (...)”</p> <p>“ (...) com as operações seletivas conseguimos incidir nas principais causas da sinistralidade rodoviária que se relacionam com o crime rodoviário (...)”</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 3.1</li> <li>• 3.2</li> <li>• 3.3</li> </ul>
E4	<p>“ (...) a fiscalização deve ser dirigida em termos de matéria a fiscalizar e em termos de local e hora a fiscalizar (...)”</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 3.2</li> <li>• 3.4</li> </ul>
E5	<p>“ (...) Deverá ser implementado um plano distrital de fiscalização rodoviária elaborado pelo Chefe da Secção de Operações do Comando Territorial com apoio exclusivo do Comandante de Destacamento de Trânsito (...)”</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 3.4</li> </ul>
E6	<p>“ (...) a prevenção ao crime rodoviário é cada vez mais desencadeada através de operações conjuntas com equipas multidisciplinares (...)”</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 3.5</li> </ul>

Quadro n.º 12 – Sínteses das Respostas à questão n.º 4

Fonte: Autor

EN	Ideias Importantes	Segmentos Observados
E1	<p>“ (...) o principal recurso é o homem e a patrulha (...)”</p> <p>“ (...) outros meios são a fiscalização rodoviária e o uso de aparelhos especiais (...)”</p> <p>“ (...) contribuem para diminuir a incidência destes ilícitos, por exemplo a utilização dos alcoolímetros irá provocar um sentimento de segurança nos condutores o que fará reduzir a prática de crime de condução sob influência de álcool (...)”</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 4.1</li> <li>• 4.3</li> </ul>
E2	<p>“ (...) deve-se incidir na prevenção e na educação, procurar estar junto da população (...)”</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 4.4</li> </ul>
E3	<p>“ (...) os recursos utilizados são as patrulhas na estradas equipadas com os aparelhos de álcool (...)”</p> <p>“ (...) a utilização de viaturas caracterizadas que facilitam a prevenção de crime rodoviário (...)”</p> <p>“ (...) outros recursos são o quebrar a rotina e ser o imprevisível (...)”</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 4.1</li> <li>• 4.3</li> </ul>
E4	<p>“ (...) os recursos utilizados são os recursos humanos e materiais (...)”</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 4.1</li> <li>• 4.2</li> <li>• 4.3</li> </ul>
E5	<p>“ (...) equipamentos especiais de fiscalização (...)”</p> <p>“ (...) os recursos humanos são suficientes (...)”</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 4.1</li> <li>• 4.2</li> <li>• 4.3</li> </ul>
E6	<p>“ (...) destaco as viaturas com equipamento informático portátil e algum equipamento especial de fiscalização (...)”</p> <p>“ (...) disponibilidade de serviços partilhados e acesso a diferentes base de dados (...)”</p> <p>“ (...) importância do leitor automático de matrículas PIPS na deteção de ilícitos criminais (...)”</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 4.5</li> <li>• 4.6</li> <li>• 4.7</li> </ul>

Quadro n.º 13 – Sínteses das Respostas à questão n.º 5

Fonte: Autor

EN	Ideias Importantes	Segmentos Observados
E1	<p>“ (...) o papel do destacamento tem sido na participação de campanhas de sensibilização rodoviária com a ANSR e outros organismos da sociedade civil (...)”</p> <p>“ (...) operações orientadas para determinados aspetos da condução (...)”</p> <p>“ (...) tem sido o papel do destacamento em fóruns escolares e outros fóruns organizados por organizações civis (...)”</p> <p>“ (...) podem ser potenciados através de protocolos e parcerias com as organizações civis”</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 5.1</li> <li>• 5.2</li> <li>• 5.3</li> <li>• 5.5</li> </ul>
E2	<p>“ (...) a consciência passa pela educação (...)”</p> <p>“ (...) o patrulhamento noturno potencia o sentimento de segurança nas populações e também a prevenção de criminalidade rodoviária (...)”</p> <p>“ (...) o patrulhamento noturno tem um efeito dissuasor nos condutores (...)”</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 5.4</li> <li>• 5.5</li> </ul>
E3	<p>“ (...) o DT Évora através do CT Évora tem colaborado com a GARE através de um projeto nacional em que são realizadas demonstrações no parque de Arraiolos (...)”</p> <p>“ (...) colaboração com as escolas e com as Câmaras Municipais (...)”</p> <p>“ (...) há uma limitação a potenciar estas medidas devido ao à falta de efetivo (...)”</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 5.2</li> <li>• 5.3</li> <li>• 5.4</li> </ul>
E4	<p>“ (...) ações de sensibilização desenvolvidas, por iniciativa do comando ou pro solicitação de diversas entidades (...)”</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 5.1</li> </ul>
E5	<p>“ (...) participação do Destacamento de Trânsito de Évora em ações de sensibilização destacando-se o papel ativo que teve no apoio à criação da associação GARE (...)”</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 5.1</li> <li>• 5.3</li> </ul>
E6	<p>“ (...) ações de sensibilização juntos das escolas em cooperação com a Escola Segura (...)”</p> <p>“ (...) no futuro devemos apostar na educação das crianças nas escolas não descurando a formação dos condutores nas escolas de condução (...)”</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 5.1</li> <li>• 5.3</li> <li>• 5.4</li> </ul>

## Quadro n.º 14 – Sínteses das Respostas à questão n.º 6

Fonte: Autor

EN	Ideias Importantes	Segmentos Observados
E1	<p>“ (...) a principal relação está associada aos comportamentos desviantes, nomeadamente o consumo excessivo de álcool e o excesso de velocidade que se traduz num aumento de sinistralidade muito grave (...)”</p> <p>“ (...) podem ser mitigadas através da educação (...)”</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 6.1</li> <li>• 6.5</li> </ul>
E2	<p>“ (...) há uma relação direta entre o crime rodoviário com a sinistralidade rodoviária (...)”</p> <p>“ (...) o consumo excessivo de álcool tem grande influência na sinistralidade pois reduz as capacidades físicas e psicológicas do condutor (...)”</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 6.1</li> <li>• 6.5</li> </ul>
E3	<p>“ (...) a falta de habilitação legal condiciona o número de acidentes mas de forma secundária sendo o álcool a principal causa (...)”</p> <p>“ (...) podem ser mitigadas através do patrulhamento e fiscalização aos indivíduos que praticam uma condução suspeita (...)”</p> <p>“ (...) também a atual conjuntura económica e social condiciona o número de crimes rodoviários que se traduz numa redução (...)”</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 6.4</li> <li>• 6.5</li> </ul>
E4	<p>“ (...) existe uma relação causa efeito entre a sinistralidade e a prática de crimes rodoviários em que os números de condutores com taxa superior a 1,2 g/l e que tenham sido intervenientes em acidente de viação são alarmantes (...)”</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 6.5</li> </ul>
E5	<p>“ (...) as relações causa-efeito devem ser analisadas com dados em concreto, só aí podemos mitigá-las privilegiando a sinistralidade grave (...)”</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 6.2</li> <li>• 6.3</li> </ul>
E6	<p>“ (...) os crimes com maior expressão causa-efeito na sinistralidade rodoviária são a condução em estado de embriaguez e a condução perigosa (...)”</p> <p>“ (...) a forma de serem mitigados passa pela contínua e intensiva ação de fiscalização e também pela educação das crianças e futuros condutores (...)”</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 6.4</li> <li>• 6.5</li> </ul>

## Quadro n.º 15 – Sínteses das Respostas à questão n.º 7

Fonte: Autor

EN	Ideias Importantes	Segmentos Observados
E1	<p>“ (...) existe uma relação direta entre a sinistralidade rodoviária e o crime rodoviário através dos estudos e de exames médicos após os acidentes (...)”</p> <p>“ (...) os exames médicos indicam altas incidências de consumo de álcool e de substâncias psicotrópicas (...)”</p>	<p>• 7.1</p>
E2	<p>“ (...) a prática de crime rodoviário contribui para sinistralidade rodoviária (...)”</p> <p>“ (...) é importante ter conhecimento dos locais onde há maior sinistralidade de modo a incrementar a fiscalização rodoviária (...)”</p>	<p>• 7.5</p>
E3	<p>“ (...) a principal causa da sinistralidade rodoviária é o incumprimento das regras de trânsito (...)”</p> <p>“ (...) o crime rodoviário influencia mas de forma mais reduzida quando comparado com a contra ordenação rodoviária (...)”</p>	<p>• 7.3</p>
E4	<p>“ (...) todo o fato típico que integra o tipo legal de crime atenta significativamente contra a segurança rodoviária (...)”</p> <p>“ (...) os crimes rodoviários são potenciadores da sinistralidade rodoviária (...)”</p>	<p>• 7.2</p>
E5	<p>“ (...) há uma tendência para a diminuição da sinistralidade (...)”</p> <p>“ (...) a sinistralidade rodoviária não depende apenas do crime rodoviário em que está mais associada às contraordenações rodoviárias (...)”</p>	<p>• 7.3</p>
E6	<p>“ (...) tem havido um conhecimento mais aprofundado da sinistralidade rodoviária assim como das suas causas (...)”</p> <p>“ (...) as polícias têm cada vez mais instrumentos e capacidade para o combate à sinistralidade e criminalidade rodoviária (...)”</p>	<p>• 7.4</p>

Quadro n.º 16 – Sínteses das Respostas à questão n.º 8

Fonte: Autor

EN	Ideias Importantes	Segmentos Observados
E1	<p>“ (...) as atribuições são dadas pela Lei Orgânica (...)”</p> <p>“ (...) a Guarda tem condições para desenvolver a fiscalização rodoviária em que as fragilidades são a indefinição entre as responsabilidades territoriais entre a GNR e PSP e a falta de efetivo nos destacamentos de trânsito (...)”</p> <p>“ (...) há uma indefinição de atribuições na UNT (...)”</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 8.1</li> <li>• 8.3</li> <li>• 8.4</li> </ul>
E2	<p>“ (...) as atribuições legais passam essencialmente pela Lei Orgânica e pela LOIC (...)”</p> <p>“ (...) a Guarda tem as condições para dar resposta e contributo na prevenção do crime rodoviário mas tem a fragilidade da falta de efetivo (...)”</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 8.3</li> </ul>
E3	<p>“ (...) a nível legal a Guarda tem todas as atribuições para combater o crime rodoviário (...)”</p> <p>“ (...) os meios não são os suficientes mas ainda assim consegue-se aplica-los de forma a prevenir o crime rodoviário (...)”</p> <p>“ (...) indefinição da divisão do território (...)”</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 8.2</li> <li>• 8.4</li> </ul>
E4	<p>“ (...) a Guarda tem todas as atribuições legais no âmbito da prevenção rodoviária (...)”</p> <p>“ (...) os meios são sempre escassos mas a Guarda constituiu-se como a força de segurança que reúne as melhores condições para desenvolver um trabalho eficaz na segurança rodoviária (...)”</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 8.2</li> <li>• 8.3</li> </ul>
E5	<p>“ (...) a GNR tem condições e meios para desenvolver todas as suas atribuições legais tendo uma posição privilegiada dada a sua implantação territorial e Know How (...)”</p> <p>“ (...) uma grande fragilidade foi a alteração orgânica em 2009 e também a falta de uma estratégia de fiscalização e prevenção regional (...)”</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 8.5</li> </ul>
E6	<p>“ (...) ressalvo essencialmente as atribuições dadas pela LOGNR e pela LOIC (...)”</p> <p>“ (...) a GNR tem condições para desenvolver competência tendo como fragilidade as limitações dadas pela LOIC (...)”</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 8.1</li> </ul>

Quadro n.º 17 – Sínteses das Respostas à questão n.º 9

Fonte: Autor

EN	Ideias Importantes	Segmentos Observados
E1	<p>“ (...) as medidas implementadas para a prevenção e investigação de crimes rodoviários são o patrulhamento rodoviário através da visibilidade (...)”</p> <p>“ (...) estudo das informações (...)”</p> <p>“ (...) fiscalização genérica e seletiva (...)”</p> <p>“ (...) no que concerne à investigação destaca-se o papel preponderante do NICAV, em que o seu trabalho está patente nos seus resultados positivos (...)”</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 9.1</li> <li>• 9.2</li> <li>• 9.5</li> </ul>
E2	<p>“ (...) as medidas passam pelo estudo das informações e pelo patrulhamento inteligente que advém deste estudo (...)”</p> <p>“ (...) é importante a colaboração com as entidades civis no âmbito da prevenção rodoviária, tal como deverão ser implementadas parcerias internas e externas (...)”</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 9.1</li> <li>• 9.2</li> <li>• 9.4</li> </ul>
E3	<p>“ (...) no âmbito da investigação dos crimes rodoviário o estudo das informações é importante tal como a contra informação (...)”</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 9.2</li> </ul>
E4	<p>“ (...) a Guarda deveria aposta na aquisição e desenvolvimento de mais e melhor conhecimento sobre a segurança rodoviária em geral e os crimes rodoviários em particular (...)”</p> <p>“ (...) a aquisição deste conhecimento deverá ser efetuado através dos recursos internos e através de parcerias com entidades externas (...)”</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 9.4</li> </ul>
E5	<p>“ (...) relativamente às medidas é necessário fazer uma análise cuidada e rigorosa da sinistralidade rodoviária local e regional (...)”</p> <p>“ (...) é importante definir linhas, objetivos estratégicos e ações (...)”</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 9.3</li> </ul>
E6	<p>“ (...) a GNR pode ampliar as suas competências de investigação nomeadamente na falsificação de cartas de condução, certificados de matrícula e tráfico de veículos (...)”</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 9.3</li> </ul>

## Quadro n.º 18– Sínteses das Respostas à questão n.º 10

Fonte: Autor

EN	Ideias Importantes	Segmentos Observados
E1	<p>“ (...) a colaboração entre a Guarda e outras forças de segurança e entidades civis é positiva que se traduz numa boa colaboração (...)”</p> <p>“ (...) aspetos menos positivos será a divisão do território entre as forças de segurança (...)”</p> <p>“ (...) outra fraqueza será a coordenação entre o Ministério Público e a Guarda, o MP não tem perceção das capacidades da Guarda (...)”</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 10.1</li> </ul>
E2	<p>“ (...) existe uma boa cooperação entre a Guarda e as entidades civis (...)”</p> <p>“ (...) as fraquezas passam pela incapacidade de meter em prática o que é proposto e também as medidas legislativas que podem ser agilizadas (...)”</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 10.1</li> <li>• 10.3</li> </ul>
E3	<p>“ (...) a principal fraqueza será a carga burocrática excessiva (...)”</p> <p>“ (...) as potencialidades são o esforço dos militares e a boa cooperação entre a Guarda e as autoridades judiciais na investigação dos crimes rodoviários (...)”</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 10.1</li> <li>• 10.5</li> </ul>
E4	<p>“ (...) a colaboração das entidades depende das pessoas que as desenvolvem e não do sistema (...)”</p> <p>“ (...) as relações entre entidades são ótimas onde se verificou grande sentido de dever e responsabilidade nos vários intervenientes no âmbito da segurança rodoviária (...)”</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 10.1</li> </ul>
E5	<p>“ (...) a existência de várias entidades prejudica a colaboração, pois aumenta a multiplicidade de procedimentos e estratégias (...)”</p> <p>“ (...) deveria existir uma única entidade administrativa única, uma única entidade fiscalizadora e os tribunais deveriam ter magistrados especializados nesta área (...)”</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 10.2</li> <li>• 10.3</li> </ul>
E6	<p>“pouca partilha de informações e descoordenação entre intervenientes (...)”</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 10.4</li> </ul>

## Apêndice H – Matriz de Codificação Numérica das Entrevistas

Quadro n.º 19 – Codificação Numérica das Entrevistas

Fonte: Autor

Codificação Numérica das Entrevistas	
<b>Questão 1 - No que concerne ao crime rodoviário, quais são as principais medidas preventivas que o Destacamento de Trânsito de Évora vem desenvolvendo e executando?</b>	
Segmento 1.1	“Patrulhamento de Visibilidade”
Segmento 1.2	“Fiscalização Rodoviária”
Segmento 1.3	“Uso de aparelhos especiais”
Segmento 1.4	“Operações de Visibilidade”
Segmento 1.5	“Ações de sensibilização”
Segmento 1.6	“Identificar pontos negros”
Segmento 1.7	“Estudo das informações”
<b>Questão 2 - Considera que a fiscalização rodoviária é uma medida relevante no âmbito da prevenção? Em que termos deve ser desenvolvida, reduzida ou incrementada?</b>	
Segmento 2.1	“Potenciada com uso de equipamentos”
Segmento 2.2	“Trabalho de Cooperação”
Segmento 2.3	“Estudo da zona de ação”
Segmento 2.4	“Potenciar através do patrulhamento”
Segmento 2.5	“Variáveis externas”
Segmento 2.6	“Relação sinistralidade/eficácia”
Segmento 2.7	“Indicadores dos níveis de sinistralidade e criminalidade”
<b>Questão 3 - Considera que a fiscalização rodoviária é uma medida relevante no âmbito da prevenção? Em que termos deve ser desenvolvida, reduzida ou incrementada?</b>	
Segmento 3.1	“Aumento de patrulhas”
Segmento 3.2	“Fiscalização numa perspetiva de visibilidade”
Segmento 3.3	“Aumento de operações”
Segmento 3.4	“Planos de fiscalização”
Segmento 3.5	“Operações conjuntas ”

**Questão 4- Quais são os principais recursos utilizados pelo Destacamento de Trânsito de Évora no âmbito da prevenção rodoviária? De que forma podem contribuir para a prevenção dos “crimes rodoviários?”**

<b>Segmento 4.1</b>	“O principal recurso é o homem/patrolha ”
<b>Segmento 4.2</b>	“Aparelhos especiais”
<b>Segmento 4.3</b>	“Equipamentos (alcoólímetros) ”
<b>Segmento 4.4</b>	“Prevenção e educação”
<b>Segmento 4.5</b>	“Uso de viaturas equipadas”
<b>Segmento 4.6</b>	“Serviços partilhados de informação”
<b>Segmento 4.7</b>	“ Importância do PIPS”

**Questão 5 - Considera que a fiscalização rodoviária é uma medida relevante no âmbito da prevenção? Em que termos deve ser desenvolvida, reduzida ou incrementada?**

<b>Segmento 5.1</b>	“Campanhas de sensibilização”
<b>Segmento 5.2</b>	“Protocolos com entidades civis”
<b>Segmento 5.3</b>	“Colaboração com as Escolas”
<b>Segmento 5.4</b>	“Apostar na educação”
<b>Segmento 5.5</b>	“Importância do patrulhamento”
<b>Segmento 5.6</b>	“Operações Seletivas”

**Questão 6 - Quais as relações causa-efeito que identifica entre a sinistralidade rodoviária e os diversos crimes rodoviários nesta área geográfica? Como podem ser mitigadas?**

<b>Segmento 6.1</b>	“Relação direta entre os acidentes e o crime rodoviário ”
<b>Segmento 6.2</b>	“análise de dados”
<b>Segmento 6.3</b>	“mitigar dando primazia à sinistralidade grave”
<b>Segmento 6.4</b>	“Deve ser mitigada através da, educação, fiscalização e patrulhamento contínuo”
<b>Segmento 6.5</b>	“Condução em estado de embriaguez é o crime com maior expressão ”

**Questão 7- De uma forma geral, como examina a sinistralidade rodoviária e a prática de crime rodoviário?**

<b>Segmento 7.1</b>	“Relação direta entre a sinistralidade e o crime rodoviário ”
<b>Segmento 7.2</b>	“O crime rodoviário potencia a sinistralidade”
<b>Segmento 7.3</b>	“Incumprimento das regras de trânsito e contraordenações ”
<b>Segmento 7.4</b>	“Há necessidade de um maior conhecimento das causas da sinistralidade”
<b>Segmento 7.5</b>	“Conhecimento dos pontos negros”

**Questão 8- Quais as atribuições legais da GNR no âmbito da prevenção ao crime rodoviário? Considera que a Guarda Nacional Republicana tem condições e meios para desenvolver todas as suas atribuições legais no âmbito da prevenção rodoviária? Que fragilidades e forças destacava?**

<b>Segmento 8.1</b>	“ Atribuições legais dadas pela LOGNR e pela LOIC ”
<b>Segmento 8.2</b>	“ Insuficiência de meios”
<b>Segmento 8.3</b>	“ Falta de efetivo ”
<b>Segmento 8.4</b>	“Indefinição de responsabilidade territorial”
<b>Segmento 8.5</b>	“Ausência de uma estratégia de fiscalização”

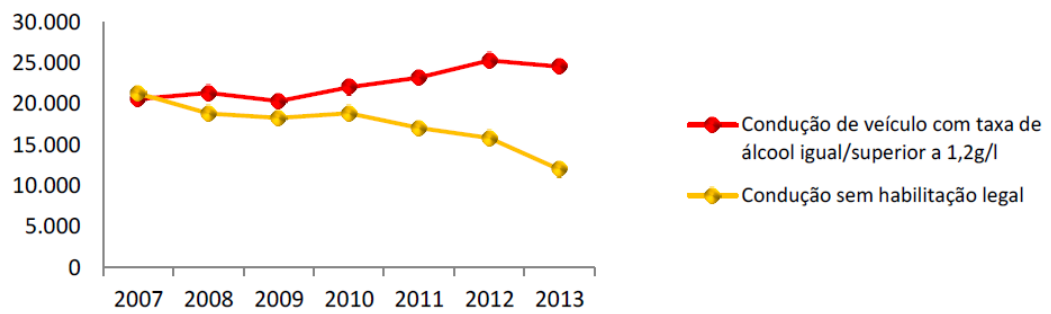
**Questão 9- Do seu ponto de vista, considera que a Guarda Nacional Republicana dispõe de condições para ampliar a intervenção no âmbito rodoviário? Que medidas podem ser implementadas na área da prevenção, deteção e investigação dos crimes rodoviários?**

<b>Segmento 9.1</b>	“Aumento do patrulhamento”
<b>Segmento 9.2</b>	“ Estudo das informações”
<b>Segmento 9.3</b>	“ Definir linhas, objetivos e ações ”
<b>Segmento 9.4</b>	“Colaboração com entidades civis e parcerias externas e internas”
<b>Segmento 9.5</b>	“Papel do NICAIV na investigação dos crimes rodoviários”

**Questão 10- Do seu ponto de vista, considera que a Guarda Nacional Republicana dispõe de condições para ampliar a intervenção no âmbito rodoviário? Que medidas podem ser implementadas na área da prevenção, deteção e investigação dos crimes rodoviários?**

<b>Segmento 10.1</b>	“Boa colaboração entre forças de segurança e entidades civis”
<b>Segmento 10.2</b>	“ Várias entidades prejudicam a colaboração”
<b>Segmento 10.3</b>	“Vantagem de uma única entidade administrativa e fiscalizadora”
<b>Segmento 10.4</b>	“Pouco partilha de informação e descoordenação”
<b>Segmento 10.5</b>	“Carga excessiva burocrática”

**Anexos**

**Anexo A - Crimes Rodoviários registados pelas autoridades policiais**

**Figura n.º 14 – Crime de condução de veículo com taxa de álcool igual/superior a 1,2 g/l e condução sem habilitação legal registados pelas autoridades policiais no período entre 2007 e 2013**

**Fonte: Direção Geral Política da Justiça, 2014**

## Anexo B - Crime de condução em estado de embriaguez ou sob influência de estupefacientes ou substâncias psicotrópicas

Quadro n.º 20 – Crime de condução em estado de embriaguez ou sob influência de estupefacientes ou substâncias psicotrópicas no período entre 2005 e 2013

Fonte: Direção Geral Política da Justiça, 2014

Ano			2013	2012	2011	2010	2009	2008	2007	2006	2005		
Crime (Nível 1)	Crime (Nível 2)		Crime (Nível 3)	Nº Crimes	Nº Crimes	Nº Crimes	Nº Crimes	Nº Crimes	Nº Crimes	Nº Crimes	Nº Crimes		
(CP) Contra vida em sociedade	←	Contra a seg. das comunicações	←	Cond. taxa álcool => 1,2g/l	24.608	25.366	23.274	22.067	20.389	21.380	20.612	20.135	19.807
<b>Total</b>	→			<b>24.608</b>	<b>25.366</b>	<b>23.274</b>	<b>22.067</b>	<b>20.389</b>	<b>21.380</b>	<b>20.612</b>	<b>20.135</b>	<b>19.807</b>	

## Anexo C - Crime de condução sem habilitação legal

Quadro n.º 21 – Crime de condução sem habilitação legal no período entre 2005 e 2013

Fonte: Direção Geral Política da Justiça, 2014

Ano		2013	2012	2011	2010	2009	2008	2007	2006	2005
Crime (Nível 1)	Crime (Nível 2)	Nº Crimes	Nº Crimes	Nº Crimes	Nº Crimes	Nº Crimes	Nº Crimes	Nº Crimes	Nº Crimes	Nº Crimes
Legislação Avulsa	Condução sem habilitação legal	12.019	15.844	17.083	18.886	18.297	18.856	21.313	20.420	16.723
<b>Total</b>		<b>12.019</b>	<b>15.844</b>	<b>17.083</b>	<b>18.886</b>	<b>18.297</b>	<b>18.856</b>	<b>21.313</b>	<b>20.420</b>	<b>16.723</b>

## Anexo D - Crime de condução perigosa

Quadro n.º 22 – Crime de condução perigosa no período entre 2005 e 2013

Fonte: Direção Geral Política da Justiça, 2014

Ano				2013	2012	2011	2010	2009	2008	2007	2006	2005
Crime (Nível 1)	Crime (Nível 2)		Crime (Nível 3)	Nº Crimes	Nº Crimes	Nº Crimes	Nº Crimes	Nº Crimes	Nº Crimes	Nº Crimes	Nº Crimes	Nº Crimes
(CP) Contra vida em sociedade	←	Contra a seg. das comunicações	←	364	399	395	480	400	359	404	475	308
<b>Total</b>	→			<b>364</b>	<b>399</b>	<b>395</b>	<b>480</b>	<b>400</b>	<b>359</b>	<b>404</b>	<b>475</b>	<b>308</b>

## Anexo E - Crime de Ofensa à Integridade Física em Acidente de Viação

Quadro n.º 23 – Crime de Ofensa à Integridade Física em Acidente de Viação no período entre 2005 e 2013

Fonte: Direção Geral Política da Justiça, 2014

Ano			2013	2012	2011	2010	2009	2008	2007	2006	2005		
Crime (Nível 1)	Crime (Nível 2)		Nº Crimes	Nº Crimes	Nº Crimes	Nº Crimes	Nº Crimes	Nº Crimes	Nº Crimes	Nº Crimes	Nº Crimes		
(CP) Contra as pessoas	←	Contra a integridade física	←	Of. int. fís. negl. ac. viação	910	899	1.174	1.248	1.555	2.014	2.622	2.758	2.999
<b>Total</b>	→			<b>910</b>	<b>899</b>	<b>1.174</b>	<b>1.248</b>	<b>1.555</b>	<b>2.014</b>	<b>2.622</b>	<b>2.758</b>	<b>2.999</b>	

## Anexo F - Crime de Homicídio em Acidente de Viação

Quadro n.º 24 – Crime de Homicídio em Acidente de Viação no período entre 2005 e 2013.

Fonte: Direção Geral Política da Justiça, 2014

Ano			2013	2012	2011	2010	2009	2008	2007	2006	2005
Crime (Nível 1)	Crime (Nível 2)	Crime (Nível 3)	Nº Crimes	Nº Crimes	Nº Crimes	Nº Crimes	Nº Crimes	Nº Crimes	Nº Crimes	Nº Crimes	Nº Crimes
(CP) Contra as pessoas	← Contra a vida	← Homicídio negl. acid. viação	410	436	528	597	631	622	795	712	1.003
<b>Total</b>	→		<b>410</b>	<b>436</b>	<b>528</b>	<b>597</b>	<b>631</b>	<b>622</b>	<b>795</b>	<b>712</b>	<b>1.00</b>

## Anexo G - Organograma do Destacamento de Trânsito de Évora

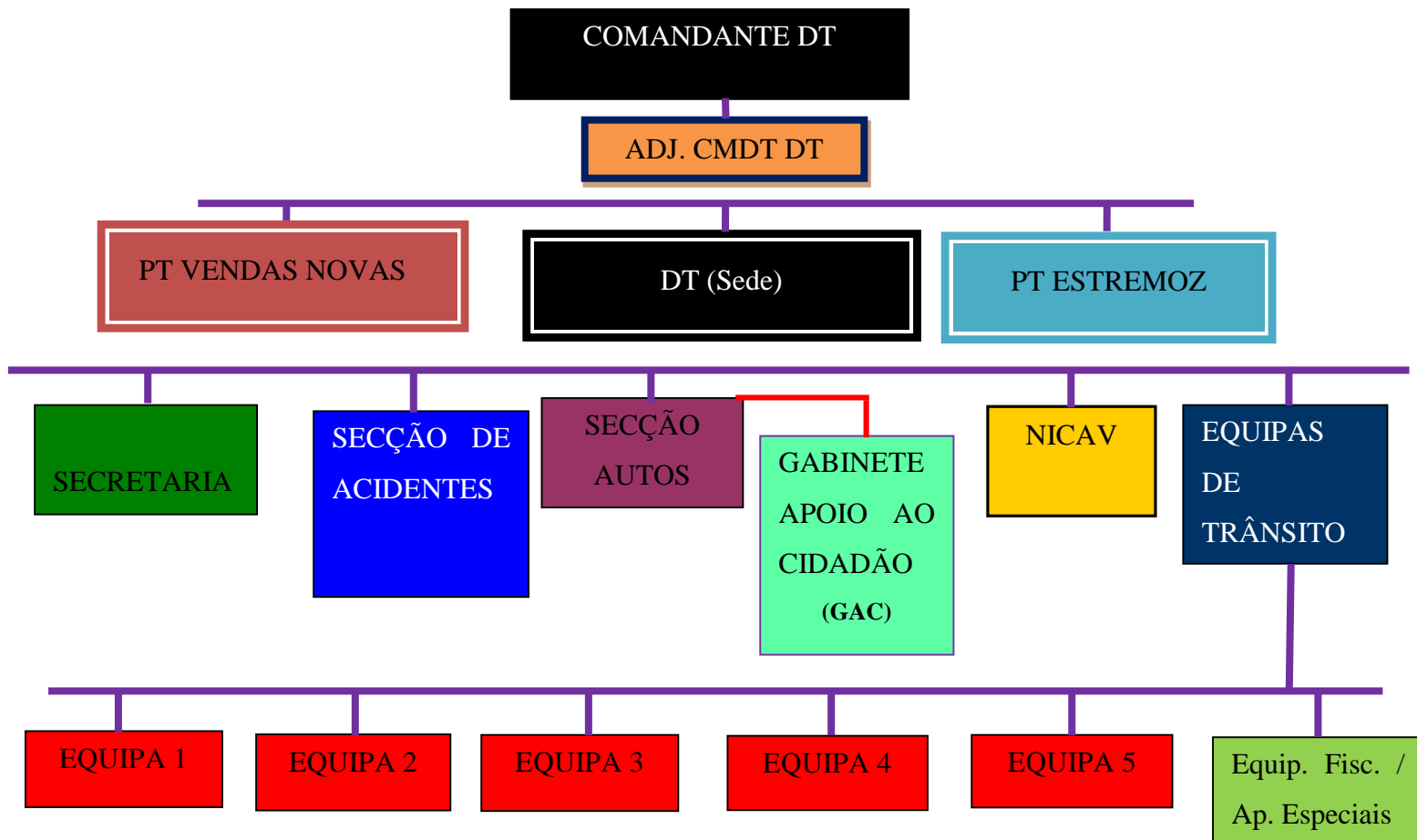


Figura n.º 15 – Organograma do Destacamento de Trânsito de Évora

Fonte: Destacamento de Trânsito de Évora