

Alice Maria Jesus Rodrigues

**O papel do Serviço de Polícia Municipal da Maia na prevenção de crimes
rodoviários**

Universidade Fernando Pessoa

Faculdade de Ciências Humanas e Sociais

Criminologia

Porto, 2012

Alice Maria Jesus Rodrigues

**O papel do Serviço de Polícia Municipal da Maia na prevenção de crimes
rodoviários**

Universidade Fernando Pessoa

Faculdade de Ciências Humanas e Sociais

Criminologia

Porto, 2012

Alice Maria Jesus Rodrigues

**O papel do Serviço de Polícia Municipal da Maia na prevenção de crimes
rodoviários**

Projeto de Graduação apresentado à Universidade Fernando Pessoa como parte dos requisitos para obtenção do grau de licenciada em Criminologia, sob orientação da Professora Doutora Cristina Pimentão.

Resumo

As estatísticas sobre os crimes rodoviários mostram que estes têm vindo a aumentar, significativamente, nos últimos 10 anos. Contudo, pouco se tem avançado sobre a sua prevenção, quer a nível nacional, quer a nível local. Perante esta realidade, o presente trabalho centra-se nos crimes rodoviários, no Concelho da Maia. Utiliza-se métodos de investigação qualitativa e quantitativa, com recurso ao *focus group* e ao inquérito por questionário.

O objetivo da investigação é perceber quais as representações sociais, dos munícipes da Maia, relativamente ao Serviço da Polícia Municipal da Maia na execução das suas funções e na prevenção dos crimes rodoviários. Espera-se que os resultados obtidos vão de encontro com a literatura e que permitam desconstruir crenças relativamente às funções e competências do Serviço de Polícia Municipal da Maia na prevenção dos crimes rodoviários.

Palavras-chave: Crimes rodoviários; Prevenção dos crimes rodoviários; Serviço de Polícia Municipal da Maia;

Índice

Resumo	v
Índice	vi
Índice de Figuras	ix
Índice de Tabelas	x
Lista de Siglas e Abreviaturas	xi
Introdução.....	1
Capítulo I – Comportamento Criminal na Estrada	3
1.1 Conceito de crime.....	3
1.2 Princípios orientadores do Direito Penal rodoviário	4
1.3 Classificação dos crimes rodoviários	4
1.3.1 Condução perigosa de veículo rodoviário.....	5
1.3.2 Condução de veículo em estado de embriaguez ou sob influência de estupefacientes ou substância psicotrópicas.....	5
1.3.3 Condução sem habilitação legal.....	5
1.3.4 atentado à segurança de transporte rodoviário	5
1.3.5 Lançamento de projétil contra veículo	6
1.3.6 Ofensas à integridade física por negligência, em acidente de viação	6
1.4 Fatores potenciadores dos crimes rodoviários.....	6
1.5 Incidência dos crimes rodoviários	8

Capítulo II – Prevenção dos crimes rodoviários	11
2.1 Definição de prevenção	11
2.2 Ações de Combate e Estratégias de Prevenção dos crimes rodoviários.....	11
2.3 A Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária 2008-2015	14
2.4 O papel da Polícia Municipal	17
2.4.1 Serviço de Polícia Municipal da Maia	17
Capítulo III – Representações sociais.....	21
3.1 Conceito.....	21
3.2 Formação das representações sociais	21
3.3 Funções das representações sociais	22
3.4 Processo de construção das representações sociais	23
3.5 Representações sociais da polícia.....	24
Capítulo IV – Enquadramento do projeto de investigação, objetivos e método	26
4.1 Objetivos da investigação.....	26
4.2 Método.....	26
4.2.1 Amostra	26
4.2.2 Instrumentos	27
4.2.3 Procedimento.....	28
Capítulo V – Apresentação e Discussão dos Resultados.....	30
Bibliografia.....	32

Anexos

Anexo I – Guião de entrevista Focus Group

Anexo II – Declaração de Consentimento

Anexo III – Inquérito por Questionário

Índice de Figuras

Figura 1 – Evolução das vítimas mortais e medidas de segurança rodoviária em Portugal de 1992 a 2011	13
Figura 2 – Fluxograma de Instauração do Auto de Contraordenação de Trânsito	19

Índice de Tabelas

Tabela 1 – Crimes rodoviários registados em Portugal no período de 2002 a 2011	9
Tabela 2 – Crimes rodoviários registados no Concelho da Maia, no período de 2002 a 2011	10
Tabela 3 – Evolução de acidentes e vítimas registados em Portugal no período de 2006 a 2011.....	16
Tabela 4 – Evolução de acidentes e vítimas registados no Concelho da Maia no período de 2006 a 2011	16
Tabela 5 – Contraordenações de Trânsito registadas pelo SPMM, no Concelho da Maia, entre 2006 e 2012	20

Lista de Siglas e Abreviaturas

ANSR – Autoridade Nacional Segurança Rodoviária

CE – Código da Estrada

DGPJ – Direção Geral da Política de Justiça

ENSR – Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária

GNR – Guarda Nacional Republicana

IMTT – Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres

INE – Instituto Nacional de Estatística

OSCOT – Observatório da Segurança, Criminalidade Organizada e Terrorismo

PSP – Polícia de Segurança Pública

SPMM – Serviço de Polícia Municipal da Maia

SPSS – Statistical Package for Social Sciences

Introdução

O comportamento criminal na estrada constitui uma preocupação premente, aumentando exponencialmente os riscos para os condutores, passageiros e peões, sendo considerado uma fonte de perigo para a sociedade, para a integridade física dos indivíduos e para bens patrimoniais (Vieira, 2007). O aumento significativo dos crimes rodoviários nos últimos 10 anos revela que pouco se tem avançado no que se refere à prevenção destes comportamentos, quer a nível internacional, nacional e local.

O objetivo geral do presente estudo é perceber quais as representações sociais, dos municípios da Maia, relativamente ao Serviço da Polícia Municipal da Maia na execução das suas funções e na prevenção dos crimes rodoviários. Definiu-se como objetivos específicos: averiguar qual a legitimidade do Serviço de Polícia Municipal da Maia na prevenção dos crimes rodoviários e o nível de confiança dos municípios da Maia, nesta instituição; identificar qual a principal causa da sinistralidade rodoviária no Concelho da Maia e apurar qual a medida de prevenção prioritária dos crimes rodoviários, na opinião dos municípios da Maia.

O presente projeto de graduação encontra-se dividido em quatro capítulos. O primeiro capítulo centra-se no comportamento criminal na estrada e está organizado em cinco subcapítulos: o conceito de crime, os princípios orientadores do Direito Penal rodoviário, a classificação dos crimes rodoviários, os fatores potenciadores dos crimes rodoviários e a incidência dos crimes rodoviários, a nível nacional e a nível local.

O segundo capítulo reporta-se à prevenção dos crimes rodoviários e está organizado em quatro subcapítulos: a definição de prevenção, as ações de combate e estratégias de prevenção dos crimes rodoviários, a Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária (2008-2015) e o papel da Polícia Municipal, mais concretamente do Serviço de Polícia Municipal da Maia, na prevenção dos crimes rodoviários.

O terceiro capítulo foca-se nas representações sociais e está organizado em cinco subcapítulos: o conceito de representações sociais, a sua formação, função, processo de construção e representações sociais da polícia.

O quarto capítulo refere-se ao enquadramento do projeto de investigação e é constituído por dois subcapítulos: o objetivo da investigação e o método, mais concretamente a amostra, os instrumentos a utilizar e o procedimento.

O quinto capítulo consiste na apresentação e discussão dos resultados. Espera-se que os resultados obtidos vão de encontro com a literatura e que permitam desconstruir crenças relativamente às funções e competências do Serviço de Polícia Municipal da Maia na prevenção dos crimes rodoviários. Pretende-se, ainda, que esta investigação permita aprimorar o relacionamento desta entidade com a sociedade, aumentando a *accountability* da organização e motivando a criação de programas e políticas (Tyler, 2004).

Capítulo I – Comportamento Criminal na Estrada

1.1 Conceito de crime

Segundo Cusson (2002), a Criminologia recorre a várias palavras para descrever um comportamento criminal, designadamente crime, delito, delinquência e infração. O termo crime é utilizado pelos criminólogos para designar a prática de factos graves. Do ponto de vista dos sociólogos, a noção de crime é tida como um subconjunto da desviância, cuja transgressão e/ou violação das regras de conduta é passível de sanção (Cusson, 2002). No que concerne à definição jurídica, crime é todo o ato praticado que viola o previsto pela lei, originando a aplicação de uma pena ou de uma medida de segurança (Picca, 1993, *cit. in* Cusson 2002).

No que concerne ao comportamento criminal, vários autores têm desenvolvido teorias com o intuito de identificar as causas inerentes a este fenómeno. Relativamente aos crimes rodoviários, destacam-se três teorias, nomeadamente a Teoria Conservadora, a Teoria do Controlo e a Teoria da Escolha Racional.

A teoria conservadora sustenta que a decorrência da quebra da moralidade na sociedade e da tolerância do sistema de justiça repressivo estão na base da ocorrência do comportamento delinvente (Wilson e Kelling, 1982, *cit. in* Cullen e Agnew 2006). A teoria do controlo defende que a principal causa do crime é a falta de controlo, isto é, a inibição do comportamento delinvente ocorre devido à contenção perpetrada pelos mecanismos de controlo internos ou externos, levando a uma desistência por parte do individuo (Hirschi e Gottfredson, 1990, *cit. in* Cullen e Agnew 2006). A teoria da escolha racional defende que o crime é visto como uma escolha voluntária, por parte do individuo, sendo que esta é influenciada pelas oportunidades, riscos, dificuldades e ganhos esperados na prática delinvente (Cornish e Clarke, 1993, *cit. in* Cullen e Agnew 2006).

1.2 Princípios orientadores do Direito Penal rodoviário

A tutela do bem jurídico segurança rodoviária, tem como objetivo principal a manutenção de todas as condições garantidas pela ordem jurídica de forma a existir uma circulação rodoviária sem riscos superiores aos permitidos por lei. Para tal, o direito penal rodoviário tem por critérios essenciais três princípios básicos: o princípio da confiança, o princípio da condução controlada e o princípio da segurança (Vieira, 2007).

De acordo com o *princípio da confiança*, a pessoa que participa na circulação rodoviária, respeitando as suas regras e de forma lícita, pode confiar que os restantes intervenientes atuem de igual modo, isto é, quem se orienta pelas regras de circulação rodoviária tem o direito de esperar que os outros também de comporem da mesma forma (Martín, 1993, *cit. in* Vieira 2007).

O *princípio da condução controlada* defende que os condutores devem, a todo o tempo, controlar os movimentos dos veículos que dirigem, para que não pratiquem atos que impeçam ou embaracem o trânsito, ou comprometam a segurança ou comodidade dos restantes intervenientes na circulação (Martín, 1993, *cit. in* Vieira 2007).

Por sua vez, o *princípio da segurança* impõe aos condutores que estes deem especial atenção às circunstâncias do tráfego, tais como, a sinalização da estrada fixa ou luminosa, aos limites de velocidade e às imposições sobre a realização de manobras, de forma a adotar as medidas necessárias a evitar acidentes (Martín, 1993, *cit. in* Vieira 2007).

1.3 Classificação dos crimes rodoviários

Antunes (2010), considera como crimes rodoviários os crimes de condução perigosa de veículo rodoviário (art.291º do Código Penal), condução de veículo em estado de embriaguez ou sob influência de estupefacientes ou substâncias psicotrópicas (art.292º do Código Penal), condução sem habilitação legal (art.3º do DL 2/98 de 3 de Janeiro), o crime de atentado à segurança de transporte rodoviário (art.290º do Código Penal), o crime de lançamento de projétil contra veículo (art.293º do Código Penal) e o crime de ofensas à integridade física por negligência em acidente de viação (art.148º do Código Penal). São considerados crimes de perigo uma vez que o tipo se considera

preenchido mesmo sem o bem jurídico, segurança na circulação rodoviária, não tenha sido efetivamente lesado (Dias, 2007; Vieira, 2007).

1.3.1 Condução perigosa de veículo rodoviário

Existe condução perigosa sempre que o condutor não se encontra em condições de dirigir o veículo com segurança ou quando viola grosseiramente as regras estradais, ultrapassando as fronteiras do risco permitido rodoviário. Este crime é punido com pena de prisão até 3 anos ou com pena de multa (Antunes, 2010).

1.3.2 Condução de veículo em estado de embriaguez ou sob influência de estupefacientes ou substâncias psicotrópicas

A conduta típica deste crime é a condução de veículo com uma taxa de álcool no sangue igual ou superior a 1,2g/l, ou condução sem estar em condições de o fazer com segurança, por se encontrar sob influência de estupefacientes, substâncias psicotrópicas ou produtos com efeito análogo, perturbadores da aptidão física, mental ou psicológica. Este crime é punido com pena de prisão até 1 ano ou com pena de multa até 120 dias (Antunes, 2010).

1.3.3 Condução sem habilitação legal

Refere-se à prática da condução de veículo sem ter antes obtido a respetiva habilitação legal, nos termos do Código da Estrada. Comporta uma moldura penal com pena de prisão até 2 anos ou com pena de multa até 240 dias (Ferreira e Rosa, 2011).

1.3.4 Atentado à segurança de transporte rodoviário

Incorre neste crime quem atentar contra a segurança, de veículo ou peão, criando perigo para a vida ou para a integridade física de outrem ou para bens patrimoniais alheios de valor elevado, recorrendo à destruição, danificação, colocação de obstáculo à circulação ou praticar ato do qual possa resultar desastre. Este crime é punido com pena de prisão de 1 a 8 anos (Antunes, 2010).

1.3.5 Lançamento de projétil contra veículo

Quem arremessar projétil contra um veículo em movimento, seja de transporte por ar, terra ou água é punido com pena de prisão até 1 ano ou com pena de multa até 120 dias (Antunes, 2010).

1.3.6 Ofensas à integridade física por negligência, em acidente de viação

Pressupõe a ofensa, por negligência, de corpo ou saúde de outra pessoa, no decorrer de um acidente de viação. Este crime é punido com pena de prisão até 1 ano ou com pena de multa até 120 dias (Antunes, 2010).

1.4 Fatores potenciadores dos crimes rodoviários

Em 2007, Oliveira, defendeu a existência de quatro fatores potenciadores da ocorrência de acidentes e crimes na estrada, designadamente, o veículo, a via, o ambiente e o fator humano. O veículo engloba o estado de conservação e/ou manutenção, a capacidade de aceleração longitudinal e lateral, a massa do veículo, a sua distribuição, a direção e a ergonomia/posição de condução. A via abrange a projeção e/ou construção erradas, tais como, lombas, curvas de má visibilidade, *relevé* desfavorável, pisos escorregadios, cruzamentos e entroncamentos perigosos, falta de fiscalização e deficiente sinalização e/ou iluminação. O ambiente abarca a existência de água na via, a baixa visibilidade atmosférica, o vento forte, a existência de animais e objetos na via e a existência de óleo e resinas que possam diminuir o coeficiente de atrito da via. O fator humano está diretamente associado aos condutores e aos peões, sendo que engloba, por exemplo, a incapacidade para dominar as reações dinâmicas do veículo, a distração na prática da condução, a não prática de uma condução defensiva, o desrespeito pelo Código da Estrada e a inaptidão psicofísica e cognitiva (Oliveira, 2007).

De acordo com Hoffmann e Legal (2003), o fator humano é a principal causa de acidentes e crimes na estrada, englobando: causas físicas, causas psicológicas e estados psicofísicos transitórios. As causas físicas abarcam a fadiga, a falta de energia e os defeitos sensoriais. As causas psicológicas abrangem a pressa, a falta de atenção, a agressividade e a competitividade. Já os estados psicofísicos transitórios englobam o

uso inadequado de álcool e/ou medicamentos, a sonolência e a depressão. Na mesma linha, Opheusden (1989, *cit. in* Rothengatter 1991), concluiu a existência de cinco infrações de trânsito, na Europa, que mais contribuem para a ocorrência de acidentes e crimes na estrada, nomeadamente, o excesso de velocidade, o desrespeito pela prioridade, a condução sob influência do álcool ou em situação de fadiga, as ultrapassagens inadequadas e não manter as distâncias de segurança.

A fadiga caracteriza-se por uma diminuição das capacidades percetivas, cognitivas e motoras. Durante a condução, a fadiga reduz a concentração do condutor, sendo que prejudica a vigilância em relação ao meio envolvente, a atenção, a resposta reflexa, o tempo de reação e o processo de decisão do condutor. Não obstante, conduz a um aumento da sensação de esforço, ao menosprezo pela sinalização e à dificuldade em manter a trajetória do veículo (ANSR, 2012a).

De acordo com Oliveira (2007), a falta de atenção durante a condução deve-se, essencialmente, à utilização de telemóveis. Vários estudos efetuados comprovam que utilizar o telemóvel durante a condução diminui a capacidade de vigilância do condutor e dispersão da atenção, aumenta 4 vezes a probabilidade de acidente, aumenta, em cerca de 50%, o tempo de reação, dificulta a descodificação dos sinais e sua memorização, reduz o campo visual e potencia a não paragem nas passadeiras (ANSR, 2012d).

A agressividade está associada ao excesso de velocidade e ao desrespeito pela sinalização e os demais utentes da via, aumentando a probabilidade da ocorrência de colisões com outros veículos e atropelamentos de peões (Oliveira, 2007). De acordo com o Relatório 2697/99 da Comissão Europeia, a agressividade e a ausência de regras na condução são particularmente notórias nos grandes centros urbanos, o que se reflete nas elevadas taxas de sinistralidade patentes no nosso país. Um estudo realizado por Pasanen (1992), concluiu que quanto maior a velocidade do veículo, maior o risco de morte das vítimas de atropelamentos, por exemplo, se um veículo circular, aproximadamente, a 65 km/h, o risco de morte de um peão vítima de atropelamento aumenta 80%.

Vários autores defendem que o consumo de álcool e/ou medicamentos são responsáveis por 10% dos acidentes nas estradas (Neutel, 1998 e Ramaekers, 2003, *cit. in Hoffmann e Legal 2003*). Segundo a ANSR (2012c), o álcool provoca uma audácia incontrolada, a perda de vigilância em relação ao meio envolvente, perturbação das capacidades visuais, perturbação das capacidades percetivas, aumento do tempo de reação, diminuição da resposta reflexa e diminuição da resistência à fadiga. O consumo de alguns medicamentos, especialmente as drogas sedativas, anti-histamínicos e antidepressivos, influencia a capacidade de condução de veículos (Ramaekers, 2003, *cit. in Hoffmann e Legal 2003*), uma vez que interferem ao nível do sistema nervoso, alterando as capacidades peculiarmente importantes para a condução (ANSR, 2012c).

A sonolência reduz, significativamente, a capacidade de processamento sensorial e alterações na capacidade de tomada de decisão, diminuindo a eficácia de resposta do condutor (Turkington et al, 2001, *cit. in Hoffmann e Legal 2003*; Weber e Montovani, 2002, *cit. in Hoffmann e Legal 2003*; Wrigth e Sheldon, 1998, *cit. in Hoffmann e Legal 2003*).

Por último, a depressão provoca uma diminuição da atenção na condução, da capacidade de reconhecimento visual de mudanças rápidas e inesperadas no ambiente rodoviário (Montoro, Tortosa e Soler, 1988, *cit. in Hoffmann e Legal, 2003*). Associada à depressão estão os suicídios, isto é, cerca de 1% ou 2% dos acidentes são suicídios ou tentativas de suicídio, perpetradas por condutores depressivos (McDonnal, 1964, *cit. in Hoffmann e Legal 2003*; Schmidt et al., 1977, *cit. in Hoffmann e Legal 2003*).

1.5 Incidência dos crimes rodoviários

De acordo com a Direção Geral da Política de Justiça (DGPJ), nos últimos 10 anos, verificou-se um aumento de 3,4% dos crimes rodoviários. Tendo em consideração os dados estatísticos, entre 2002 e 2011, registaram-se 426.075 crimes rodoviários em Portugal (cf. Tabela 1), sendo que o crime de condução de veículo em estado de embriaguez ou sob influência de estupefacientes ou substâncias psicotrópicas apresentou mais registos, seguido do crime de condução sem habilitação legal (DGPJ, 2012a).

Tabela 1 – Crimes rodoviários registados em Portugal no período de 2002 a 2011

Fonte: DGPI, 2012a

	Ofensas à integridade física negligente em acidente de aviação	Condução perigosa de veículo rodoviário	Condução de veículo em estado de embriaguez ou sob influência de estupefacientes ou substâncias psicotrópicas	Condução sem habilitação legal	Total
2002	4.528	--	18.114	17.859	40.501
2003	4.297	--	22.727	18.567	45.591
2004	3.610	--	21.605	18.335	43.550
2005	2.999	308	19.807	16.723	39.837
2006	2.758	475	20.135	20.420	43.788
2007	2.622	404	20.612	21.313	44.951
2008	2.014	359	21.380	18.856	42.609
2009	1.555	400	20.389	18.297	40.641
2010	1.248	480	22.067	18.886	42.681
2011	1.174	395	23.274	17.083	41.926
Total	26.805	2.821	210.110	186.339	426.075

Relativamente ao Concelho da Maia, no mesmo período de tempo, registaram-se 1946 crimes rodoviários (cf. Tabela 2), sendo que o crime de condução sem habilitação legal apresentou mais registos, seguido do crime de condução de veículo em estado de embriaguez ou sob influência de estupefacientes ou substâncias psicotrópicas (DGPI, 2012a). Constatou-se um aumento, preocupante, dos crimes rodoviários, neste concelho, nos últimos 10 anos. Ou seja, o crime de condução sem habilitação legal aumentou 39,3%, o crime de condução de veículo em estado de embriaguez ou sob influência de estupefacientes ou substâncias psicotrópicas aumentou 52,3% e o crime de condução perigosa de veículo rodoviário aumentou 33,3%. No entanto, o crime de ofensas à integridade física negligente em acidente de viação registou uma diminuição de 40% (DGPI, 2012a).

Tabela 2 – Crimes rodoviários registados no Concelho da Maia no período de 2002 e 2011

Fonte: DGPI, 2012a

	Ofensas à integridade física negligente em acidente de aviação	Condução perigosa de veículo rodoviário	Condução de veículo em estado de embriaguez ou sob influência de estupefacientes ou substâncias psicotrópicas	Condução sem habilitação legal	Total
2002	5	--	42	71	118
2003	9	--	40	82	131
2004	7	--	56	124	187
2005	16	--	44	127	187
2006	25	4	50	111	190
2007	7	5	34	142	188
2008	5	6	38	216	265
2009	7	13	58	167	245
2010	4	3	57	157	221
2011	3	6	88	117	214
Total	88	37	507	1.314	1.946

Entre 2002 e 2011 registaram-se, no Concelho da Maia, 2.954 suspeitos em crimes rodoviários, maioritariamente do sexo masculino, com idade superior a 24 anos, sendo que 1.318 foram detidos (DGPI, 2012b). Relativamente aos lesados registados no Concelho da Maia, constatou-se que eram, principalmente, do sexo feminino e com idade superior a 24 anos (DGPI, 2012b). Importa ainda referir que, no mesmo período de tempo, foram condenados, em Portugal, 323.693 indivíduos por crimes rodoviários, designadamente 151.290 por condução sem habilitação legal, 149.413 por condução de veículo em estado de embriaguez ou sob influência de estupefacientes ou substâncias psicotrópicas e 3.767 por condução perigosa de veículo rodoviário (DGPI, 2012b).

Capítulo II – Prevenção dos crimes rodoviários

2.1 Definição de prevenção

A prevenção é tida como um meio para evitar a ocorrência do comportamento criminoso, sendo que abarca todas as intervenções preventivas com o intuito de alterar comportamento ou o fluxo de eventos e reduzir a probabilidade do crime ou das suas consequências (Maguire et al., 2007). Segundo Cusson (2002), na prevenção deve-se recorrer ao controlo social, sendo que este consiste no conjunto de meios implementados de forma a reduzir o número e a gravidade dos crimes, englobando medidas preventivas e repressivas, ações privadas e públicas, meios persuasivos e dissuasores.

De acordo com a tipologia de Brantingham e Faut (1976, *cit. in* Maguire et al. 2007), a prevenção pode ser primária, secundária e terciária. A prevenção primária é voltada para as origens do delito, opera a longo e médio prazo e dirige-se a toda a população. A prevenção secundária implica o trabalho com pessoas identificadas como de “risco” e opera a curto e a médio prazo. A prevenção terciária consiste na reabilitação, ressocialização com o objetivo de evitar a reincidência (Brantingham e Faut, 1976, *cit. in* Maguire et al. 2007).

Em termos rodoviários, a prevenção consiste na adoção de medidas encetadas pelas estruturas governamentais, agentes ligados à indústria automóvel, associações civis e cidadãos, com o objetivo principal de diminuir a ocorrência de sinistros rodoviários e suas consequências, diretas ou indiretas (Racioppi et al., 2004). A principal medida preventiva tem-se focalizado na mudança de comportamentos, quer de condutores quer de peões, através da educação, policiamento, modificações nos veículos e a alteração das estradas e sinalizações (Juarez et al., 2006).

2.2 Ações de Combate e Estratégias de Prevenção dos crimes rodoviários

Vários autores defendem que a prevenção dos crimes rodoviários passa pela cooperação e fiscalização, designadamente pela coordenação de esforços, atuação entre as entidades envolvidas na segurança rodoviária e na sistematização das ações dirigidas a grupos e locais de risco relativamente à velocidade, sistemas de segurança, álcool e

substâncias psicotrópicas (Anderson et al., 1997; ANSR, 2008a; Pasanen, 1992; Wazana et al., 1997).

A fiscalização consiste no patrulhamento, por parte das autoridades competentes (PSP, GNR, Polícia Municipal), de forma visível (Branco, 2000). Isto é, a presença de um veículo da polícia na berma da estrada, leva a uma redução da velocidade dos veículos que circulam, sendo que o aumento do acatamento das normas rodoviárias se deve à perceção direta, do condutor, do aumento da probabilidade de ser autuado (Carbonell e Rothengatter, 1990; Groeger, 1995). O patrulhamento deve ser efetuado todos os dias pelos agentes, contudo deve incidir nos horários, dias e meses de maior sinistralidade (Ministério da Administração Interna, 2003; Sherman, 1997), recaindo, principalmente, nas violações do Código da Estrada, designadamente, estacionamento abusivo, desrespeito dos sinais de trânsito, excesso de velocidade, condução sob influência do álcool, uso de cinto de segurança e uso de telemóvel durante a condução (Armour, 1984; Edwards e Brackett, 1978; Shinar e McKnight, 1985). A constante fiscalização aumenta o sentimento de segurança em meio urbano e constitui um fator altamente dissuasivo dos comportamentos desviantes e muito valorizado pelos cidadãos (Branco, 2000; Sherman, 1997), reduzindo a ocorrência de acidentes, o número de vítimas, garantindo a fluidez do trânsito e, ainda, diminuindo a incidência dos ilícitos penais – crimes e contraordenações (Nassaro, 2008).

Em Portugal, entre 1992 e 2011, foram desenvolvidas várias medidas para colmatar a sinistralidade rodoviária a nível nacional e local, que tiveram impacto na evolução das vítimas mortais (cf. Figura 1) significativo, isto é, o número de vítimas mortais diminuiu 70,9% (ANSR, 2010b, 2011b).

Vítimas Mortais

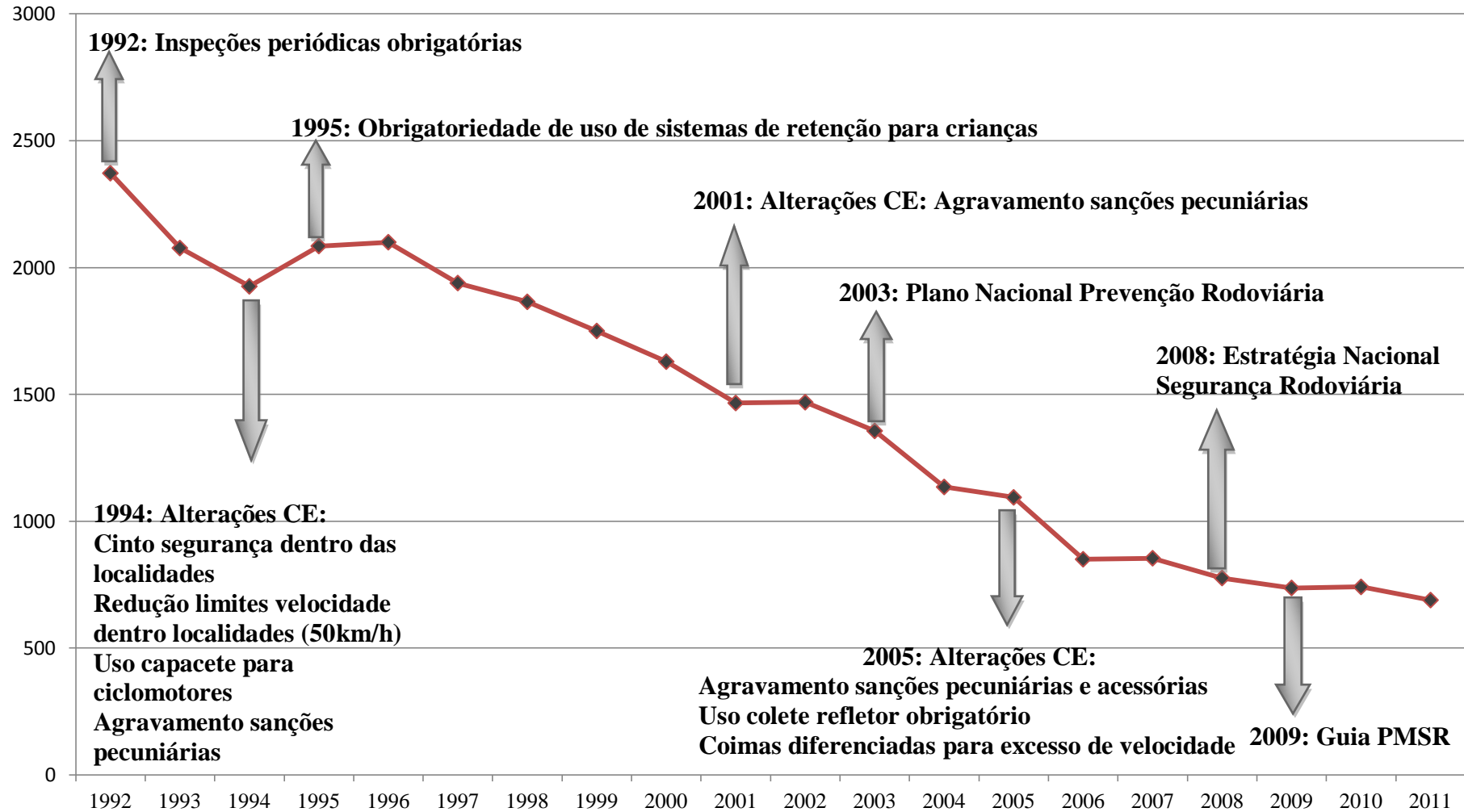


Figura 1 – Evolução das vítimas mortais e medidas de segurança rodoviária em Portugal de 1992 a 2011

Fonte: ANSR, 2010b, 2011b

Em 2009, o Grupo Axa, realizou um estudo sobre a segurança rodoviária, em Portugal, com o objetivo de conhecer os comportamentos dos condutores e as suas perceções e expectativas relativamente à Prevenção Rodoviária, sensibilizar para a segurança rodoviária e fomentar comportamentos mais conscienciosos na estrada (IMTT, 2009). Contatou-se que apenas 6, em cada 10 condutores, se sentiam seguros nas estradas nacionais e que 85% dos inquiridos considerava a prevenção rodoviária muito importante. Verificou-se que os condutores portugueses estão bem cientes dos comportamentos rodoviários perigosos, contudo os perigos do excesso de velocidade continuam a ser subestimados, isto é, 6 em cada 10 condutores admitem ter conduzido a 65km/h dentro da cidade e 51% admite exceder a velocidade nas autoestradas. Apurou-se que 59% dos inquiridos considera a velocidade a principal causa de acidentes, sendo que o comportamento do condutor representa 10% dos acidentes. Relativamente a medidas de prevenção prioritárias, os portugueses consideraram que o ensino de medidas de segurança rodoviária, às crianças, é a primeira prioridade, seguida da consciencialização dos condutores para os efeitos da condução sob a influência do álcool (IMTT, 2009).

2.3 A Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária 2008-2015

Como forma de combate à sinistralidade rodoviária em Portugal, foi criada a Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária (ENSR) com a intenção de colocar Portugal entre os 10 países da União Europeia com mais baixa sinistralidade rodoviária (objetivo qualitativo) e reduzir a sinistralidade em cerca de 14% até 2011 e alcançar os 32%, até 2015 (objetivos quantitativos).

Baseia-se na perspetiva de intervenção sobre 4 grandes conjuntos de fatores determinantes de acidentes: o comportamento; o veículo e equipamento; o meio envolvente e infraestrutura; os fatores sociais, culturais e ambientais. Como tal, foram desenvolvidas ações transversais, relacionadas com todos os fatores supramencionados (ANSR, 2008a). Estas ações englobam a cooperação, a fiscalização e a comunicação. A cooperação consiste na coordenação de esforços e na atuação entre todas as entidades envolvidas na segurança rodoviária, a nível nacional e internacional. A fiscalização funda-se nas ações dirigidas aos grupos e locais de risco e às prioridades da ENSR no

contexto Europeu, designadamente, o álcool, as substâncias psicotrópicas, a velocidade e os sistemas de segurança. A comunicação resume-se à definição de segmentos alvo e comunicação dirigida à população em geral, tendo por base a campanha genérica “A Segurança Rodoviária como Desafios Nacional” (ANSR, 2008a).

Na sua fase de diagnóstico, a ENSR definiu como principais grupos de risco os condutores de veículos de 2 rodas, os condutores de automóveis ligeiros, os peões, a circulação dentro das localidades e a condução sob o efeito do álcool e de substâncias psicotrópicas. Identificou, também, como principais fatores de risco a velocidade, os dispositivos de segurança, o socorro às vítimas, as infraestruturas e os veículos (ANSR, 2008a).

Segundo a ANSR (2008a), a intervenção proposta pela ENSR pretende, até 2015:

- Diminuir o número de mortos entre 29% e 32%, relativamente aos condutores de veículos de 2 rodas;
- Diminuir o número de mortos em 32%, entre os condutores de automóveis ligeiros;
- Diminuir o número de mortos de peões em 32%;
- Diminuir o número de mortos entre 32% e 49% nos utilizadores de veículos ligeiros, 22% e 32% nos utilizadores de veículos de 2 rodas e entre 15% e 32% nos peões, dentro das localidades;
- Reduzir para 25% o número de condutores com taxa de álcool acima do limite legal.

Importa, agora, aferir se a ENSR atingiu um dos seus objetivos quantitativos, mais concretamente, redução da sinistralidade rodoviária em cerca de 14%, até 2011. Tendo em consideração os dados estatísticos, em Portugal, entre 2006 e 2011 (cf. Tabela 3), verificou-se uma redução de: 8,8% dos acidentes com vítimas; 25,6% dos acidentes com mortos e/ou feridos graves; 19,8% dos acidentes com mortos; 18,9% de vítimas mortais; 30,1% de feridos graves; e 9,9% de feridos ligeiros (ANSR, 2011b). Contudo, os números continuam a ser preocupantes, uma vez que até 30 de Junho de 2012 já se registaram 274 vítimas mortais, 958 feridos graves e 16.173 feridos leves (ANSR, 2012b).

Tabela 3 – Evolução de acidentes e vítimas registados em Portugal no período de 2006 a 2011

Fonte: ANSR, 2011b

	Acidentes	Vítimas mortais	Feridos graves	Feridos ligeiros	Índice de gravidade
2006	35.680	850	3.483	43.654	2,4
2007	35.311	854	3.116	43.202	2,4
2008	33.613	776	2.606	41.327	2,3
2009	35.484	737	2.624	43.790	2,1
2010	35.426	741	2.637	43.924	2,1
2011	32.541	689	2.436	39.726	2,1
Total	208.055	4.647	16.902	255.623	Média 2,2

Relativamente ao Concelho da Maia, entre 2006 e 2011, a sinistralidade também registou uma diminuição significativa (cf. Tabela 4). Ou seja, verificou-se uma diminuição de 6,2% dos acidentes, 50% das vítimas mortais, 12,5% dos feridos graves e 1,9% dos feridos ligeiros (ANSR, 2006, 2007, 2008b, 2009, 2010a, 2011a).

Tabela 4 – Evolução de acidentes e vítimas registados no Concelho da Maia no período de 2006 a 2011

Fonte: ANSR, 2006, 2007, 2008b, 2009, 2010a, 2011a

	Acidentes	Vítimas mortais	Feridos graves	Feridos ligeiros	Índice de gravidade
2006	369	4	16	457	1,1
2007	355	9	18	411	2,5
2008	317	3	17	378	0,9
2009	373	4	14	501	1,1
2010	400	9	10	480	2,3
2011	346	2	14	448	0,6
Total	2.160	31	89	2.675	Média 1,4

2.4 O papel da Polícia Municipal

A Lei n.º 140/99, de 28 de Agosto, estabeleceu o regime e a forma de criação das polícias municipais. Em meados do ano 2000, na sequência da entrada em vigor da Lei n.º 140/99, de 28 de Agosto, um grupo de 15 municípios pioneiros promoveram a criação dos serviços de polícia municipal, sendo que o Município da Maia integrava esse grupo. A sua criação contemplou um policiamento de proximidade, fomentando a relação de proximidade entre o agente e o cidadão, potenciando o sentimento de segurança (Castro, 2003). Para tal cooperam na manutenção da tranquilidade pública e na proteção das comunidades locais, exercendo, em cooperação com as forças de segurança, funções de segurança pública nos domínios contemplados no art.3º, 2 da Lei n.º 19/2004, de 20 de Maio.

2.4.1 Serviço de Polícia Municipal da Maia

O Serviço de Polícia Municipal da Maia (SPMM) é especialmente vocacionado para o exercício de funções de polícia administrativa (art.1º da Lei n.º19/2004, de 20 de Maio; art.3º do Regulamento de Organização e Funcionamento da Polícia Municipal da Maia, 2005), nos domínios da intervenção em programas destinados à ação das polícias junto das escolas ou de grupos específicos de cidadãos e na regulação e fiscalização do trânsito rodoviário e pedonal na área de jurisdição municipal (art.3º da Lei n.º19/2004, de 20 de Maio; art.5º do Regulamento de Organização e Funcionamento da Polícia Municipal da Maia, 2005). Na síntese de Raposo (2006), a polícia administrativa configura-se como uma modalidade de polícia, cujo principal objetivo é garantir a segurança de pessoas e bens, a ordem pública e os direitos dos cidadãos, na execução de funções de carácter essencialmente preventivo. Segundo Caetano (2010), o modo de atuação da polícia administrativa consiste na intervenção nas atividades individuais de forma a evitar a produção, ampliação ou generalização dos danos sociais, no exercício das suas funções.

Não obstante, o SPMM é competente em matéria de fiscalização do cumprimento das normas de estacionamento de veículos e de circulação rodoviária, podendo ainda promover ações de sensibilização e divulgação de matérias que revelem interesse social no concelho, especialmente na prevenção e segurança rodoviária, salientando-se a

cooperação com outras entidades (art.4º da Lei n.º19/2004, de 20 de Maio; art.6º do Regulamento de Organização e Funcionamento da Polícia Municipal da Maia, 2005).

De acordo com a ENSR 2008-2015, o SPMM, em 2009 e no 2º semestre de 2010, foi responsável pelo estudo das condições necessárias para uma fiscalização eficaz do comportamento dos peões e colaborou com outras entidades (GNR e PSP) na fiscalização do estacionamento no Concelho da Maia, visando o aumento da segurança em meio urbano (ANSR, 2008a).

Nos termos do art.5º, 1/d) e 2/b) do Decreto-Lei nº 44/2005, de 23 de Fevereiro, a fiscalização do cumprimento das disposições do Código da Estrada e legislação complementar é da competência das câmaras municipais, nas vias públicas da sua área de jurisdição, sendo que esta fiscalização é exercida pela polícia municipal (Ferreira e Rosa, 2011). No decorrer dos processos de fiscalização de trânsito, o SPMM rege-se segundo as regras de Instauração do Auto de Contraordenação de Trânsito (cf. Figura 2). Isto é, se no decorrer da sua atividade, o agente constatar uma infração, este deve recolher os dados referentes à identificação do condutor e da viatura, para proceder ao preenchimento do aviso. Quando o condutor é identificado no momento da infração, deve o agente entregar o original do aviso, para posteriormente se levantar o auto de contraordenação, seguido da notificação do arguido e comunicação à ANSR. Quando não é possível identificar o condutor, no momento da infração, deve o agente deixar o original do aviso na viatura, proceder à identificação do condutor através da base de dados da Conservatória do Registo Automóvel, levantar o auto de contraordenação, notificar o arguido e enviar o auto à ANSR. A notificação do arguido é feita em carta registada com aviso de receção, sendo que esta pode ser ou não rececionada. No caso de ser devolvida, é elaborado novo ofício, em carta simples, e enviado novamente ao arguido, considerando-se ao fim de cinco dias úteis notificado (Documento interno do SPMM, consultado em 21/05/2012).

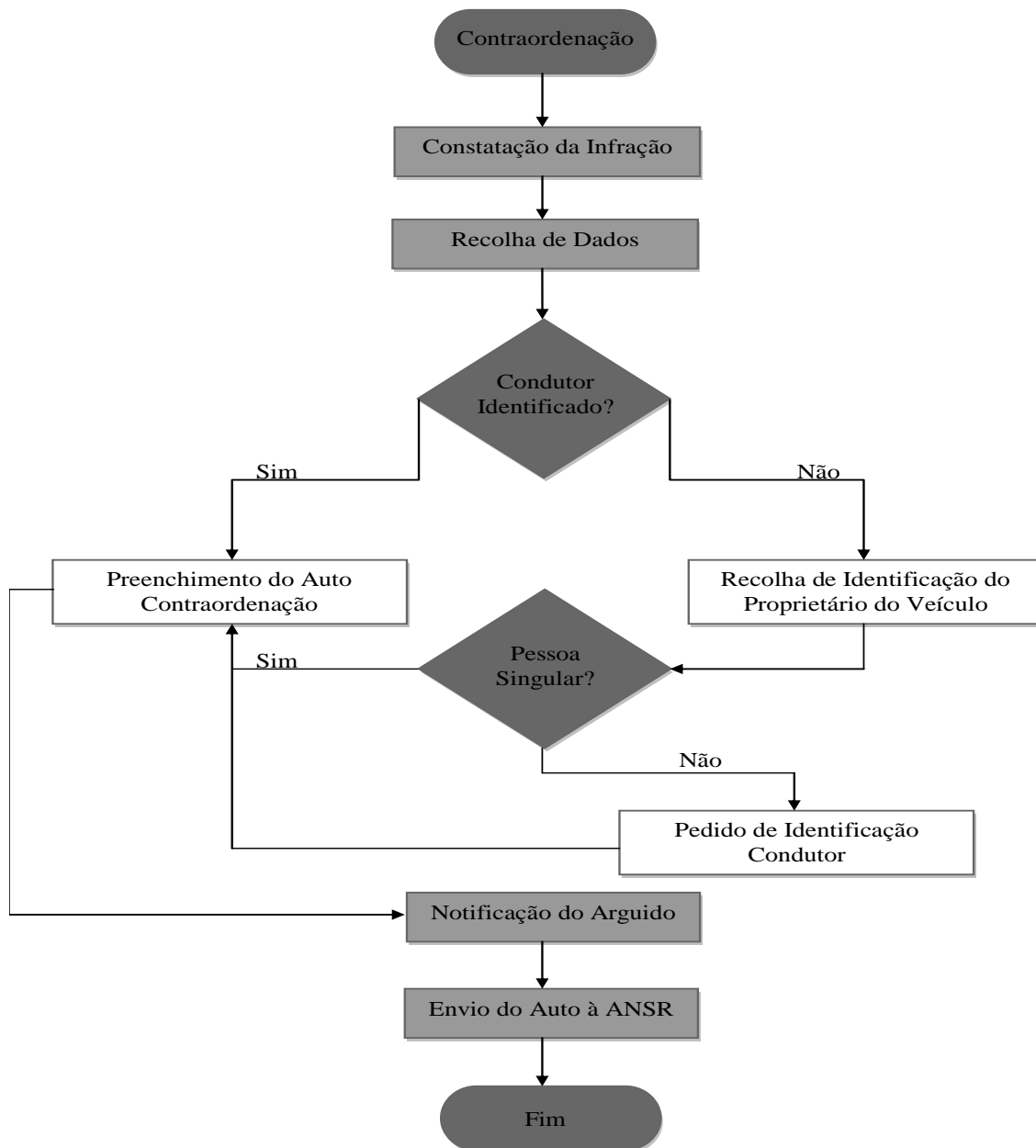


Figura 2 – Fluxograma de Instauração do Auto de Contraordenação de Trânsito

Fonte: Documento interno do SPMM, consultado em 21/05/2012

Entre 2006 e 2012, o SPMM registou 657 ocorrências, na execução da fiscalização e patrulhamento, relativamente ao trânsito (cf. Tabela 5). As que revelaram maior incidência foram a paragem e estacionamento proibidos e a paragem ou estacionamento proibidos em local destinado ao trânsito de peões, previstos no art.24º do DR nº 22 – A/98, de 1 de Outubro e no art.49º, 1/f) do Código da Estrada, respetivamente (Ferreira e Rosa, 2011).

Tabela 5 – Contraordenações de Trânsito registadas pelo SPMM, no Concelho da Maia, entre 2006 e 2012
Fonte: Documento interno do SPMM, consultado em 21/05/2012

Descrição da Infração	Nr. de registos
Paragem e estacionamento proibido (artº.24º do DR nº22 – A/98)	218
Paragem ou estacionamento proibido em local destinado ao trânsito de peões (artº.49º, 1/f) do Código da Estrada)	200
Estacionamento proibido de veículo, em parque de estacionamento ostentando informação com vista à sua transação (artº.50º, 1/i) do Código da Estrada)	50
Estacionamento proibido (artº.24º do DR nº22 – A/98)	40
Não cumprimento, pelo titular do documento de identificação do veículo, do dever de identificar o condutor do mesmo no momento da prática da infração, no prazo de 15 dias úteis, após notificação para o efeito (artº.171º, 6 do Código da Estrada)	33
Estacionamento proibido de veículo em local reservado ao estacionamento de certos veículos (artº.50º, 1/f) do Código da Estrada)	31
Paragem e estacionamento proibido do lado da faixa de rodagem e em toda a extensão da linha contínua (artº.62º, 1 do DR nº22 – A/98)	25
Estacionamento proibido em faixa de rodagem impedindo o trânsito de veículos ou obrigando à utilização da parte da faixa de rodagem destinada ao trânsito em sentido contrário (artº.50º, 1/a) do Código da Estrada)	15
Estacionamento proibido de veículo na faixa de rodagem em segunda fila (artº.50º, 1/b) do Código da Estrada)	8
Paragem ou estacionamento proibido a menos de 5 metros antes e nas passagens assinaladas para a travessia de peões (artº.49º, 1/d) do Código da Estrada)	7
Paragem ou estacionamento proibido dentro de localidade, fora do local destinado para esse efeito (artº.48º, 4 do Código da Estrada)	5
Paragem ou estacionamento proibidos a menos de 25 metros antes ou 5 metros depois de sinal indicativo da paragem de veículos de transporte coletivo de passageiros que não transitam sobre carris (artº.49º, 1/c) do Código da Estrada)	3
Utilização, pelo condutor, durante a marcha do veículo, de equipamento suscetível de prejudicar a condução (artº.84º, 1 do Código da Estrada)	3
Estacionamento proibido do lado da faixa de rodagem em que se situa a linha ziguezague (artº.62º, 1 do DR nº22 – A/98)	1
Proibição de entrar em área abrangida pelas raias oblíquas delimitadas por uma linha contínua (artº.64º, 1 do DR nº22 – A/98)	1
Paragem ou estacionamento proibidos nas rotundas (artº.49º, 1/a) do Código da Estrada)	1
Estacionamento indevido ou abusivo (artº.163º do Código da Estrada)	1
Estacionamento proibido de veículo em local por onde se faz o acesso de pessoas ou de veículos a uma propriedade (artº.50º, 1/c) do Código da Estrada)	1
Não apresentação do documento em falta, por condutor de veículo a motor (artº.85º, 1/c) e a do Código da Estrada)	1
Transporte de criança com idade inferior a 12 anos e com menos de 150 cm de altura, em automóvel equipado com cintos de segurança não utilizando sistema de retenção homologado e adaptado aos tamanho e peso (artº.55º, 1 do Código da Estrada)	1

Capítulo III – Representações sociais

3.1 Conceito

Moscovici (1981, *cit. in* Vala 1996, p. 354) definiu as representações sociais como:

Um conjunto de conceitos, proposições e explicações criado na vida quotidiana no decurso da comunicação interindividual. São o equivalente, na nossa sociedade, dos mitos e sistemas de crenças das sociedades tradicionais; podem ainda ser vistas como a versão contemporânea do senso comum.

Moscovici e Hewstone (1984, *cit. in* Vala 1996), concluíram que as representações sociais são fatores que influenciam a forma de interpretação do meio envolvente e as respostas que encontramos, na produção da realidade, isto é, uma vez construída uma representação, o indivíduo criará uma realidade que valide as previsões e explicações resultantes dessa representação.

Segundo Jodelet (1989), os indivíduos têm necessidade de se expressar perante o mundo, explicá-lo e explicarem-se dentro dele. As representações sociais servem de fio condutor a essa necessidade. Estas representações estão patentes nos discursos, nas palavras, nas mensagens, nas imagens, nas condutas e nas organizações materiais e espaciais (Jodelet, 1989). As representações sociais alimentam-se das teorias científicas, dos grandes eixos culturais, das ideologias formadas, das experiências e das comunicações quotidianas, sendo que o seu estudo permite o reenvio do sujeito para as suas pertenças sociais e para as atividades de comunicação (Vala, 1996).

3.2 Formação das representações sociais

Segundo Lourenço e Lisboa (1992), a formação das representações sociais depende de situações diretamente relacionadas com a posição que os indivíduos ocupam na sociedade e é influenciada por vários fatores, designadamente as experiências pessoais, os contextos sociais, o tipo de relações que estabelecem com outros indivíduos, os seus valores e ideologias.

De acordo com Vala (1996), as representações sociais são formadas através de dois fatores: os processos sociocognitivos e os fatores sociais. Relativamente aos processos sociocognitivos, em 1961, Moscovici (*cit. in* Vala 1996) explicitou dois

processos na análise de formação das representações sociais, designadamente a objetivação e a ancoragem. A objetivação consiste na organização dos elementos constituintes das representações e no seu percurso através do qual tais elementos se materializam e se transformam. Este percurso envolve três momentos: a seleção e descontextualização; a esquematização estruturante e a naturalização. A ancoragem precede a objetivação, permitindo compreender a forma como os elementos constituintes, explicados pela objetivação, contribuem para exprimir e constituir as relações sociais (Moscovici, 1961, *cit. in* Vala 1996).

Os fatores sociais influenciam a construção do meio (Vala, 1996). Moscovici (1961, *cit. in* Vala 1996) defende que para se compreender a evolução, organização e extensão de uma representação social deve-se ter em consideração três pressupostos: a integração da representação como elemento da dinâmica social; a construção da representação tendo em consideração as clivagens, diferenciações e relações de dominação inerentes à estrutura social; o facto de as diferenciações no campo social se registar a nível das condições socioeconómicas e a nível dos sistemas de orientação (normas, valores, atitudes motivações específicas).

Não obstante, a emergência e o funcionamento das representações sociais são reguladas por três fatores, nomeadamente a dispersão da informação, a focalização e a pressão à inferência (Moscovici, 1961, *cit. in* Vala 1996).

3.3 Funções das representações sociais

As representações sociais são tidas como um saber funcional ou teorias sociais práticas. A primeira função das representações sociais é coincidente com a função atribuída ao conceito de atitude e ao processo de categorização. Isto é, propiciam a atribuição de sentido aos objetos e acontecimentos sociais, gerando juízos de valor sobre o meio, oferecendo um sistema de significações e tornando o meio envolvente não estranho e coerente (Vala, 1996).

Em segundo lugar, as representações sociais são a base dos atos comunicativos, uma vez que um sistema de categorização e de interpretação comuns e uma linguagem partilhada são condições essenciais para o processamento da comunicação. A

comunicação baseia-se na descrição, na avaliação e na explicação, sendo que as representações sociais permitem a transformação da avaliação em descrição e da descrição em explicação (Moscovici e Hewstone, 1984, *cit. in* Vala 1996).

Em terceiro lugar, as representações sociais são orientadoras de comportamentos representacionais, incluindo modos desejáveis de ação, proporcionando a constituição do significado do objeto e da situação em questão e permitindo dar sentido ao próprio comportamento (Vala, 1996).

Por último, as relações intergrupais modelam as representações sociais, conduzindo a modificações adaptativas e desencadeando comportamentos discriminatórios entre os grupos. A teoria sobre a diferenciação categorial das relações entre grupos defende que as representações sociais se estruturam de acordo com as estratégias grupais e que justificam comportamentos e avaliações (Doise, 1983, *cit. in* Vala 1996).

3.4 Processo de construção das representações sociais

A tipologia das representações sociais proposta por Moscovici, em 1988, consagra perspectivas que permitem captar a pluralidade de ancoragens necessárias na construção das representações sociais (Vala, 1997).

As representações sociais hegemónicas ou coletivas baseiam-se nas crenças e valores largamente difundidos, indiscutíveis, coercivos no que se refere à natureza do homem e à natureza da ordem social (Durkheim, 1898, *cit. in* Vala 1997). O seu processo de construção obedece a dois princípios naturais: a norma da internalidade e a metáfora orgânica. A norma da internalidade refere que a sociedade valoriza mais as explicações personológicas sobre determinados comportamentos do que as explicações situacionais ou sócio estruturais. A metáfora orgânica veicula que uma representação ideal da sociedade surge de uma ordem social hierárquica, onde a harmonia implica desigualdade (Beauvois e Dubois, 1988, *cit. in* Vala 1997).

As representações sociais emancipadas resultam das experiências de cooperação, de partilha e nas atividades de coordenação social entre diferentes grupos sociais, não sendo nem coercivas nem indiscutíveis (Moscovici, 1988, *cit. in* Vala 1997).

As representações sociais polémicas têm o seu ponto de ancoragem nas identidades sociais e nas relações conflituosas entre grupos antagónicos, situando-se a jusante da organização simbólica da estrutura social pelos indivíduos (DiGiacomo, 1980, *cit. in* Vala 1997).

3.5 Representações sociais da polícia

Relativamente à polícia e às representações sociais inerentes a esta, os estudos, a nível nacional e internacional, têm-se focado na confiança depositada pelos cidadãos na polícia. A confiança é o elo de representação do interesse público entre os cidadãos e as instituições de controlo social, mais concretamente a polícia, intensificando a sua legitimidade (Mishler e Rose, 2001; Moisés, 2005). Desde os anos 90 que a Teoria da Escolha Racional tem sido utilizada, por alguns autores, para explicar qual o processo de criação da confiança (Coleman, 1990; Hardin, 1991, 1993). Esta teoria postula que os cidadãos só confiarão na polícia quando conhecem bem as suas especificidades e funções e consideram que essa relação é benéfica (Hardin, 1991, 1993). Ou seja, esta confiança surge da perceção e da avaliação das funções da polícia, tendo em consideração o contato com os agentes e a execução das suas funções com imparcialidade, equidade, profissionalismo e firmeza (Frank et al., 2005; Ivkovic, 2008; Larsen e Blair, 2009), permitindo, assim, a incrementação das atividades de policiamento, o sentimento de segurança (Bayley e Skolnick, 2001; Golgsmith, 2005), a eficácia e a legitimidade das ações da polícia (Sunshine e Tyler, 2003).

Vários estudos verificaram a existência de outros fatores, para além da avaliação da polícia, que influenciam a relação de confiança entre os cidadãos e a polícia, tais como, o género, a idade, o local de residência, a escolaridade, o sentimento de insegurança e ter sido vítima de um crime (Bradford et al., 2008; Brown e Benedict, 2002; Frank et al., 2005; Wu e Sun, 2009). Por exemplo, as pessoas mais jovens, assim como as vítimas de crimes, tendem a confiar menos na polícia (Bradford et al., 2008; Brown e Benedict, 2002; Wu e Sun, 2009) e que as pessoas com mais escolaridade tendem a confiar mais na polícia (Frank et al., 2005).

O Observatório da Segurança, Criminalidade Organizada e Terrorismo (OSCOT), realizou estudos de opinião, dois em 2008 e um em 2009, sobre a segurança em Portugal. Os resultados de 2009 demonstram que, no seio da população portuguesa, predomina um elevado sentimento de segurança, isto é, 44,2% dos inquiridos considera o nosso país “razoavelmente seguro” e 15,5% considera-o “muito seguro” (OSCOT, 2009). Relativamente à confiança depositada pelos portugueses na eficácia das forças de segurança, 61,7% dos inquiridos confia, sendo que 30% não confia e 8,3% não respondeu (OSCOT, 2009). Constatou-se que o distrito do Porto, incluindo o Concelho da Maia, foi o que registou maiores índices de confiança na polícia, mais concretamente, 67,4% (OSCOT, 2009). Comparando os dados de 2008 com os dados de 2009, verifica-se um aumento, na ordem dos 4%, do sentimento de segurança e da confiança na eficácia das forças de segurança (OSCOT, 2008).

Capítulo IV – Enquadramento do projeto de investigação, objetivos e método

4.1 Objetivos da investigação

A investigação direcionada para a prevenção dos crimes rodoviários é ainda escassa, quer a nível internacional, nacional ou local. Em Portugal não há nenhum estudo sobre o papel das forças de segurança, nomeadamente da polícia municipal, na prevenção destes delitos.

A presente investigação tem como objetivo geral perceber quais as representações sociais, dos munícipes da Maia, relativamente ao Serviço da Polícia Municipal da Maia na execução das suas funções e na prevenção dos crimes rodoviários. Assim, este estudo assenta em alguns objetivos específicos que passamos a referir. Em primeiro lugar, procura-se averiguar qual a legitimidade do Serviço de Polícia Municipal da Maia na prevenção dos crimes rodoviários e o nível de confiança dos munícipes da Maia, nesta instituição. Em segundo plano, pretende-se identificar qual a principal causa da sinistralidade rodoviária no Concelho da Maia. Por último, procura-se apurar qual a medida de prevenção prioritária dos crimes rodoviários, na opinião dos munícipes da Maia.

4.2 Método

4.2.1 Amostra

De acordo com o Instituto Nacional de Estatística (INE), em 2011, residiam no Concelho da Maia 135.306 habitantes, distribuídos por 17 freguesias (INE, 2011). Pretende-se que o número de participantes neste estudo seja representativo, sendo que será igual em todas as freguesias. Participarão neste estudo 1708 participantes, designadamente 8 no *focus group* e 1700 no preenchimento do inquérito por questionário. Todos os participantes deverão ter idade igual ou superior a 18 anos, contudo não será imposto um limite máximo de idade, e residir no Concelho da Maia. Importa ainda referir que os participantes foram selecionados de forma aleatória.

4.2.2 Instrumentos

De acordo com Krueger e Casey (2000), um *focus group* permite obter uma variação de ideias ou sentimentos das pessoas acerca de uma temática, perceber diferentes perspetivas entre grupos ou categorias de pessoas, revelar fatores que influenciam opiniões, comportamentos e/ou motivações, emergir ideias de grupo, testar ideias e recolher informações para aplicação, posterior, de um estudo quantitativo de larga escala. Para concretizar a investigação considerou-se importante a realização de um *focus group*, constituído por 8 participantes. Será utilizado um guião de entrevista (Anexo I), cujas perguntas abordaram a temática sobre os crimes rodoviários e o papel do Serviço de Polícia Municipal da Maia na prevenção destes ilícitos penais. As sessões serão gravadas, com recurso a uma câmara de vídeo e a gravador áudio, permitindo a recolha de situações, reações e emoções com maior detalhe e que na altura não foram detetadas pela investigadora. Será elaborada uma declaração de consentimento (Anexo II), a ser assinada por todos os participantes. Esta sessão decorrerá nas instalações da Câmara Municipal da Maia, tendo uma duração máxima de 60 minutos.

O inquérito por questionário é um conjunto estruturado de questões expressas num papel, destinado a recolher uma amostra dos conhecimentos, atitudes, valores e comportamentos dos inquiridos (Moreira, 2009). Com base na literatura disponível, foi desenvolvido um questionário constituído por 27 questões, sendo que estas permitirão uma avaliação do desempenho e quantificação do nível de confiança no Serviço de Polícia Municipal da Maia na execução das suas funções, por parte dos participantes, aferir as representações sociais acerca do papel do Serviço de Polícia Municipal da Maia na prevenção rodoviária, conferir qual a principal causa da sinistralidade entre os participantes e as medidas de prevenção prioritárias no Concelho da Maia (Anexo III).

A avaliação do desempenho permitirá averiguar qual o nível de confiança dos participantes no Serviço de Polícia Municipal da Maia, sendo que a confiança na polícia permite a incrementação das atividades de policiamento, o sentimento de segurança, a eficácia e a legitimidade das ações da polícia (Bayley e Skolnick, 2001; Golgsmith, 2005; Sunshine e Tyler, 2003). As questões foram elaboradas tendo em consideração o nível de imparcialidade, equidade, profissionalismo, firmeza das funções desempenhadas e o contacto com os agentes (Frank et al., 2005; Ivkovic, 2008; Larsen e Blair, 2009). As questões apresentam-se sob a forma de escala de Likert, com cinco

alternativas de resposta: 1-“Discordo totalmente”, 2-“Discordo”, 3-“Não concordo, nem discordo”, 4-“Concordo” e 5-“Concordo totalmente”. Os participantes terão, ainda, que responder a uma questão sobre o quanto confiam no SPMM, sendo deverão selecionar uma das seguintes alternativas: “Não confio”, “Confio pouco”, “Confio” e “Confio muito”.

As representações sociais acerca do papel do Serviço de Polícia Municipal da Maia, permitirão constatar qual o interesse público e legitimidade, nesta instituição de controlo social, no que concerne à prevenção dos crimes rodoviários (Mishler e Rose, 2001; Moisés, 2005). As questões apresentam-se, mais uma vez, sob a forma de escala de Likert, com cinco alternativas de resposta: 1-“Discordo totalmente”, 2-“Discordo”, 3-“Não concordo, nem discordo”, 4-“Concordo” e 5-“Concordo totalmente”.

Conferir qual a principal causa da sinistralidade, entre os participantes, permitirá saber qual o fator potenciador subjacente e se o fator humano é a principal causa de acidentes e crimes na estrada (Hoffmann e Legal, 2003), no Concelho da Maia. Nesta questão cada participante deverá selecionar apenas uma das 14 alternativas de resposta apresentadas.

Por último, considera-se pertinente identificar quais as medidas de prevenção prioritárias, no Concelho da Maia. Nesta questão cada participante deverá selecionar apenas uma das 10 alternativas de resposta apresentadas.

4.2.3 Procedimento

Inicialmente solicitou-se uma reunião com o presidente da Câmara Municipal da Maia, com o intuito de apresentar os objetivos do estudo e de se analisar as possibilidades de cedência de um espaço para a realização do *focus group*. Após a autorização do presidente da Câmara Municipal da Maia e cedência do espaço, procedeu-se ao contacto com os participantes do *focus group*. Os participantes foram escolhidos aleatoriamente, no entanto tinham que ter idade igual ou superior a 18 anos e serem residentes no Concelho da Maia. O *focus group* realizar-se-á no dia 20 de outubro de 2012, contudo esta data pode ser sujeita a alterações devido à disponibilidade dos participantes. No início do *focus group*, será feita uma breve apresentação da reunião,

referindo-se algumas das instruções a ser utilizadas no decorrer da mesma. Posteriormente serão distribuídas as declarações de consentimento para a gravação áudio e vídeo da entrevista. De seguida, solicita-se a cada um dos participantes uma breve apresentação, onde deverão mencionar o seu nome, idade, formação académica, profissão, se tem carta de condução, qual a freguesia de residência e há quanto tempo reside no Concelho da Maia. Depois será feita uma pergunta de “aquecimento”, isto é, cada um dos participantes deverá responder se utiliza o carro diariamente para as suas deslocações. Finda esta fase, dar-se-á início às questões que permitirão perceber qual o papel do Serviço de Polícia Municipal da Maia na prevenção dos crimes rodoviários. Por último, a investigadora deverá agradecer a presença dos participantes e dar por encerrada a sessão. A informação recolhida no *focus group* será analisada com recurso ao NVivo, um software que permite a análise de dados não estruturados (Bazeley, 2007). Findo este processo, a informação analisada será importante para a elaboração das questões do inquérito por questionário.

O inquérito por questionário será preenchido por 1700 participantes, sendo que em cada uma das 17 freguesias do Concelho da Maia serão selecionados, aleatoriamente, 100 participantes, com idade igual ou superior a 18 anos e residentes no Concelho da Maia. Esta fase decorrerá entre o dia 5 de novembro e o dia 31 de dezembro de 2012. O preenchimento do questionário será presencial, pelo que os participantes serão abordados nas suas residências, em zonas comerciais (cafés, restaurantes, quiosques) entre as 10 e as 19 horas. O tratamento estatístico dos dados recolhidos será realizado através do programa *Statistical Package for Social Sciences* (SPSS), um software de análise estatística e tratamento de dados estruturados, vocacionado para as Ciências Sociais (Martinez e Ferreira, 2007).

Capítulo V – Apresentação e Discussão dos Resultados

Neste capítulo começaremos por fazer a análise descritiva dos dados recolhidos através da aplicação dos instrumentos supramencionados. Posteriormente procederemos à apresentação e caracterização dos resultados obtidos, tendo em consideração a literatura disponível. Pretende-se que os resultados possam ser considerados como medida de perceção do desempenho institucional da polícia municipal, uma vez que têm em conta a atuação técnica e o seu papel como polícia.

No que concerne aos dados sociodemográficos dos participantes, esta informação será agrupada de acordo com a idade dos sujeitos, o género, o estado civil, a escolaridade, se tem carta de condução, a freguesia de residência e há quanto tempo reside no Concelho da Maia. Os dados serão apresentados em número absoluto e em percentagem. Relativamente à idade dos sujeitos, esta será apresentada recorrendo a intervalos, sendo que será, ainda, calculada a média de idades e o desvio padrão.

Para as variáveis referentes à avaliação do desempenho do SPMM, os participantes responderam a 7 questões que servem para aferir em que medida estes consideram que esta instituição tem cumprido as suas funções de forma imparcial e profissional e qual o nível de confiança depositado nesta instituição. Os resultados serão apresentados em número absoluto e em percentagem, tendo em consideração cada uma das categorias selecionadas. Espera-se que a maioria das respostas se encontre nas categorias “Concordo” e “Concordo totalmente”, demonstrando que os participantes consideram que os agentes executam as suas funções de forma imparcial e profissional, o que permitirá a incrementação das atividades de policiamento, a eficácia e legitimidade das ações do SPMM (Bayley e Skolnick, 2001; Frank et al., 2005; Golgsmith, 2005; Ivkovic, 2008; Larsen e Blair, 2009; Sunshine e Tyler, 2003). Espera-se que os participantes concordem que o SPMM potencia o sentimento de segurança e garante a segurança de pessoas e bens (Castro, 2003; Raposo, 2006). Espera-se, ainda, que os participantes confiem no SPMM, isto é, conheçam bem as suas especificidades e funções, e considerem que essa relação é benéfica (Hardin, 1991, 1993). Para aferir qual o nível de confiança dos participantes no SPMM, ter-se-á em consideração a idade e a escolaridade dos participantes. Os resultados serão apresentados em número absoluto e em percentagem, tendo em consideração cada uma das categorias selecionadas. Espera-se que a maioria das respostas se encontre nas categorias “Confio” e “Confio muito”.

Relativamente à idade, espera-se que os participantes mais jovens confiem mais no SPMM, contrariando o que até então tem sido defendido pelos vários estudos (Bradford et al., 2008; Brown e Benedict, 2002; Wu e Sun, 2009). No que concerne à escolaridade, pretende-se que os participantes com mais escolaridade revelem um nível mais alto de confiança no trabalho do SPMM (Frank et al., 2005).

No que diz respeito ao papel do SPMM na prevenção dos crimes rodoviários, os participantes responderam a 10 questões que servem para aferir qual a legitimidade desta instituição nesta temática. Os resultados serão apresentados em número absoluto e em percentagem, tendo em consideração cada uma das categorias selecionadas. Espera-se que a maioria das respostas se encontre nas categorias “Concordo” e “Concordo totalmente”, demonstrando que os participantes concordam que esta instituição deve intensificar a fiscalização e o patrulhamento, aumentando o sentimento de segurança e reduzindo a ocorrência de acidentes, o número de vítimas e diminuir a incidência destes ilícitos penais (ANSR, 2008a; Branco, 2000; Nassaro, 2008; Sherman, 1997).

No que concerne às causas da sinistralidade rodoviária, espera-se que os resultados identifiquem o fator humano como principal causa de acidentes e crimes na estrada (Hoffmann e Legal, 2003), nomeadamente a fadiga, a falta de atenção, a sonolência, a depressão e o uso inadequado de álcool e medicamentos (Hoffmann e Legal, 2003; Oliveira, 2007).

Por último, relativamente às medidas de prevenção prioritárias no Concelho da Maia, espera-se que os resultados obtidos refiram como medida prioritária ensinar medidas de segurança rodoviária às crianças, seguida da consciencialização dos condutores para os efeitos da condução sob o efeito do álcool (IMTT, 2009).

Bibliografia

Anderson, R.W.G. *et alii.* (1997). Vehicle travel speeds and the incidence of fatal pedestrian crashes, *Accident Analysis and Prevention*, 29(5), pp. 667-674.

ANSR (2006). *Sinistralidade Ano 2006 – Distrito do Porto*. [Em Linha]. Disponível em <<http://www.ansr.pt/LinkClick.aspx?fileticket=9ECWB%2bMU7dk%3d&tabid=104&mid=467&language=pt-PT>>. [Consultado em 07/07/2012].

ANSR (2007). *Sinistralidade Ano 2007 – Distrito do Porto*. [Em Linha]. Disponível em <<http://www.ansr.pt/LinkClick.aspx?fileticket=plVxEOKJt9g%3d&tabid=103&mid=694&language=pt-PT>>. [Consultado em 07/07/2012].

ANSR (2008a). *Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária 2008-2015*. [Em Linha]. Disponível em <http://www.ansr.pt/Portals/0/estrat/ENSR_EstrategiaNacionaldeSegurancaRodoviaria.pdf>. [Consultado em 18/05/2012].

ANSR (2008b). *Sinistralidade Ano 2008 – Distrito do Porto*. [Em Linha]. Disponível em <<http://www.ansr.pt/LinkClick.aspx?fileticket=ZqiuXKD7tAY%3d&tabid=247&mid=810&language=pt-PT>>. [Consultado em 07/07/2012].

ANSR (2009). *Sinistralidade Ano 2009 – Distrito do Porto*. [Em Linha]. Disponível em <<http://www.ansr.pt/LinkClick.aspx?fileticket=az4NsqNTK5g%3d&tabid=273&mid=967&language=pt-PT>>. [Consultado em 07/07/2012].

ANSR (2010a). *Sinistralidade Ano 2010 – Distrito do Porto*. [Em Linha]. Disponível em <<http://www.ansr.pt/LinkClick.aspx?fileticket=mOWgE6Wj%2bIo%3d&tabid=315&mid=989&language=pt-PT>>. [Consultado em 07/07/2012].

ANSR (2010b). *Sinistralidade Rodoviária – Ano 2010*. [Em Linha]. Disponível em <<http://www.ansr.pt/LinkClick.aspx?fileticket=NjkEYZKyDTo%3d&tabid=315&mid=981&language=pt-PT>>. [Consultado em 09/07/2012].

ANSR (2011a). *Sinistralidade Ano 2011 – Distrito do Porto*. [Em Linha]. Disponível em <<http://www.ansr.pt/LinkClick.aspx?fileticket=7ZT3sfr6VuU%3d&tabid=344&mid=1117&language=pt-PT>>. [Consultado em 07/07/2012].

ANSR (2011b). *Sinistralidade Rodoviária – Ano de 2011*. [Em Linha]. Disponível em <<http://www.ansr.pt/LinkClick.aspx?fileticket=vvB8NPsUJ%2Fw%3D&tabid=36&language=en-US>>. [Consultado em 04/04/2012].

ANSR (2012a). *A Fadiga e a Condução*. [Em Linha]. Disponível em <<http://www.ansr.pt/Default.aspx?tabid=90&language=pt-PT>>. [Consultado em 08/07/2012].

ANSR (2012b). *Dados de sinistralidade 2012 – Período de 22 a 30 de Junho*. [Em Linha]. Disponível em <<http://www.ansr.pt/Default.aspx?tabid=402&language=pt-PT>>. [Consultado em 07/07/2012].

ANSR (2012c). *O Álcool e a Condução*. [Em Linha]. Disponível em <<http://www.ansr.pt/Default.aspx?tabid=87&language=pt-PT>>. [Consultado em 08/07/2012].

ANSR (2012d). *O Telemóvel e a Condução*. [Em Linha]. Disponível em <<http://www.ansr.pt/Default.aspx?tabid=93&language=pt-PT>>. [Consultado em 08/07/2012].

Antunes, M.J. (2010). *Código Penal*. 17ª Edição. Coimbra, Coimbra Editora, S.A.

Armour, M. (1984). A Review of the Literature on Police Traffic Law Enforcement, *Australian Road Research*, 14, pp.17-24.

Bayley, D. e Skolnick, J. (2001). *Nova Polícia: inovações na polícia de seis cidades norte-americanas*. São Paulo, Edusp.

Bazeley, P. (2007). *Qualitative Data Analysis with NVivo*. London, SAGE Publications Ltd.

Bradford, B., Jackson, J. e Stanko, E. A. (2009). Contact and confidence: Revisiting the impact of public encounters with the police, *Police & Society*, 19 (1), pp.20-46.

Branco, C. (2000). *Desafios à Segurança e Defesa, e os Corpos Militares de Polícia*. Lisboa, Sílabo.

Brown, B. e Benedict, W.R. (2002). Perceptions of the police: past findings, methodological issues, conceptual issues and policy implications, *Policing: an International Journal of Police Strategies and Management*, 25(3), pp. 543-580.

Caetano, M. (2010). *Manual de Direito Administrativo*. Vol. II. 10ª Edição. Edições Almedina.

Carbonell, E. e Rothengatter, T. (1990). *Actitudes ante las infracciones y nuevas tecnologías en el control del tráfico*. Conferência no VII Congresso Nacional de Psicologia. Barcelona.

Castro, C.S. (2003). *A questão das polícias municipais*. Coimbra, Coimbra Editora.

Coleman, J.S. (1990). *Foundations of Social Theory*. Cambridge, Harvard University Press.

Cullen, F.T. e Agnew, R. (2006). *Criminological Theory: Past to Present (Essential Readings)*. 3ª Edição. Los Angeles, Roxbury Publishing Company.

Cusson, M. (2002). *Criminologia*. Alfragide, Casa das Letras.

DGPJ (2012a). *Crimes registados*. [Em Linha]. Disponível em <http://www.siej.dgpj.mj.pt/webeis/index.jsp?username=Publico&pgmWindowName=pgmWindow_634771640035781250>. [Consultado em 08/07/2012].

DGPJ (2012b). *Intervenientes em crimes registados*. [Em Linha]. Disponível em <http://www.siej.dgpj.mj.pt/webeis/index.jsp?username=Publico&pgmWindowName=pgmWindow_634772535445781250>. [Consultado em 08/07/2012].

Dias, J.F. (2007). *Direito Penal – Parte Geral: Questões Fundamentais, a Doutrina Geral do Crime*. Tomo I. 2ª Edição. Coimbra, Coimbra Editora.

Edwards, M.L. e R.Q. Brackett, R.Q. (1978). The Management of Speed, *Traffic Safety*, 10, pp. 18-30.

Ferreira, J.M.D. e Rosa, A.M.M. (2011). *Manual Prático de Legislação Rodoviária*. Samora Correia, Peres-SocTip, S.A.

Frank, J., Smith, B e Novak, K. (2005). Exploring the basics of citizens' attitudes toward the police, *Police Quarterly*, 8 (2), pp. 206-228.

Goldsmith, A. (2005). Police Reform and the Problem of Trust, *Theoretical Criminology*, 9(4), pp. 443-470.

Groeger, J.A. (1995). Psychological Influences on Traffic Law Compliance, *Análise Psicológica*, 13, pp. 257-269.

Hardin, R. (1991). Trusting Persons, Trusting Institutions. In: Zeckhauser, R. (Ed.). *The Strategy of Choice*. Cambridge, MIT Press, pp. 185-209.

Hardin, R. (1993). The Street-Level Epistemology of Trust, *Politics and Society*, 21, pp. 505–529.

Hoffmann, M.H. e Legal, E.J. (2003). Sonolência, Estresse, Depressão e Acidentes de Trânsito. In: Hoffmann, M.H., Cruz, R.M. e Alchieri, J.C. (Orgs.). *Comportamento Humano no Trânsito*. São Paulo, Casa do Psicólogo.

IMTT (2009). *AXA barómetro de prevenção rodoviária*. [Em Linha]. Disponível em <<http://www.imtt.pt/sites/imtt/portugues/noticias/documents/axabarometro.pdf>>. [Consultado em 12/07/2012].

INE (2011). *Censos 2011. Resultados provisórios*. [Em Linha]. Disponível em <http://www.ine.pt/scripts/flex_provisorios/Main.html>. [Consultado em 12/07/2012].

Ivkovic, S.K. (2008). A comparative study of public support for the police, *International Criminal Justice Review*, 18(4), pp. 406-434.

Jodelet, D. (1989). Représentations sociales: un domaine en expansion. In: Jodelet, D. (Ed.). *Les représentations sociales*. Paris, PUF, pp. 31-61.

Juarez, P. *et alii*. (2006). A conceptual framework for reducing risky teen driving behaviors among minority youth, *Injury Prevention*. 12(1), pp. 49-55.

Krueger, R.A. e Casey, M.A. (2000). *Focus Groups: A Practical Guide for Applied Research*. 3ª Edição. California, Sage Publications, Inc. [Em Linha]. Disponível em <http://books.google.pt/books?id=BPm4izC3prUC&printsec=frontcover&hl=pt-PT&source=gbs_ge_summary_r&cad=0#v=onepage&q&f=false>. [Consultado em 12/07/2012].

Larsen, J.E. e Blair, J.P. (2009). The importance of police performance as a determinant of satisfaction with the police, *American Journal of Economics and Business Administration*, 1(1), pp. 1-10.

Lei n.º 140/99, de 28 de Agosto. Diário da República n.º 201 – I Série-A.

Lei n.º 19/2004, de 20 de Maio. Diário da República n.º 118 – I Série-A.

Lourenço, N. e Lisboa, M. (1992). *Representações da Violência. Percepção Social do Grau, da Frequência, das Causas e das Medidas para diminuir a Violência em Portugal*. Lisboa, Centro de Estudos Judiciários.

Maguire, M., Morgan, R. e Reiner, R. (2007). *Comunitária: Bases conceptuales y métodos de Intervención*. Barcelona, EUB,S. L.

Martinez, L.F. e Ferreira, A.I. (2007). *Análise de dados com SPSS – Primeiros passos*. Lisboa, Escolar Editora.

Ministério da Administração Interna (2003). *Plano Nacional de Prevenção Rodoviária*. [Em Linha]. Disponível em <<http://www.amtl.pt/tempfiles/20110630183703moptc.pdf>>. [Consultado em 06/04/2012].

Mishler, W. e Rose, R. (2001). What are the origins of political trust? Testing institutional and cultural theories in post-communist societies, *Comparative Political Studies*, 34(1), pp. 30-62.

Moisés, J.A. (2005). A desconfiança nas instituições democráticas, *Opinião Pública*, 11 (1), pp. 33-63.

Moreira, J.M. (2009). *Questionários: Teoria e Prática*. 2ª Edição. Coimbra, Edições Almedina.

Nassaro, A.L.F. (2008). *Policimento Rodoviário*. Assis, Triunfal Gráfica & Editora.

Oliveira, P. M. (2007). *Os Factores Potenciadores da Sinistralidade Rodoviária – Análise aos factores que estão na base da sinistralidade*. [Em Linha]. Disponível em <http://www.acam.org/w/images/3/3d/Factores_potenciadores_sinistralidade_rodoviaria.pdf>. [Consultado em 25/04/2012].

OSCOT (2008). *Relatório Anual de Segurança*. [Em Linha]. Disponível em <http://www.oscot.pt/content/statistics/relatorio_anual2008.pdf>. [Consultado em 12/07/2012].

OSCOT (2009). *Estudo de Opinião*. [Em Linha]. Disponível em <http://www.oscot.pt/content/statistics/eo_marco09.pdf>. [Consultado em 12/07/2012].

Pasanen, E. (1992). *Driving Speeds and Pedestrian Safety; a mathematical model*. Copenhagen, Helsinki University of Technology.

Racioppi, F. *et alii*. (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. [Em Linha]. Disponível em <<http://www.scribd.com/doc/3885136/OMS-Europa>>. [Consultado em 10/06/2012].

Raposo, J. (2006). *Direto Policial I*. Edições Almedina.

Regulamento de Organização e Funcionamento da Polícia Municipal da Maia, de 5 de Maio de 2005.

Relatório 2697/99 da Comissão Europeia. *Comunicação da Comissão ao Conselho, ao Parlamento Europeu, ao Comité Económico e Social e ao Comité das Regiões: prioridades na segurança rodoviária na UE – Relatório de progresso e classificação de acções.* [Em Linha]. Disponível em <<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:52000DC0125:PT:HTML>>. [Consultado em 10/06/2012].

Rothengatter, T. (1991). Automatic Policing and Information systems for increasing traffic law compliance, *Journal of behavior analysis*, 24(1), pp. 85-87.

Sherman, L.W. (1997). *Prevention Crime: What Works, What Doesn't, What's Promising: A Report to the United States Congress.* Washington DC, National Institute of Justice.

Shinar, D. e McKnight, J.A. (1985). The Effects of Enforcement and Public Information on Compliance. In: Evans, L. e Schwing, R.C. (Eds.). *Human Behaviour and Traffic Safety.* New York, NY Plenum.

Sunshine, J. e Tyler, R.T. (2003). The role of Procedural Justice and Legitimacy in Shaping Public Support for Policing, *Law & Society Review*, 37, pp.513-548.

Tyler, (2004). Enhancing Police Legitimacy, *The Annals of the American Academy of Political and social Science*, 593 (1), pp. 84-99.

Vala, J. (1996). Representações sociais – para uma psicologia social do pensamento social. In: Monteiro, M.B. e Vala, J. (Coord.). *Psicologia Social.* 2ª Edição. Lisboa, Fundação Calouste Gulbenkian, pp. 353-384.

Vala, J. (1997). Representações sociais e percepções intergrupais, *Análise Social*, XXXII (140), pp. 7-29.

Vieira, F.M. (2007). *Direito Penal Rodoviário: os crimes dos condutores.* Coimbra, Coimbra Editora.

Wazana, A. *et alli.* (1997). A review of risk factors for child pedestrian injuries: are they modifiable?, *Injury Prevention*, 3, pp. 295-304.

Wu, Y. e Sun, I.Y. (2009). Citizen Trust in Police: The Case of China, *Police Quarterly*, 12, pp. 170-191.

Anexos

Anexo I

Guião de entrevista Focus Group

Guião de entrevista Focus Group

Trata-se de uma reunião de grupo com a duração de 60 minutos onde se vai falar sobre os crimes rodoviários e o papel do Serviço de Polícia Municipal da Maia na prevenção rodoviária. Serão colocadas várias questões para as quais se solicita uma resposta de cada um dos participantes. Contudo as respostas dadas não serão alvo de qualquer avaliação minha nem dos presentes.

Reforço que todas as respostas são importantes, logo devem falar sem inibições. Pretende-se que haja interação entre os participantes, contudo solicito que não falem em simultâneo para que seja possível o registo áudio da informação.

Alguém se opõe a que se faça um registo áudio e vídeo da nossa conversa?

Apresentação dos participantes

Antes de dar início à nossa reunião, gostaria de propor que se apresentassem indicando:

- ≡ Nome;
- ≡ Idade;
- ≡ Formação académica;
- ≡ Profissão;
- ≡ Se tem carta de condução;
- ≡ Freguesia de residência;
- ≡ Há quanto tempo reside no Concelho da Maia;

Pergunta de aquecimento

1. Inicialmente gostaria de perguntar a cada um dos presentes se utilizam o carro diariamente para as suas deslocações?

Comportamento criminal na estrada

2. O que entende por crimes rodoviários?
3. Qual a incidência destes crimes, nesta freguesia, nos últimos 10 anos?
4. Qual a relação da sinistralidade rodoviária com estes crimes?
5. Qual a incidência da sinistralidade rodoviária, nesta freguesia, nos últimos 10 anos?
6. Quais os fatores potenciadores da sinistralidade rodoviária? E dos crimes rodoviários?
7. Qual o fator mais importante?

Prevenção dos crimes rodoviários

8. Que medidas preventivas deveriam ser adotadas para o combate a estes fenómenos?
9. Na sua opinião quem deveria desempenhar essas medidas preventivas?
10. A quem se deveriam dirigir essas medidas?
11. Considera que as medidas praticadas até ao momento têm sido eficazes?

Avaliação do desempenho do Serviço de Policia Municipal da Maia

12. Qual o papel da Polícia Municipal da Maia na prevenção rodoviária?
13. Considera que a Policia Municipal da Maia deveria intensificar a fiscalização como forma de prevenção dos crimes rodoviários? Com que incidência? Quando?
14. Na sua opinião a Policia Municipal da Maia deveria realizar mais ações de sensibilização focalizadas na prevenção destes crimes?

15. Confia na atuação da Polícia Municipal da Maia?

Encerramento da reunião e agradecimentos

Dá-mos por terminada a nossa reunião, sendo que agradeço a participação e disponibilidade de todos os presentes. Reforço que a informação recolhida será utilizada única e exclusivamente para a investigação em curso e que será mantida a confidencialidade dos mesmos.

Anexo II

Declaração de Consentimento

Declaração de Consentimento

Considerando a “Declaração de Helsínquia” da Associação Médica Mundial
(Helsínquia 1964; Tóquio 1975; Veneza 1983; Hong Kon 1989; Somerset West 1996 e Edimburgo 2000)

Designação da Investigação

O papel do Serviço de Polícia Municipal da Maia na Prevenção dos Crimes Rodoviários

Eu, _____, **abaixo-assinado**, compreendi a explicação que me foi fornecida acerca da minha participação na investigação a desenvolver no âmbito do projeto de graduação, para a licenciatura de Criminologia, da Universidade Fernando Pessoa.

Foi-me informado que esta investigação tem como objetivo principal perceber quais as representações sociais, dos munícipes da Maia, relativamente ao Serviço da Polícia Municipal da Maia na execução das suas funções e na prevenção dos crimes rodoviários, onde participarei num focus group a realizar pela investigadora responsável. Foi-me dada oportunidade de fazer as perguntas que julguei necessárias e de todas obtive resposta satisfatória. A informação que me foi prestada versou o enquadramento, os objetivos e a metodologia a concretizar nesta investigação. Além disso, fui informado de que todos os dados por mim fornecidos serão confidenciais e de que tenho o direito de recusar a qualquer momento da minha participação, sem que isso possa ter como efeito qualquer prejuízo pessoal.

Assim, consinto participar na investigação acima referida, que inclui a realização do referido focus group.

Autorizo a gravação vídeo e áudio do focus group **Sim** **Não**

Assinatura do participante: _____

Data: ___ / ___ / 2012

A investigadora responsável

Nome: Alice Rodrigues

Assinatura: _____

Sob orientação da Professora Doutora Cristina Pimentão

Anexo III

Inquérito por Questionário

6. Freguesia de Residência:

Águas Santas	<input type="checkbox"/>	Avioso St ^a Maria	<input type="checkbox"/>	Avioso S. Pedro	<input type="checkbox"/>
Barca	<input type="checkbox"/>	Folgosa	<input type="checkbox"/>	Gemunde	<input type="checkbox"/>
Gondim	<input type="checkbox"/>	Gueifães	<input type="checkbox"/>	Maia	<input type="checkbox"/>
Milheirós	<input type="checkbox"/>	Moreira	<input type="checkbox"/>	Nogueira	<input type="checkbox"/>
Pedrouços	<input type="checkbox"/>	S. Pedro Fins	<input type="checkbox"/>	Silva Escura	<input type="checkbox"/>
Vermoim	<input type="checkbox"/>	Vila Nova da Telha	<input type="checkbox"/>		

7. Há quanto tempo reside no Concelho da Maia?

Menos de 5 anos Entre 5 e 15 anos Mais de 15 anos

Enquanto utilizador das vias rodoviárias, seja na qualidade de condutor, passageiro ou peão, por favor leia atentamente cada afirmação e responda colocando uma cruz (X) no número que melhor traduza a sua maneira de pensar:

- 1. Discordo totalmente**
- 2. Discordo**
- 3. Não concordo, nem discordo**
- 4. Concordo**
- 5. Concordo totalmente**

8. O Serviço de Polícia Municipal da Maia atende as queixas e denúncias de forma rápida e eficiente. 1 2 3 4 5

9. O Serviço de Polícia Municipal da Maia realiza as investigações de forma rápida e eficiente. 1 2 3 4 5

10. Os agentes do Serviço de Polícia Municipal da Maia abordam as pessoas de forma respeitosa. 1 2 3 4 5

11. O Serviço de Polícia Municipal da Maia respeita os direitos dos cidadãos.

1 2 3 4 5

12. O Serviço de Polícia Municipal da Maia potencia o sentimento de segurança.

1 2 3 4 5

13. O Serviço de Polícia Municipal da Maia mantém a tranquilidade pública.

1 2 3 4 5

14. A presença dos agentes do Serviço de Polícia Municipal da Maia garante a segurança de pessoas e bens.

1 2 3 4 5

15. Assinale qual o nível de confiança que deposita no Serviço de Polícia Municipal da Maia:

Não confio Confio pouco Confio Confio muito

16. O Serviço de Polícia Municipal da Maia é competente em matéria de fiscalização do cumprimento das normas de estacionamento de veículos e de circulação rodoviária.

1 2 3 4 5

17. O Serviço de Polícia Municipal da Maia deve realizar ações de sensibilização em matéria de prevenção rodoviária.

1 2 3 4 5

18. Estas ações devem-se focalizar na mudança de comportamentos, quer dos condutores quer de peões.

1 2 3 4 5

19. O Serviço de Polícia Municipal da Maia deve intensificar a fiscalização como forma de prevenção dos crimes e contraordenações rodoviários.

1 2 3 4 5

20. O Serviço de Polícia Municipal da Maia deve intensificar a fiscalização das normas regulamentares do trânsito rodoviário e pedonal.

1 2 3 4 5

21. O Serviço de Polícia Municipal da Maia deve intensificar o patrulhamento como forma de prevenção dos crimes e contraordenações rodoviários.

1 2 3 4 5

22. Este patrulhamento deve incidir nos horários, dias e meses de maior sinistralidade.

1 2 3 4 5

23. A fiscalização rodoviária efetuada pelo Serviço de Polícia Municipal da Maia tem diminuído a ocorrência de crimes e contraordenações rodoviários.

1 2 3 4 5

24. A presença de agentes do Serviço de Polícia Municipal da Maia leva a uma redução da velocidade dos veículos que circulam.

1 2 3 4 5

25. A presença de agentes do Serviço de Polícia Municipal da Maia leva a um aumento do acatamento das normas rodoviárias.

1 2 3 4 5

26. Assinale qual considera ser a principal causa da sinistralidade rodoviária:

- | | | |
|-------|--------------------------------------|--------------------------|
| 26.1 | Falta de civismo | <input type="checkbox"/> |
| 26.2 | Más infraestruturas | <input type="checkbox"/> |
| 26.3 | Má sinalização | <input type="checkbox"/> |
| 26.4 | Mau parque automóvel | <input type="checkbox"/> |
| 26.5 | Estacionamento abusivo | <input type="checkbox"/> |
| 26.6 | Desrespeito da sinalização | <input type="checkbox"/> |
| 26.7 | Fiscalização ineficiente | <input type="checkbox"/> |
| 26.8 | Ingestão de álcool e/ou medicamentos | <input type="checkbox"/> |
| 26.9 | Uso de telemóvel durante a condução | <input type="checkbox"/> |
| 26.10 | Excesso de velocidade | <input type="checkbox"/> |
| 26.11 | Fadiga | <input type="checkbox"/> |
| 26.12 | Falta de atenção | <input type="checkbox"/> |
| 26.13 | Sonolência | <input type="checkbox"/> |
| 26.14 | Depressão | <input type="checkbox"/> |

27. Assinale qual considera ser a medida de prevenção prioritária:

- 27.1 Conscientizar os condutores para os perigos de conduzir sobre o efeito do álcool
- 27.2 Desenvolver programas de prevenção para motociclistas
- 27.3 Desenvolver programas de prevenção para os condutores de veículos pesados
- 27.4 Desenvolver programas de prevenção para os novos condutores
- 27.5 Encorajar os condutores a respeitarem os limites de velocidade
- 27.6 Encorajar os condutores a usarem cinto de segurança
- 27.7 Ensinar a segurança rodoviária às crianças
- 27.8 Instalar sinalização nos locais perigosos
- 27.9 Melhorar as infraestruturas rodoviárias
- 27.10 Sensibilizar os condutores para conduzirem sempre com as luzes acesas
- 27.11 Outra Qual? _____