



ACADEMIA MILITAR

Direcção de Ensino

Mestrado em Ciências Militares – Especialidade em Segurança (GNR)

TRABALHO DE INVESTIGAÇÃO APLICADA

A REORGANIZAÇÃO TERRITORIAL DA GUARDA NACIONAL REPUBLICANA E A FISCALIZAÇÃO RODOVIÁRIA

AUTOR: Aspirante Luís Miguel Costa Ribeiro

ORIENTADOR: Prof. Doutor Carlos Tavares Ribeiro

CO-ORIENTADOR: Capitão GNR/Inf João Figueiredo

Lisboa, Agosto 2010



ACADEMIA MILITAR

Direcção de Ensino

Mestrado em Ciências Militares – Especialidade em Segurança (GNR)

TRABALHO DE INVESTIGAÇÃO APLICADA

A REORGANIZAÇÃO TERRITORIAL DA GUARDA NACIONAL REPUBLICANA E A FISCALIZAÇÃO RODOVIÁRIA

AUTOR: Aspirante Luís Miguel Costa Ribeiro

ORIENTADOR: Prof. Doutor Carlos Tavares Ribeiro

CO-ORIENTADOR: Capitão GNR/Inf João Figueiredo

Lisboa, Agosto 2010

À minha Mãe, omnipresente em todos os meus actos e decisões difíceis.
Ao meu Pai, como companheiro, amigo, conselheiro e exemplo de vida.

AGRADECIMENTOS

A conclusão deste Trabalho de Investigação Aplicada enaltece dois tipos de sentimento algo contraditórios mas complementares; o primeiro de profunda satisfação e alívio por ver terminada uma fase de estudos de imensa dedicação e trabalho, e o segundo de melancolia e saudade por antever a separação daqueles que nos são mais próximos.

É nestes momentos que recordamos aqueles de quem temos mais apreço e admiração e que contribuíram para o ainda curto sucesso profissional e pessoal que alcançamos.

Ao Professor Doutor Carlos Tavares Ribeiro, enquanto orientador do trabalho, pela colaboração e disponibilidade reveladas ao longo do estudo.

Ao Capitão Figueiredo, na qualidade de co-orientador e camarada mais antigo, que desde o primeiro dia manifestou toda a sua dedicação, esforço e zelo no apoio que me prestou, pois sem a sua participação a elaboração deste trabalho seria certamente inalcançável.

Ao Major Mesquita, ao Major Santarém da Silva, ao Tenente-Coronel Lucas, ao Tenente-Coronel Amado, que com prejuízo das suas agendas profissionais e pessoais se prontificaram a colaborar com o estudo na qualidade de entrevistados, papel fundamental na prossecução do método científico.

Ao meu irmão, aos meus tios e avós que através do permanente estímulo e força de espírito me apoiaram incondicionalmente em toda esta etapa de formação.

À minha namorada pelo imenso apoio manifestado durante toda a minha formação na Academia Militar e nas decisões profissionais, pela amizade e carinho que sempre demonstrou perante situações muitas das vezes de difícil compreensão.

Ao meu curso, a todos os meus amigos e àqueles que directa ou indirectamente contribuíram para que a conclusão deste trabalho fosse uma realidade.

A todos o meu Muito Obrigado.

ÍNDICE

AGRADECIMENTOS	ii
ÍNDICE DE QUADROS	viii
LISTA DE ABREVIATURAS	ix
LISTA DE SIGLAS	x
RESUMO	xi
ABSTRACT	xii
PARTE I	1
INTRODUÇÃO	1
CAPÍTULO 1	1
INTRODUÇÃO DO TRABALHO	1
1.1 FINALIDADE	1
1.2 ENQUADRAMENTO	1
1.3 DEFINIÇÃO DO OBJECTO DE ESTUDO	2
1.4 JUSTIFICAÇÃO E IMPORTÂNCIA DO TEMA.....	2
1.5 PERGUNTA DE PARTIDA E HIPÓTESES	2
1.6 ESTRUTURA E SÍNTESE DE CAPÍTULOS	4
1.6 METODOLOGIA.....	5
PARTE II	6
SUSTENTAÇÃO TEÓRICA	6
CAPÍTULO 2	6
ASPECTOS GERAIS E ENQUADRAMENTO	6
2.1 INTRODUÇÃO	6
2.2 DEFINIÇÃO DE CONCEITOS	6
2.3 ORGANIZAÇÃO E INSTITUIÇÃO	7
2.4 MUDANÇA ORGANIZACIONAL.....	8
2.5 ORGANIZAÇÃO GNR	8
2.6 RESUMO DO CAPÍTULO 2.....	9
CAPÍTULO 3	10
A GUARDA NACIONAL REPUBLICANA	10
3.1 INTRODUÇÃO	10
3.2 BRIGADA DE TRÂNSITO DA GNR, DA CRIAÇÃO À EXTINÇÃO	10
3.3 RAZÕES DA EXTINÇÃO DA BT	11
3.4 MISSÕES E ATRIBUIÇÕES DA UNT	13

3.5 RESUMO DO CAPÍTULO 3.....	13
CAPÍTULO 4	14
A INSTITUIÇÃO CONGÉNERE EM ESPANHA	14
4.1 INTRODUÇÃO	14
4.2 GUARDIA CIVIL, ORGANIZAÇÃO	14
4.3 AGRUPAMENTO DE TRÂNSITO, ESTRUTURA E MISSÃO	14
4.4 RESUMO DO CAPÍTULO 4.....	15
PARTE II	16
SUSTENTAÇÃO PRÁTICA.....	16
CAPÍTULO 5	16
METODOLOGIA DO TRABALHO DE CAMPO.....	16
5.1 INTRODUÇÃO	16
5.2 METODOLOGIA.....	16
5.3 MÉTODOS E TÉCNICAS.....	17
5.3.1 ENTREVISTAS	17
5.3.2 UNIVERSO E AMOSTRA.....	18
5.4 RESUMO DO CAPÍTULO 5.....	19
CAPÍTULO 6	20
APRESENTAÇÃO DE RESULTADOS.....	20
6.1 INTRODUÇÃO	20
6.2 DESCRIÇÃO.....	20
6.2.1 ENTREVISTAS AOS CMDT DT SANTARÉM, ANTIGO 2º CMDT GRT 2, CMDT CTER SANTARÉM.....	20
<i>Quadro 6.1: Respostas à questão n.º 1</i>	<i>21</i>
<i>Quadro 6.2: Respostas à questão n.º 2</i>	<i>21</i>
<i>Quadro 6.3: Respostas à questão n.º 3</i>	<i>21</i>
<i>Quadro 6.4: Respostas à questão n.º 4</i>	<i>22</i>
<i>Quadro 6.5: Respostas à questão n.º 5</i>	<i>22</i>
<i>Quadro 6.6: Respostas à questão n.º 6</i>	<i>22</i>
<i>Quadro 6.7: Respostas à questão n.º 7</i>	<i>23</i>
<i>Quadro 6.8: Respostas à questão n.º 8</i>	<i>23</i>
<i>Quadro 6.9: Respostas à questão n.º 9</i>	<i>23</i>
<i>Quadro 6.10: Respostas à questão n.º 10</i>	<i>24</i>

<i>Quadro 6.11: Respostas à questão n.º 11</i>	24
<i>Quadro 6.12: Respostas à questão n.º 12</i>	24
<i>Quadro 6.13: Respostas à questão n.º 13</i>	25
6.2.2 ENTREVISTA AO ANTIGO CMDT DO GRT2.....	25
<i>Quadro 6.28: Resposta à questão n.º 1</i>	25
<i>Quadro 6.29: Resposta à questão n.º 2</i>	25
<i>Quadro 6.30: Resposta à questão n.º 3</i>	25
<i>Quadro 6.31: Resposta à questão n.º 4</i>	25
<i>Quadro 6.32: Resposta à questão n.º 5</i>	26
<i>Quadro 6.33: Resposta à questão n.º 6</i>	26
<i>Quadro 6.34: Resposta à questão n.º 7</i>	26
6.3 RESUMO DO CAPÍTULO 6.....	26
CAPÍTULO 7	27
ANÁLISE DE RESULTADOS	27
7.1 – INTRODUÇÃO	27
7.2 ENTREVISTAS	27
7.2.1- CMDT DT SANTARÉM, ANTIGO 2ºCMDT GRT2, ANTIGO COMANDANTE GRT2	27
7.2.1.1- Análise da Questão nº1	27
7.2.1.2 – Análise da Questão nº2	28
7.2.1.3 – Análise da Questão nº3	28
7.2.1.4 – Análise da Questão nº4	29
7.2.1.5 – Análise da Questão nº5	29
7.2.1.6 – Análise da Questão nº6	30
7.2.1.7 – Análise da Questão nº7	31
7.2.1.8 – Análise da Questão nº8	31
7.2.1.9 – Análise da Questão nº9	32
7.2.1.10 – Análise da Questão nº10	32
7.2.1.11 – Análise da Questão nº11	33
7.2.1.12 – Análise da Questão nº12	33
7.2.1.13 – Análise da Questão nº13	34

7.2.2- ANTIGO CMDT GRT2	35
7.2.2.1 – Análise da Questão nº1	35
7.2.2.2 – Análise da Questão nº2	35
7.2.2.3 – Análise da Questão nº3	35
7.2.2.4 – Análise da Questão nº4	36
7.2.2.5 – Análise da Questão nº5	36
7.2.2.6 – Análise da Questão nº6	37
7.2.2.7 – Análise da Questão nº7	37
7.3 – CONCLUSÕES	37
CAPÍTULO 8.....	38
CONCLUSÕES.....	38
8- INTRODUÇÃO.....	38
8.2 VERIFICAÇÃO DAS HIPÓTESES.....	38
8.3 CONCLUSÕES E RECOMENDAÇÕES.....	40
8.4 LIMITAÇÕES DA INVESTIGAÇÃO.....	41
8.5 PROPOSTAS PARA PROSSEGUIMENTO DE FUTURA INVESTIGAÇÃO.....	42
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	43
ANEXO A.....	47
CRIAÇÃO DA BT.....	47
ANEXO B.....	50
UNIDADE BT.....	50
ANEXO C.....	52
COMPETÊNCIA DE FISCALIZAÇÃO.....	52
ANEXO D.....	53
ESTUDO ACCENTURE 2006.....	53
ANEXO E.....	54
ÁREA DE COMPETÊNCIA ESPECÍFICA.....	54
ANEXO G.....	56
REESTRUTURAÇÃO.....	56
ANEXO H.....	57
COMANDO TERRITORIAL.....	57
ANEXO I.....	59
UNIDADE NACIONAL DE TRÂNSITO.....	59
ANEXO J.....	62

ESTRUTURA SUPERIOR DA GUARDIA CIVIL ESPANHOLA.....	62
ANEXO K.....	63
ESTRADAS POLICIADAS.....	63
APÊNDICES.....	65
APÊNDICE A	66
GUIÃO DE ENTREVISTAS AO CMDT DT SANTARÉM, ANTIGO 2ºCOMANDANTE DO GRT2, CMDT CTER SANTARÉM	66
<i>Quadro A.25: Grelha de Entrevista ao Cmdt DT Santarém, Antigo 2º Cmdt GRT2, Cmdt CTer Santarém.....</i>	68
APÊNDICE B	74
GUIÃO DE ENTREVISTAS AO ANTIGO CMDT GRT2.....	74
<i>Quadro B.25: Grelha de Entrevista ao antigo Cmdt GRT2.....</i>	76
APÊNDICE C	81
APRESENTAÇÃO DA ENTREVISTA Nº 1	81
APÊNDICE D	90
APRESENTAÇÃO DA ENTREVISTA Nº 2.....	90
APÊNDICE E	93
APRESENTAÇÃO DA ENTREVISTA Nº 3.....	93
APÊNDICE F.....	100
APRESENTAÇÃO DA ENTREVISTA Nº 4.....	100

ÍNDICE DE QUADROS

Quadro 6.1: Respostas à questão n.º1	21
Quadro 6.2: Respostas à questão n.º 2	21
Quadro 6.3: Respostas à questão n.º 3	21
Quadro 6.4: Respostas à questão n.º 4	22
Quadro 6.5: Respostas à questão n.º 5	22
Quadro 6.6: Respostas à questão n.º 6	22
Quadro 6.7: Respostas à questão n.º 7	23
Quadro 6.8: Respostas à questão n.º 8	23
Quadro 6.9: Respostas à questão n.º 9	23
Quadro 6.10: Respostas à questão n.º 10	24
Quadro 6.11: Respostas à questão n.º 11	24
Quadro 6.12: Respostas à questão n.º 12	24
Quadro 6.13: Respostas à questão n.º 13	25
Quadro 6.28: Resposta à questão n.º 1	25
Quadro 6.29: Resposta à questão n.º 2	25
Quadro 6.30: Resposta à questão n.º 3	25
Quadro 6.31: Resposta à questão n.º 4	25
Quadro 6.32: Resposta à questão n.º 5	26
Quadro 6.33: Resposta à questão n.º 6	26
Quadro 6.34: Resposta à questão n.º 7	26
Quadro A.25: Grelha de Entrevista ao Cmdt DT Santarém, Antigo 2º Cmdt GRT2, Cmdt CTer Santarém	68
Quadro B.25: Grelha de Entrevista ao antigo Cmdt GRT2.....	76

LISTA DE ABREVIATURAS

Asp:	Aspirante
A1:	Auto-Estrada número um
BT:	Brigada de Trânsito
Cap:	Capitão
Cmd:	Comando
Cmdt.:	Comandante
Cor:	Coronel
CTer:	Comando Territorial
Dec-Lei:	Decreto-Lei
DT:	Destacamento de trânsito
DTer:	Destacamento Territorial
Ed:	Edição
et al. (et aliae):	e outros
Etc. (et cetera):	e outros
ed:	Edição
GRT:	Grupo Regional de Trânsito
IC:	Itinerário Circular
<i>In:</i>	Citado em
Maj:	Major
nº:	Número
NICAV:	Núcleo Investigação Criminal de Acidentes de Viação
s.d.:	Sem data
PTer:	Posto Territorial
Prof:	Professor
SecAv:	Secção de Acidentes de Viação
SOITRP:	Secção de Operações Informações Treino e Relações Públicas
TCor:	Tenente-Coronel
V.Ex. ^a :	Vossa Excelência

LISTA DE SIGLAS

GAC:	Grupo de Acção Conjunta
GNR:	Guarda Nacional Republicana
LOGNR:	Lei Orgânica da Guarda Nacional Republicana
PVT:	Polícia de Viação e Trânsito
PSP:	Polícia de Segurança Pública
TGCG:	Tenente-General Comandante Geral
TIA:	Trabalho Investigação Aplicada
UNT:	Unidade nacional de Trânsito
ZA:	Zona de acção

RESUMO

Este trabalho enquadra-se no ciclo de estudos da Academia Militar, tendo em vista a aplicação dos métodos científicos aos temas aprovados e escolhidos pelos alunos. O tema desenvolvido nesta investigação e que se prende com a “A Reorganização Territorial da Guarda Nacional Republicana e a Fiscalização Rodoviária” foi analisado na perspectiva de conhecer as alterações verificadas nos Comandos Territoriais e Destacamentos de Trânsito após a reestruturação da GNR.

Como em todas as reorganizações institucionais a intenção é modificar estruturas e procedimentos, promovendo uma melhor gestão de meios humanos e materiais, sempre com o objectivo de melhorar o rendimento da Organização.

A pesquisa foi baseada em bibliografia literária, legislação e sítios credenciados da internet, que permitiram assegurar a qualidade da análise teórica, que associada à investigação de campo possibilitaram reconhecer as alterações verificadas em diversos pontos no Comando Territorial e Destacamento Trânsito, levando a concluir que a integração dos Destacamentos de Trânsito no dispositivo territorial não trouxe mais-valias para a fiscalização rodoviária.

Palavras-Chave: REORGANIZAÇÃO; OPERACIONALIDADE; FISCALIZAÇÃO

ABSTRACT

This work is fitted in the cycle of studies of the Military Academy, in view of the application of the scientific methods to the subjects approved and chosen for the pupils. The subject developed in this investigation regards “The Territorial Reorganization of Guarda Nacional Republicana and the Road control” and it was analyzed in the perspective of knowing the changes that occurred in the Territorial Commands and Traffic Detachments, after the reorganization of GNR.

As in all the institutional reorganizations the intention is to modify structures and procedures, promoting a more suitable management of human resources and materials, always with the objective of improving the income of the Organization.

The research was based on literary bibliography, legislation and credential websites, that had allowed to assure the quality of the theoretical analysis, which associated to the field investigation made possible to recognize the modifications verified in different points of the Territorial Command and Traffic Detachment, leading has to conclude that the incorporation of the Traffic Detachment in the local territorial device didn't brought significant benefits to road control.

KEYWORDS: REORGANIZATION; OPERATIONALIZATION; FISCALIZATION

“Acreditar que as organizações se adaptam a um ambiente “tumultuoso”, dinâmico e em perpétua transformação, é dar livre curso à imaginação.”

Perrow (1972)

PARTE I

INTRODUÇÃO

CAPÍTULO 1

INTRODUÇÃO DO TRABALHO

1.1 FINALIDADE

Este Trabalho é desenvolvido no final do curso de formação de Oficiais da Academia Militar e tem como principal objectivo a apreciação das hipóteses inicialmente levantadas. A estrutura de um trabalho de investigação é orientada por algumas questões iniciais resultantes de uma principal, com a sua fundamentação assente numa base de revisão e análise bibliográfica, bem como na elaboração de algumas entrevistas a entidades acreditadas na área em análise. A aplicação destas duas técnicas e o consequente tratamento de todo o produto delas resultante, permitirão alcançar uma base de sustentação relativa às conclusões da investigação.

Todas as normas científicas e deontológicas serão tidas em conta de forma a credibilizar toda investigação e elaboração do trabalho, que após redigido e revisto, será exposto para defesa pública.

1.2 ENQUADRAMENTO

Com a publicação da nova Lei Orgânica da Guarda Nacional Republicana (LOGNR), o programa de Racionalização de Estruturas da GNR e da PSP e demais portarias e directivas que a regulamentam deu-se a reorganização do dispositivo da GNR em toda a sua estrutura. A extinção da Brigada de Trânsito (BT) e consequente criação da Unidade Nacional de Trânsito (UNT) e a incorporação dos Destacamentos de Trânsito (DT's) nos Comandos Territoriais tem gerado algumas controvérsias tanto a nível dos militares que integravam a BT como ao nível político.

Importa conhecer as alterações práticas dessa reorganização através da delineação de pontos específicos que possam ter sido alvo de mudança e elaborar uma análise crítica

que permita concretizar as verdadeiras mudanças a nível da actividade operacional das Unidades.

1.3 DEFINIÇÃO DO OBJECTO DE ESTUDO

Neste trabalho o autor vai elaborar um estudo de caso com base no Comando Territorial de Santarém, procurando determinar e compreender as mudanças ocorridas a nível operacional no CTer com a introdução da valência de trânsito.

1.4 JUSTIFICAÇÃO E IMPORTÂNCIA DO TEMA

Até à extinção da BT com a LOGNR (lei 63/2007) e de acordo com o Código da Estrada publicado através do Dec – Lei 44/2005, a GNR através da BT tinha competência de fiscalização em todas as vias públicas do Território Nacional, o que permitia a execução de diversas operações de fiscalização rodoviária a este nível, a manutenção de padrões de excelência na educação e formação dos seus militares, a uniformização de procedimentos e a aperfeiçoada rentabilização dos equipamentos especiais ao seu dispor. Com a Reorganização Territorial, assiste-se à integração dos DT's nos CTer's e à necessidade de adaptação a uma nova realidade em termos de comando efectivo, o que traz subjacente uma alteração nos procedimentos a este nível tendo em conta as acções individuais de Comando.

De facto, o que é importante tomar em consideração é se esta integração é de todo estruturante para a actividade dos CTer's enquanto responsáveis por determinada Zona de Acção (ZA), ou se por outro lado deverá existir, no que respeita à fiscalização rodoviária, uma unidade de comando transversal a todo o efectivo nacional que permita dispor os meios de acordo com as necessidades do momento, independente de cada ZA de Distrito.

Na prática, deve-se apreciar o facto da integração destes DT's nos CTer's ser compensatória no que concerne ao desempenho da missão de fiscalização rodoviária, o que, eventualmente não o sendo, que outras vantagens poderá trazer e em que áreas.

1.5 PERGUNTA DE PARTIDA E HIPÓTESES

Segundo Quivy e Champenhout (1992) a pergunta de partida consagra a primeira fase de uma investigação, devendo ser fiel a princípios como a qualidade de clareza, não deixando dúvidas quanto ao objectivo pretendido, de exequibilidade na medida em que

poderá ser apreciada face aos contornos da investigação e de pertinência quanto ao tema e período de análise. A separação de juízos precipitados de apreciação é fundamental para o impulsionar de uma investigação sólida e concreta do ponto de vista científico.

O objectivo crucial deste trabalho, prende-se com a resposta à seguinte questão: **“A integração dos Destacamentos de Trânsito no dispositivo Territorial constituiu uma mais-valia para a fiscalização rodoviária?”** Com base na pergunta de partida deverão ser colocadas outras questões que facilitem o enquadramento da pesquisa e a resposta à mesma:

Questão nº1: “Qual o impacto da reorganização na gestão de meios do CTer?”

Questão nº2: “Quais as alterações verificadas nas capacidades de Comando do Cmdt CTer?”

Questão nº3: “ A estrutura orgânica do CTer é adequada à especialidade de Trânsito?”

Questão nº4: “Que alterações consagrou a reestruturação ao nível da actualização em matérias rodoviárias dos militares do dispositivo do Trânsito?”

Questão nº5: “Como é assegurada a logística dos meios do DT?”

Questão nº6: “Qual a função dos DT’s na estrutura Territorial?”

De todas estas questões resultam hipóteses, definidas por Jung (2003) “como um conjunto estruturado de argumentos e explicações que possivelmente justificam dados e informações, porém, que ainda não foi confirmado ou por observação ou experimentação”:

H1: As áreas de cobertura dos Destacamentos de Trânsito, não sofreram alterações relativamente à antiga estrutura.

H2: Ocorrências a situações específicas como a acidentes de viação com mortos não sofreram alterações procedimentais.

H3: A extinção das sub-seccões de apoio dos Destacamentos de Transito trouxe aumentos significativos ao número de militares no serviço operacional.

H4: A nova estrutura permite aos Comandantes do Comandos Territoriais fazer uma melhor gestão das diversas valências ao nível local.

H5: A reestruturação veio dificultar a coordenação diária entre Patrulhas dos Destacamentos de Trânsito adjacentes.

H6: A disposição dos aparelhos especiais permanece ao cargo dos Destacamentos Trânsito.

H7: Na nova estrutura torna-se importante a existência de uma Secção de Trânsito ao nível dos Comandos Territoriais.

H8: Actualmente existe dificuldade de agrupamento de efectivo para realização de operações de grande envergadura.

H9: A formação aos efectivos dos Destacamentos de Trânsito não é uniforme ao nível Nacional.

H10: Actualmente existem mais dificuldades logísticas no que respeita à manutenção e aquisição de meios para os Destacamentos de Trânsito.

H11: Os Destacamentos de Trânsito constituem-se como uma Subunidade de Reserva ao nível local.

Segundo Chambel e Curral (2008) a hipótese antecipa a relação entre dois conceitos ou fenómenos, estando associadas a objectivos específicos de estudo que auxiliam na estruturação do problema e o conduzem na procura de respostas.

São objectivos específicos:

Definir reorganização;

Definir fiscalização rodoviária;

Determinar as alterações verificadas com a integração do DT no CTer Santarém.

1.6 ESTRUTURA E SÍNTESE DE CAPÍTULOS

O Trabalho encontra-se bipartido numa primeira parte teórica e numa segunda iminentemente prática.

A primeira parte versa sobre a revisão de literatura, onde é efectuada uma breve descrição histórica com suporte legislativo da estrutura da Força de fiscalização e ordenamento de trânsito, focando missões e atribuições tidas em cada momento. Posteriormente é focada a estrutura actual do trânsito na GNR seguida de uma breve referência à congénere espanhola, Guardia Civil, onde se pretende apreciar a estrutura da mesma valência e fazer uma breve apreciação quanto às duas estruturas Guardia Civil/Guarda Nacional Republicana.

A segunda parte do trabalho incide na investigação de campo, métodos e técnicas de investigação utilizadas, procedendo-se depois, à análise de resultados. No final, são

apresentadas as respostas às questões iniciais, conclusões decorrentes do trabalho desenvolvido e possíveis recomendações.

1.6 METODOLOGIA

Para a prossecução do tema de estudo e enquanto trabalho científico foi definida uma metodologia que engloba a análise documental e a aplicação de entrevistas.

Numa primeira fase será efectuada uma pesquisa bibliográfica que incluirá diplomas legais, despachos, estudos relativos à extinção/criação da BT/UNT, bem como obras de alguns teorizadores de modelos de estruturas organizacionais; posteriormente serão realizadas entrevistas aos comandantes afectos à estrutura territorial e do trânsito da GNR no Distrito de Santarém. Segue-se a análise dos dados recolhidos na entrevista, com vista a posterior tratamento e análise. Seguir-se-ão as conclusões e discussão de resultados.

Atendendo à restrição do tema a tratar, optou-se pela técnica metodológica “estudo de caso” (Guerra, 2006, p. 44), daí que foi seleccionado o distrito de Santarém como amostragem geográfica pelas razões enunciadas no subcapítulo “Universo e Amostra” do capítulo “Metodologia do trabalho de campo”, onde foi efectuada uma análise exhaustiva das alterações verificadas com a integração do DT no CTer Santarém.

Através da exploração do conteúdo das entrevistas foi possível recolher dados que depois de tratados e analisados permitirão concluir sobre o objectivo e elaborar propostas para futuras investigações.

A estrutura do trabalho baseou-se no “Guia Prático sobre Metodologia Científica para a Elaboração, Escrita e Apresentação de Teses de Doutoramento, Dissertações de Mestrado e Trabalhos de Investigação Aplicada”, de Sarmiento (2008), bem como nas orientações específicas para elaboração de Trabalhos de Investigação Aplicada da Academia Militar.

O facto de ter sido um tema imensamente discutido ao nível político e institucional no decorrer do ano transacto e ainda durante o presente ano, dificultou a delimitação do problema, já que tratando-se de um estudo científico dever-se-á basear em factos concretos. O Autor procurou fazer uma descrição do funcionamento do DT antes e após a reorganização territorial.

PARTE II

SUSTENTAÇÃO TEÓRICA

CAPÍTULO 2

ASPECTOS GERAIS E ENQUADRAMENTO

2.1 INTRODUÇÃO

Pretende-se neste capítulo, focar concepções fundamentais, sugerindo algumas noções importantes que devem servir de ponto de partida num estudo de reestruturação institucional como é o caso. Assim, objectiva-se definir alguns conceitos importantes e que são focados praticamente em todos os capítulos; distinguir dois conceitos (Organização e Instituição), identificar algumas opiniões de autores sobre a mudança organizacional e por último abordar a organização GNR.

2.2 DEFINIÇÃO DE CONCEITOS

De acordo com a Grande Enciclopédia Portuguesa e Brasileira, Reorganização é a “acção com efeito de reorganizar, nova reorganização: “Pois a reorganização de um povo está à mercê de uma vontade exclusiva, ou depende de um complexo de causas...omnipotentes e invencíveis quando chega o momento?” D. António Costa, Três Mundos, I, Capítulo 1,3 p.12.”. Ainda segundo o Grande dicionário da língua Portuguesa (1991), Reorganização é a “acção ou efeito de reorganizar, nova organização.”.

O Dicionário da Língua Portuguesa Contemporânea da Academia das Ciências de Lisboa (2001), define Reorganização como a “acção de tornar a organizar, de reformular (...)”

No mesmo dicionário surge a definição de operacionalidade como “carácter do que é operacional”, encontrando uma definição de operacional no Dicionário de Língua Portuguesa, como sendo “eficiência operacional, produtividade.”.

A definição de Fiscalização surge no Dicionário enciclopédico Koogan Larouse como a “acção ou efeito de fiscalizar”, que significa “ver se uma coisa se faz ou se fez como deve de ser, vigiar.”

2.3 ORGANIZAÇÃO E INSTITUIÇÃO

Desde sempre que o Homem se enquadra em grupos sociais mais ou menos estruturados, com vista a desenvolver actividades que lhe permitam alcançar objectivos comuns, ou simplesmente porque sente uma proximidade ideológica em determinadas matérias. Como afirma Friedberg *apud* Étienne e Bloes (1991, p. 237) “a organização designa simultaneamente um objecto social e um processo social”, o objecto social naturalmente associado às Organizações como especificidade das sociedades contemporâneas sob a forma de Organizações Burocráticas; o processo social resume-se à forma de como são distribuídos os elementos dentro da Organização.

Crozier e Friedberg *apud* Étienne e Bloes (1991, p. 239), definem qualquer Organização como “uma rede estruturada de relações de poder e dependência”, salvaguardando a ideia de necessidade de chefia e controlo da actividade dos membros da Organização. Boudon *et tal* (1990, p. 181) reforçam esta necessidade, salvaguardando o dever de assegurar “a coordenação e cooperação dos membros para determinadas finalidades”.

É esta cooperação que origina os organismos (dirigentes, representativos ou não) da Organização que constituem, segundo Cazeneuve (1978, p. 22) o aspecto sociológico, bem como os comportamentos organizados, directamente ligados ao aspecto psicossociológico.

A noção de Instituição, vem, como esclarece Étienne e Bloes (1991, p. 240), acrescentar uma ideia de “dimensão suplementar à análise das Organizações”, designando um “conjunto de regras, normas e de valores reconhecidos como legítimos pelos actores sociais. Nas Instituições as relações de subordinação existentes comportam igualmente sistemas de regulação social aceites pelos membros da Organização, bem como sistemas de aprendizagens individuais e colectivas” (Étienne e Bloes (1991, p. 241)).

Maurice Hauriou, *apud* Adriano Moreira (1963, p.34)) afirma que uma instituição

“é uma Colectividade Humana Organizada, com existência própria de uma individualidade definida; tem um particular Modus Vivendi, uma certa forma de relação com todo o meio em que se integra; tem uma individualidade duradoura, tendo em consideração que o desaparecimento dos indivíduos não afecta a sua existência (...); a tradição é o elemento que liga os que desaparecem e os que os substituem como elementos da Instituição”.

2.4 MUDANÇA ORGANIZACIONAL

Como refere Carvalho *apud* Caetano (2001), “a mudança organizacional é um tema recorrente, abrangendo os processos de gestão, os procedimentos e a organização do trabalho, as estruturas (...)” onde são ajustados os recursos de modo a potencializar a organização e adequá-la às necessidades emergentes. Ainda segundo Carvalho *apud* Neves (2001) a mudança organizacional não é mais do que “o conjunto de medidas de melhoria no estado da organização necessárias para suportar o desenvolvimento estratégico da organização” através da experimentação pela adaptação e ajuste de procedimentos internos e dos próprios colaboradores. No entanto como afirmam Cunha e Rego (2002, p. 2) “a análise da mudança organizacional não deve incidir apenas sobre a mudança planeada (...) mas também sobre a mudança emergente (i.e., que se desenha de forma não prevista, em resposta a problemas e especificidades locais)”, aludindo à importância das alterações inesperadas e que têm de ser atendidas na perspectiva de, em caso de necessidade, ser reformulada a mudança planeada de modo a que a missão da organização não sofra desvios do conceito pretendido.

2.5 ORGANIZAÇÃO GNR

São diversas as concepções elaboradas para definir Organização, segundo João Bilhim, *apud* Carlos Alves (2008, p. 255)

“As organizações são unidades sociais dominantes das sociedades complexas, quer sejam industriais ou da informação, (...) o termo organização tem origem no grego organon, que significa instrumento, auxílio. As organizações são constituídas por grupos de duas ou mais pessoas; há entre elas relações de cooperação; exigem coordenação formal de acções; caracterizam-se pela prossecução de metas; pressupõem a diferenciação de funções; possuem uma estrutura hierárquica; caracterizam-se pela existência de fronteiras (...).”

Moessinger (1992, p. 157) acrescenta ainda que “uma organização é formada por grupos organizados que constituem outros tantos subsistemas”

“Ao nível nacional as organizações podem sobrepor-se ou integrar-se umas nas outras de uma forma mais ou menos sistemática, de modo que se conseguiu recorrer, para as analisar, a métodos que servem para explicar o funcionamento doutros tipos de estruturas organizadas” (Cazeneuve, 1978, p. 21)

Carlos Alves (2008, p. 269), apoiado nestas e outras definições de Organização, cita que “a Organização GNR tem carácter vincadamente Institucional, pelo que nela subsiste uma herança social bem marcada (...), a cultura está em permanente formação, sendo transmitida pelas gerações mais velhas aos novos membros, sem no entanto impedir que os novos membros tragam ideias novas e produzam mudança.” Sendo uma organização

formal, dirigida de acordo com normas estabelecidas de forma clara e rigidamente impostas, a GNR envolve uma burocracia, com o poder distribuído pela hierarquia rígida e com nítidas linhas de autoridade e visão de trabalho. O objectivo definido para a GNR é muito vasto e apresenta-se discriminado na missão que a Lei atribui à Organização. A sua conquista é exercida através da subdivisão por diferentes funções (policia criminal, administrativa, de viação e trânsito, fiscal, da natureza e do ambiente, de segurança militar e civil).

A GNR tal como as outras Gendarmerias existentes na Europa, África e na América são muitas vezes designadas como a Terceira Força. De facto, nenhum outro tipo de forças dispõe de condições tão privilegiadas para promover a transição e estabelecer a ponte entre as atribuições das Forças Armadas e as tarefas específicas decorrentes da gestão civil de crises, desempenhando funções ao nível das populações, salvaguardando o cumprimento da lei e da ordem de forma a garantir a estabilidade democrática do Estado.

2.6 RESUMO DO CAPÍTULO 2

Através da confrontação das ideias sociológicas relativas aos conceitos abordados no presente capítulo, foi possível direccionar o estudo para a especificidade do tema e transpor os conceitos teóricos para a realidade da GNR enquanto instituição.

O próximo capítulo especificará a valência de trânsito da GNR focando todo o seu “percurso” desde a criação à realidade actual.

CAPÍTULO 3

A GUARDA NACIONAL REPUBLICANA

3.1 INTRODUÇÃO

Com vista à compreensão das alterações organizacionais das Forças responsáveis pela fiscalização rodoviária, o Autor procura neste capítulo elaborar uma descrição histórica fundamentada sobre a criação da BT; salientar as razões legislativas que levaram à sua extinção e criação da UNT, fazendo posteriormente uma análise das missões e atribuições cometidas a esta última Unidade.

3.2 BRIGADA DE TRÂNSITO DA GNR, DA CRIAÇÃO À EXTINÇÃO

Na origem da Brigada de Trânsito está Polícia de Viação e Trânsito, implantada na Polícia de Segurança Pública sob a dependência funcional desta e organicamente da Direcção Geral dos Serviços de Viação em 9 de Julho de 1937. É a partir deste momento que a Instituição policial alarga as suas competências a todo o território nacional no âmbito da fiscalização rodoviária. Em 1970, extinta a PVT é criada a BT herdeira de todas as competências da anterior e a primeira Unidade Especial da GNR, iniciando a sua actividade em 1 de Julho do mesmo ano. Articulada em cinco Grupos Regionais de Trânsito (Lisboa, Santarém, Évora; Porto, Coimbra), Estado Maior, Comando, Grupo de Acção Conjunto, Companhia de Comando e Serviços; a Brigada de Trânsito detinha competência de actuação em todas as vias do Território Nacional, nos termos do Dec-Lei 265/70¹, reforçado pelo Decreto-Lei n.º 333/83, de 14 de Julho² e mais tarde pela Lei 114/94 de 3 de Maio³, implantando as suas subunidades de Trânsito nos aquartelamentos das Unidades Territoriais, segundo Mansilha Assunção (2003) por razões de oportunidade logística e administrativa da Guarda.

¹ Vide Anexo A – Criação da BT

² Vide Anexo B – Unidade BT

³ Vide Anexo C – Competência de Fiscalização

3.3 RAZÕES DA EXTINÇÃO DA BT

A racionalização de meios humanos e materiais, a perspectiva de potencializar os recursos existentes e maximizar os meios a adquirir, conjuntamente com o aumento da eficácia de actuação, constituem a base do Governo para o início da reforma na Orgânica da GNR.

Encomendado um Estudo à Consultora Accenture (2006), conclui-se que com a supressão das Brigadas Territoriais e a integração dos Destacamentos de Trânsito nos Comandos Territoriais, seria possível obter-se uma optimização dos recursos humanos e materiais, potencializando a capacidade de gestão, coordenação e intervenção da força ao nível local, eliminando replicações ao nível dos serviços administrativos contribuindo para o aumento da eficácia operacional da GNR. Para da integração dos Destacamentos de Trânsito nos Comandos Territoriais, a consultora recomendou a criação ao nível do Comando Geral de “Departamentos que assegurem o planeamento, visão e coordenação nacional das intervenções relativas a Trânsito e Fiscal (operações com carácter nacional como a Páscoa, Natal e Fim-de-Ano, Verão, etc (...))”⁴.

A Resolução do Conselho de Ministros nº 44/2007 de 19 de Março vem dar início efectivamente ao processo de reforma da GNR e PSP, com o propósito de alcançar dois objectivos principais, são eles

“a incrementação da acessibilidade e a proximidade das forças de segurança aos cidadãos, garantindo a sua presença nos locais onde são mais requeridas, reforçando a visibilidade e valorizando o seu potencial de prevenção e de combate à criminalidade. E também, a melhoria das condições de funcionamento das forças de segurança (...).”

No ponto Nº2 desta resolução o Governo adianta a nova estrutura da valência de Trânsito da GNR com o seguinte texto:

“2.4—Extinção da Brigada de Trânsito, com a criação de uma direcção técnica no Comando-Geral e afectação integral aos grupos territoriais dos efectivos disponíveis, preservando-se a sua especialização, a exemplo do que acontece com a investigação criminal, permitindo melhor racionalização dos meios e o reforço do policiamento de trânsito nas vias onde se regista maior sinistralidade. A unidade técnica da actuação é assegurada pela direcção técnica, e a unidade operacional garantida por directivas nacionais de operações, emitidas sempre que tal se revele necessário;”

Facilmente se depreende que foi relevante o resultado do estudo encomendado pelo Governo, já que na génese desta estrutura está a proposta efectuada pela Accenture, sensivelmente um ano antes desta Resolução.

Em 30 de Março de 2007, é publicada a Portaria nº 340-A, definindo as áreas de acção da GNR e PSP de forma a assegurar uma maior eficiência na coordenação e disposição dos meios de cada uma das Forças no Território Nacional, atribuindo especificamente à

⁴ Ver Anexo D – Estudo Accenture 2006

GNR em matéria de controlo do tráfego e fiscalização rodoviária as infra-estruturas constitutivas da rede viária nacional fundamental e da rede nacional complementar, fora das áreas metropolitanas de Lisboa e do Porto.⁵

Na Lei nº 31/2007 de 10 de Agosto, o Governo ressalva novamente os seus objectivos no Ponto 1.4.3 das “Grandes Opções do Plano 2005-2009 – Estado de Execução e Principais Linhas de Actuação Política para 2008”, quando ao nível da segurança interna objectiva “reformular o sistema de forças e serviços de segurança (...), articulando-os, melhorando a coordenação e a utilização de meios partilhados e fomentando a participação das autarquias locais e da sociedade civil;”⁶

A publicação da nova Lei Orgânica da GNR (Lei nº 63/2007 de 6 de Novembro)⁷ materializou os objectivos do Governo e deu ênfase ao já publicado na Portaria nº 340-A/2007 de 30 de Março quando, no seu Artigo 3º nº2 alínea B) afirma que uma das atribuições da Guarda é “garantir a fiscalização, o ordenamento e a disciplina do trânsito em todas as infra-estruturas 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,” criando nesse sentido e segundo o Artº22 nº1 alínea B) e C) da Lei supracitada, Unidades Territoriais como sendo os Comandos Territoriais e Unidades especializadas como a Unidade Nacional de Trânsito (UNT) especializada, como transparece nos Artºs 42 nº1 e nº2 respectivamente, no âmbito da “fiscalização “ordenamento e disciplina do trânsito, responsável pela uniformização de procedimentos e pela formação contínua dos agentes”e capacitada para “directa e excepcionalmente, acções especiais de fiscalização em qualquer parte do território nacional abrangida pela competência territorial da Guarda Nacional Republicana, sem prejuízo das competências das respectivas unidades territoriais.”

A Portaria nº 1450/2008 de 16 de Dezembro vem definir entre outros pontos, no seu Capítulo II Secção I e Artºs 2º e 3º, a Organização das Unidades Territoriais, ficando a fazer parte integrante destas os Destacamentos de Trânsito, objectivando desta forma “a unidade de comando, o fim da sobreposição de dispositivos e da duplicação de comandos da Guarda numa mesma área, sem ferir o princípio da especialização”⁸ (Branco, 2009, p.34). A estrutura, missão específica e demais especificações da UNT são definidas pelo Despacho nº 76/08-OG, escalpelizado no ponto seguinte.

⁵ Vide Anexo E – Área de competência específica

⁶ Vide Anexo F – Estratégia do Governo

⁷ Vide Anexo G - Reestruturação

⁸ Vide Anexo H – Comando Territorial

3.4 MISSÕES E ATRIBUIÇÕES DA UNT

A extinção da Brigada de Trânsito deu origem à criação da Unidade Nacional de Trânsito e aos Destacamentos de Trânsito dos Comandos Territoriais.

Segundo Gervásio Branco (2009) a “UNT não é mais do que o Grupo de Acção de Conjunto da extinta BT”, agora articulado num Comando e Estado-Maior e em dois Destacamentos de Acção de Conjunto um em Lisboa e outro no Porto.

A UNT é, nos termos do Despacho nº 76/08-OG⁹, uma Unidade especializada no âmbito da fiscalização, do ordenamento e da disciplina do trânsito, bem como pela uniformização de procedimentos e pela formação contínua dos seus militares, podendo realizar, com carácter de excepcionalidade, acções especiais de fiscalização em qualquer parte do território nacional em complemento ou reforço, das unidades territoriais. Esta Unidade, pode desempenhar ainda, se determinado pelo Comando Operacional missões de acompanhamento de provas desportivas e transportes de grandes dimensões ou outros, que se desenvolvam para além da ZA de mais do que um comando territorial e executar escoltas e desembaraçamentos de trânsito. Gervásio Branco (2009) conclui com a análise da estrutura e missão da UNT que esta “poderá considerar-se uma unidade de reserva do CO em condições de desenvolver acções especiais de fiscalização rodoviária ou outras, em qualquer ponto do Território, em complemento ou reforço das unidades Territoriais.”

3.5 RESUMO DO CAPÍTULO 3

Através de uma análise sustentada nos diversos diplomas legais que consubstanciaram as alterações das Organizações e estruturas das Forças com responsabilidade específica em matérias de trânsito em Portugal, foi possível criar uma base de percepção histórica para a compreensão da temática em estudo.

No capítulo seguinte o autor vai identificar de uma forma superficial a estrutura de Trânsito da Guardia Civil, enquanto Força congénere da GNR, afim comparar as organizações de cada uma das valências.

⁹ Vide Anexo I - UNT

CAPÍTULO 4

A INSTITUIÇÃO CONGÉNERE EM ESPANHA

4.1 INTRODUÇÃO

Neste capítulo procura-se verificar em termos globais a estrutura da Força congénere da GNR, em Espanha – a Guardia Civil. Mais concretamente, pretende-se conhecer a valência de trânsito em Espanha e o seu enquadramento na organização. Primordialmente será efectuada uma abordagem à organização em geral e depois escaupelizar-se-á o Agrupamento de Trânsito identificando a sua estrutura e missão. Algumas conclusões serão tecidas no final do capítulo.

4.2 GUARDIA CIVIL, ORGANIZAÇÃO

A Guardia Civil é um Corpo de Segurança de natureza militar do Estado Espanhol, com a missão principal de proteger os direitos e liberdades dos espanhóis, bem como garantir a segurança dos cidadãos. Depende do Ministério do Interior, como sendo em serviços, pagamentos, e meios; e do Ministério da Defesa para missões de carácter militar.¹⁰

4.3 AGRUPAMENTO DE TRÂNSITO, ESTRUTURA E MISSÃO

O Agrupamento de Trânsito é uma Unidade especializada da Guardia Civil vocacionada especificamente das missões trânsito, transportes e segurança rodoviária. Integrado organicamente na Subdirecção General de Operações, depende da Direcção General da Guardia Civil no que respeita ao serviço específico, disciplinar, armamento, fardamento, formação, instrução e efectivos; dependendo no serviço específico da Direcção General de Trânsito¹¹ (Guardia Civil Espanhola, 2010). O Agrupamento de Trânsito é uma unidade independente dentro da Organização mas que dada a sua dimensão está integrado nas Unidades territoriais onde têm a sua área de acção específica, constituindo mais uma Unidade da Guardia Civil dentro da área territorial correspondente. (Ruano, 2009)

¹⁰ Vide Anexo F – Estrutura Superior da Guardia Civil

¹¹ Tradução livre da responsabilidade do autor

4.4 RESUMO DO CAPÍTULO 4

A realidade da estrutura do trânsito espanhola é muito similar ao que acontecia em Portugal com a Brigada de Trânsito. Um comando único a nível nacional, independente da estrutura territorial mas parte integrante da Guardia Civil enquanto Unidade Especializada em matérias de trânsito e segurança rodoviária e responsável pela fiscalização do cumprimento das disposições legais e regulamentares sobre viação terrestre e transportes rodoviários em todo o território nacional através das suas Unidades sedeadas nos aquartelamentos das Unidades Territoriais.

PARTE III

SUSTENTAÇÃO PRÁTICA

CAPÍTULO 5

METODOLOGIA DO TRABALHO DE CAMPO

5.1 INTRODUÇÃO

O presente capítulo aborda as metodologias utilizadas na procura de uma resposta à questão central e a verificação das hipóteses colocadas.

Nesse sentido, tornou-se necessário seleccionar um de vários caminhos metodológicos, já que o conhecimento científico depende da forma de aquisição que é utilizada e, como afirma Jung (2003) “a ciência somente aceita como verdadeiro o que confirmável mediante comprovação compatível com o método científico”.

Desta forma, o autor seleccionou como instrumento de recolha de dados, a análise documental e a elaboração de entrevistas semi-directivas, procurando segundo Guerra (2006, p. 41), uma “diversificação interna”, procurando “explorar a diversidade num conjunto homogéneo de sujeitos”(Guerra 2006, p. 41) . Este último permitirá, segundo Santos (2005) aumentar o grau de profundidade dos elementos de análise recolhidos, possibilitando efectuar um estudo pormenorizado do impacto da reorganização territorial da GNR na fiscalização rodoviária.

5.2 METODOLOGIA

Segundo Jung (2003), a metodologia caracteriza-se por “um conjunto de etapas ordenadamente dispostas a serem executadas na investigação de um fenómeno”, comportam uma série de procedimentos obrigatórios e organizados no tempo.

Implica fazer a investigação e ordená-la segundo uma sequência lógica de actos científicos que permitirão alcançar os objectivos da investigação, nomeadamente no que concerne à validação ou não das hipóteses apresentadas.

É nesta fase que se define o instrumento mais adequado à exploração do problema e que possibilitará o alcance de resultados válidos.

5.3 MÉTODOS E TÉCNICAS

5.3.1 ENTREVISTAS

Como afirma Ferrarotti (1986, p. 94) “a entrevista está presente, mas nunca numa posição subalterna. Essa presença apenas é mais uma prova da sua universalidade como técnica de investigação (...)”, podendo definir-se segundo o mesmo autor como “um encontro entre duas ou mais pessoas, durante o qual uma pessoa (o entrevistador) interroga a outra, ou as outras (os entrevistados), com o objectivo de conhecer as suas opiniões sobre alguns pontos ou factos que lhe interessam.”

As entrevistas mais demoradas fornecem material mais rico do que o normalmente recolhido através de alguns inquéritos, segundo Brenner *apud* Griddens (1997, p. 818), sendo o único meio a que podemos recorrer para obter dados essenciais através de um “contacto directo entre o investigador e os seus interlocutores e por uma fraca directividade por parte daquele” (Santos, 2005).

No presente trabalho o Autor procurou elaborar entrevistas do tipo Semi-Directivo, procurando estimular o entrevistado na resposta livre para que o conteúdo da entrevista seja objecto de uma análise de conteúdo sistemática, destinada a testar as hipóteses de trabalho. Para isso foram construídos guiões de entrevistas “estruturados em grandes capítulos, desenvolvendo depois perguntas de “lembrança” que apenas são introduzidas se o entrevistado as não referir nas respostas (...)” (Guerra, 2006, p. 53), que permitiram ao autor orientar a entrevista com a certeza do alcance dos objectivos pretendidos¹².

As entrevistas realizadas ao Cmdt DT e ao Cmdt CTer de Santarém foram gravadas no período de 10 a 20 de Junho de 2010, transcritas e analisadas, consultados que foram inicialmente os entrevistados para aprovação da metodologia. A entrevista realizada ao antigo 2ºCmdt do GRT2 Santarém foi elaborada igualmente na sua presença, optando pela resposta directa relativamente à gravação. A entrevista efectuada ao antigo Cmdt do GTR2 foi enviada por correio electrónico e respondida pela mesma via no dia 06 de Julho de 2010.

¹² Vide apêndice A e B – Guião de Entrevista

Todas as entrevistas se encontravam estruturadas por blocos temáticos de forma a abarcar em cada um deles as questões directamente relacionadas com os temas, permitindo ao Autor efectuar uma análise sistematizada e orientada ao objectivo.

A informação obtida nas entrevistas será alvo de um tratamento por análise de conteúdo através da criação de sinopses de entrevista, elaborando uma síntese de cada resposta sem descurar o essencial das mesmas, promovendo no final uma análise de conteúdo.

5.3.2 UNIVERSO E AMOSTRA

A presente investigação assenta na amostragem por caso único, que “consiste na escolha de uma pessoa, situação ou local para fazer uma análise intensiva, do tipo de “estudo de caso” (Guerra, 2006, p. 44), onde se pretende fazer uma descrição exaustiva, “dando lugar ao detalhe, à procura de sentidos escondidos, e abrindo pistas para exploração futura” (Guerra, 2006, p. 45). Assim, visa-se descrever as alterações ocorridas ao nível do DT Santarém aquando da sua integração na Unidade Territorial (CTer Santarém). Foi seleccionada esta área dada a centralização geográfica do Distrito de Santarém, o facto de ser o terceiro de maior área do país, (6723Km² de superfície, 454.527 habitantes, 21 municípios, e 193 freguesias) possuindo à sua responsabilidade, uma das mais extensas redes viárias com um total de 241.40Km de Auto-Estradas, 69.70Km de Itinerários Complementares e 1008.58Km de Estradas Nacionais, onde se verificam elevados níveis de circulação e tráfego e também preocupantes níveis de sinistralidade rodoviária.¹³

Foram seleccionados quatro entrevistados, que o Autor considerou fundamentais face à sua experiência profissional em períodos anteriores e posteriores à reorganização territorial no Distrito de Santarém e que se encontram e/ou se encontravam ligados directa ou indirectamente à componente do Trânsito no distrito. São eles o actual Cmdt DT Santarém e antigo Chefe da Secção de Operações do GRT2, Major Mesquita; o antigo 2ºCmdt GRT2 e actual chefe da Secção de logística do CTer Santarém, Major Santarém da Silva, o antigo Cmdt do GRT2, actualmente na situação de reserva, Ten-Cor Amado; o Cmdt do CTer Santarém, Ten-Cor Lucas.

¹³ Vide Anexo K - Estradas Policiadas

5.4 RESUMO DO CAPÍTULO 5

Com a aplicação da metodologia seleccionada para a recolha de dados, foi possível alcançar resultados que após o adequado tratamento por análise de conteúdo, permitirão fazer a verificação e validação das hipóteses. O capítulo que se segue apresenta e analisa detalhadamente os resultados obtidos.

CAPÍTULO 6

APRESENTAÇÃO DE RESULTADOS

6.1 INTRODUÇÃO

O presente capítulo destina-se a apresentar os resultados obtidos pelas entrevistas realizadas, através da elaboração de quadros onde são apresentados os dados mais relevantes de cada questão.

Os resultados baseiam-se em entrevistas realizadas ao Cmdt DT de Santarém, Ex-Cmdt GRT2, Ex-2ºCmdt GRT2, Cmdt CTer Santarém.

6.2 DESCRIÇÃO

6.2.1 ENTREVISTAS AOS CMDT DT SANTARÉM, ANTIGO 2º CMDT GRT 2, CMDT CTER SANTARÉM

Na apresentação de resultados torna-se necessário identificar os entrevistados para que sejam validadas as suas afirmações. Deste modo identificamos o Entrevistado 1 na pessoa do Major Mesquita, comandante do Destacamento de Trânsito de Santarém, o Entrevistado 2 como sendo o Major Santarém da Silva, Ex-2º Cmdt do GRT2 e o Entrevistado 3 o Cmdt CTer Santarém, Tenente-Coronel Lucas.

Com a análise de conteúdo realizada, constatou-se que da Reorganização Territorial no Comando de Santarém não resultaram alterações significativas à capacidade de comando do Cmdt DT e aos procedimentos operacionais tomados no antecedente, tendo surgido dificuldades ao nível da gestão dos efectivos e da sua formação.

Quadro 6.1: Respostas à questão n.º1

Questão nº1 - Tendo em consideração que as vias principais absorviam a maioria das patrulhas do DT, verificaram-se alterações ao nível das vias patrulhadas?	
Entrevistado 1	As mesmas à excepção do acréscimo do ic3 de 3 a 4km e o lc9 cerca de 6km.
Entrevistado 2	Não. Continuam a ser as mesmas
Entrevistado 3	Alterações não houve. O efectivo já não chegava e devia ter no mínimo ou dobro ou devia estar completo.

Quadro 6.2: Respostas à questão n.º 2

Questão nº2 - Houve alteração no que concerne ao número de patrulhas, e respectivas áreas/giros de actuação? Se sim, Quais?	
Entrevistado 1	As mesmas patrulhas.
Entrevistado 2	De momento não sei, não estou ligado à parte operacional.
Entrevistado 3	Não houve alterações. Nos giros acabou por não haver

Quadro 6.3: Respostas à questão n.º 3

Questão nº3 - Relativamente ao modo de actuação e funcionamento dos NICAV qual é a patrulha responsável por tomar conta do acidente com vítimas mortais? É a que está mais próxima? Tem de ser obrigatoriamente uma patrulha do dispositivo do trânsito?	
Entrevistado 1	Vias sobre a responsabilidade do DT é a patrulha do DT, Estradas Nacionais a patrulha que primeiro for contactada.
Entrevistado 2	Nas vias patrulhadas pelo DT é o DT. Nas vias não patrulhadas pelo DT é a patrulha do PTer.
Entrevistado 3	O NICAV que é quem de facto faz a investigação e o inquérito de investigação desses acidentes. É sempre a malha territorial excepto nas vias de AE que é a patrulha do DT que está lá.

Quadro 6.4: Respostas à questão n.º 4

Questão nº4 - Os DT's comportavam na sua estrutura algumas sub-secções como sendo a secretaria e logística, que absorviam alguns militares das Patrulhas, com a integração no Comando Territorial quais foram as alterações sofridas ao nível do número de efectivos?	
Entrevistado 1	As secções organicamente não existem, mas na prática existem exactamente com o mesmo efectivo.
Entrevistado 2	Nenhuns. Os militares que estavam nas secções não desempenhavam exclusivamente funções nas secções.
Entrevistado 3	Acabaram por não fazer a diferença Estar a dizer que houve um aumento se calhar estaria a inventar.

Quadro 6.5: Respostas à questão n.º 5

Questão nº5 - Considera que a reorganização territorial permitiu aos Comandantes dos Comandos Territoriais adequar os efectivos às necessidades da actividade operacional?	
Entrevistado 1	Não houve ganho nenhum para o terreno.
Entrevistado 2	Não. O DT funciona de uma forma independente e “solto” da estrutura territorial.
Entrevistado 3	Eu acho que isso é utopia. Antes pelo contrário, tive de tirar gente para criar.

Quadro 6.6: Respostas à questão n.º 6

Questão nº6 - Como consegue evitar a duplicação de meios na actividade diária dos Dter's e DT?	
Entrevistado 1	Não se consegue evitar. A coordenação que havia antes é exactamente a mesma.
Entrevistado 2	Não se consegue. O efectivo do DT é tão eduzido que não é possível e acaba por patrulhar apenas as vias principais
Entrevistado 3	Não tenho duplicação de meios porque não tenho nem os meios na territorial que deveria ter nem os meios de trânsito

Quadro 6.7: Respostas à questão n.º 7

<p>Questão nº7 - Dada a dificuldade em definir fronteiras na rede viária, quando necessária a coordenação com o DT's adjacentes (Lisboa/Castelo Branco/Setúbal e Leiria) é efectuada directamente pelo Cmdt DT ou através do Comando Territorial?</p>	
Entrevistado 1	Formalmente o contacto é sempre feito entre Cmdt's de CTer's.
Entrevistado 2	Os contactos formais são feitos entre Cmdt's CTer's.
Entrevistado 3	Existe. A coordenação é feita pelos comandos. Para as questões mais de pormenor passou-se para os Comandantes de DT's.

Quadro 6.8: Respostas à questão n.º 8

<p>Questão nº8 - Relativamente à utilização e disposição dos aparelhos especiais (radares, balanças, viatura Pro-vida), a disposição no terreno é delegada no Cmdt DT ou definida directamente pelo Cmdt CTer?</p>	
Entrevistado 1	São exactamente os mesmos. O emprego é definido pelo Cmdt DT. O Cmdt CTer através da SOITRP define uma área de emprego todos os meses.
Entrevistado 2	Os aparelhos são os mesmos. Quem define a coordenação dos meios é o Cmdt DT.
Entrevistado 3	Está tudo colocado no DT e é o Cmdt do DT que tem a responsabilidade. Todas as semanas estes meios acabam por ser utilizados numa operação ao nível do DTer,

Quadro 6.9: Respostas à questão n.º 9

<p>Questão nº9 - Considera importante haver uma Secção de trânsito ao nível dos Comandos Territoriais, que permita ao Comandante desenvolver operações coordenadas com o dispositivo Territorial?</p>	
Entrevistado 1	Não. Os assuntos do trânsito são encaminhados para o DT.
Entrevistado 2	Não. O CTer tem um DT para matérias relacionadas com o trânsito.
Entrevistado 3	Não vejo grande interesse.

Quadro 6.10: Respostas à questão n.º 10

Questão nº10 – Operações de grande envergadura, envolvendo grande número de militares, como cortes de Auto-estradas, que antes se realizavam a nível do GRT, hoje a nível de unidades voltaram a ser efectuadas?	
Entrevistado 1	Actualmente um DT não tem efectivo para isso. Aquele tipo de operações que se faziam antes, actualmente é impensável.
Entrevistado 2	Uma.
Entrevistado 3	Mensalmente todos os DTer's têm uma operação de trânsito ou exclusiva do trânsito.

Quadro 6.11: Respostas à questão n.º 11

Questão nº11 - Dadas a especificidade das matérias rodoviárias e a necessidade de uniformização de procedimentos a nível nacional, quais as diferenças verificadas ao nível da instrução dos militares do DT?	
Entrevistado 1	A uniformização de procedimentos a nível Nacional não existe. Relativamente à instrução, não há.
Entrevistado 2	Hoje não existe. O DT não recebe instruções nem orientações de parte alguma.
Entrevistado 3	A área do Trânsito perdeu. Alguém vinha dar algum esclarecimento e neste ano e meio deixou de haver este cuidado

Quadro 6.12: Respostas à questão n.º 12

Questão 12- Sabendo que o GRT dispunha de uma verba financeira que permitia alguma autonomia a nível logístico sobretudo em reparações urgentes de meios, e dada a necessidade de gestão dos meios para todo o CTer, quais foram as diferenças verificadas ao nível do canal logístico?	
Entrevistado 1	Em termos de meios e aqui em Santarém não posso dizer que houve algum problema. Relativamente à logística geral, dos outros equipamentos não há grandes reparos a fazer, com excepção dos equipamentos próprios do Trânsito
Entrevistado 2	Às subunidades de Trânsito foi sempre dada a primazia no sentido das suas viaturas serem reparadas rapidamente
Entrevistado 3	Neste momento é tudo feito em oficinas da marca e habilitadas. Acabou por melhorar. Agora tanto há falta de equipamentos para o trânsito como há para a territorial.

Quadro 6.13: Respostas à questão n.º 13

Questão nº13 - Tendo em consideração a ZA do CTer e o número reduzido de militares do DT e dos DTer's, poderemos dizer que o DT assume um papel de Subunidade de Reserva ao nível local?	
Entrevistado 1	Não. O DT é uma subunidade orgânica.
Entrevistado 2	Não. Está no mesmo patamar dos outros mas com uma missão específica.
Entrevistado 3	Não concordo, não entendo como reserva. Entendo o trânsito como um meio com bons profissionais na área que dominam.

6.2.2 ENTREVISTA AO ANTIGO CMDT DO GRT2

O Antigo Cmdt do GRT, Tenente-Coronel Amado, é aqui designado como Entrevistado 4.

Quadro 6.28: Resposta à questão n.º 1

Questão nº 1 - Relativamente aos acidentes de viação com mortos qual era a patrulha responsável por tomar conta do acidente com vítimas mortais na ZA do DT Santarém? A que mais próxima estava do acidente de viação independentemente de ser do DTer ou obrigatoriamente uma patrulha do dispositivo do DT	
Entrevistado 4	Uma Patrulha do trânsito.

Quadro 6.29: Resposta à questão n.º 2

Questão nº 2 - Considera que a reorganização territorial permitiu aos Comandantes dos Comandos Territoriais adequar os efectivos às necessidades da actividade operacional?	
Entrevistado 4	Se isso já tivesse acontecido com certeza que os efectivos eram adequados às necessidades da actividade operacional em geral.

Quadro 6.30: Resposta à questão n.º 3

Questão nº 3 - Considera uma mais-valia para o Comandante do CTer deter a capacidade de gestão dos aparelhos especiais (radares, balanças, viatura Pro-vida)?	
Entrevistado 4	Não existe mais-valia nenhuma.

Quadro 6.31: Resposta à questão n.º 4

Questão nº 4 - Considera importante haver uma Secção de trânsito ao nível dos Comandos Territoriais, que permita ao Comandante desenvolver operações coordenadas com o dispositivo Territorial?	
Entrevistado 4	A continuar o dispositivo assim é da máxima importância esta Secção de Trânsito.

Quadro 6.32: Resposta à questão n.º 5

Questão nº 5 - Dada a especificidade das matérias rodoviárias e a necessidade de uniformização de procedimentos a nível nacional, como era ministrada instrução aos militares dos DT's?	
Entrevistado 4	Todas as semanas havia instrução a ser ministrada pelos Cmdt's dos DT's, ou pelos Sargentos do DT. De três em três meses eram nomeados militares para instrução no Comando da Unidade.

Quadro 6.33: Resposta à questão n.º 6

Questão nº 6 - Face à necessidade de gestão dos meios para todo o CTer, qual o impacto da unificação do canal logístico na operacionalidade dos meios do DT?	
Entrevistado 4	Já não me encontrava em Santarém. Que o canal logístico nas BT funcionava muito bem. Agora não sei como funciona.

Quadro 6.34: Resposta à questão n.º 7

Questão nº 7- Tendo em consideração a ZA do CTer e o reduzido número de militares do DT e dos DTer's, poderemos dizer que o DT assume um papel de Subunidade de Reserva ao nível local?	
Entrevistado 4	Se considerar-mos o DT como uma Subunidade de reserva as coisas estão muito mal. O DT deve ter uma actividade operacional independente do CTer.

6.3 RESUMO DO CAPÍTULO 6

Neste capítulo, foram sintetizadas as respostas dos entrevistados, focando os aspectos principais e directamente orientados para as perguntas. Pode-se concluir que na sua maioria as respostas são similares, existindo apenas pequenas disparidades em algumas.

O próximo capítulo vai versar sobre a análise de conteúdo de cada resposta, procurando compreender a visão de cada entrevistado sob o conteúdo proposto pelo Autor.

CAPÍTULO 7

ANÁLISE DE RESULTADOS

7.1 – INTRODUÇÃO

Neste capítulo o Autor pretende fazer a análise das entrevistas realizadas. Importa salientar que foi efectuada a separação dos entrevistados que tomaram parte no processo de Reestruturação Territorial no CTer Santarém do entrevistado que ainda não tendo acompanhado o processo, detém uma profunda experiência de comando na antiga BT.

7.2 ENTREVISTAS

7.2.1- CMDT DT SANTARÉM, ANTIGO 2ºCMDT GRT2, CMDT DO CTER SANTARÉM

7.2.1.1- Análise da Questão nº1

Esta questão objectiva determinar se concluída a reestruturação territorial e no modelo actual, houve alteração no que concerne às vias patrulhadas, tendo em consideração que a área de Acção do DT passou a abarcar todo o distrito de Santarém.

É consensual que “as vias patrulhas continuam a ser as mesmas”¹⁴ havendo “apenas uma questão que diz respeito à A1 e ao Triângulo da 118, 119 e Nacional 10. A1 entre Torres Novas- Fátima, que é área do Distrito de Santarém mas que no tempo da BT esse giro era patrulado pelo DT de Leiria e, a partir de Março-Abril, passou para a responsabilidade do DT de Santarém.”¹⁵ Constatou-se que o “DT Santarém o DT está 55% de grosso modo, daquilo que devia ser, e portanto no modelo de reorganização este distrito só foi contemplado com um DT.”¹⁶

Conclui-se que não houve alteração das vias patrulhadas ainda que aumentada que foi a área de responsabilidade do DT Santarém.

¹⁴ Vide resposta à Questão nº1 do Entrevistado nº2 – Apêndice D

¹⁵ Vide resposta à Questão nº1 do Entrevistado nº 1 – Apêndice C

¹⁶ Vide resposta à Questão nº1 do Entrevistado nº 3 – Apêndice E

7.2.1.2 – Análise da Questão nº2

A presente questão visa objectivar a variação do número de efectivo com missões de patrulhamento no DT assim como as modificações dos giros das respectivas patrulhas atendendo à integração no dispositivo territorial.

“No número de patrulhas não houve”¹⁷, a manutenção dos efectivos e o aumento da área de acção do DT implicou um “esforço enorme por parte dos homens que fazem parte da estrutura do DT que estão nos aparelhos especiais ou nos autos de contra-ordenação e nas restantes secções do DT”¹⁸

Os giros efectuados pelas patrulhas são os mesmos ainda que com o lançamento esporádico de patrulhas para as áreas absorvidas pelo DT.

A resposta é unânime e consagra a dificuldade de gestão de efectivo face às necessidades operacionais.

7.2.1.3 – Análise da Questão nº3

É objectivo do autor nesta questão determinar eventuais modificações na ocorrência a situações específicas, procurando aprofundar o grau de coordenação entre o dispositivo territorial e o do trânsito.

Aquando da ocorrência de um acidente de viação com vítimas mortais é sempre accionado o NICAV que se poderá deslocar “mesmo não havendo vítimas mortais mas atendendo à complexidade do acidente”¹⁹. No que respeita à patrulha que toma conta dos acidentes a responsabilidade é da “malha territorial excepto nas vias de AE que é a patrulha do DT”²⁰ “se o Posto não tem essa possibilidade, contacta o DT e este envia a patrulha mais próxima”²¹.

É consensual que o procedimento está definido e a coordenação é conseguida no que concerne à celeridade na ocorrência aos acidentes de viação.

¹⁷ Vide resposta à Questão nº2 do Entrevistado nº 1 – Apêndice C

¹⁸ Vide resposta à Questão nº2 do Entrevistado nº 3 – Apêndice E

¹⁹ Vide resposta à questão nº3 do Entrevistado nº 1 – Apêndice C

²⁰ Vide resposta à questão nº3 do Entrevistado nº 3 – Apêndice E

²¹ Vide resposta à questão nº3 do Entrevistado nº 1 – Apêndice C

7.2.1.4 – Análise da Questão nº4

Pretende-se com esta questão aferir as transformações práticas na orgânica do DT, por intermédio da identificação da disposição do efectivo dada a extinção de algumas das sub-secções existentes na antiga estrutura orgânica. Visa determinar o eventual aumento do número de efectivo com funções de patrulhamento operacional no DT.

Na prática o que acontece é que apesar de “não existir formalmente uma secção de logística, uma secção de autos, uma secção de acidentes, uma secção de aparelhos especiais; o que existe na actual orgânica é uma secretaria que vai albergar tudo isso.”²² “Os militares que estavam nas secções não desempenhavam exclusivamente funções nas secções”²³ e o efectivo não permitiu o aumento das patrulhas tendo em consideração que o DT está a “50% de grosso modo”²⁴ face ao efectivo orgânico.

Em suma, constata-se a incapacidade do DT adaptar a sua orgânica àquela que está definida, já que as responsabilidades se mantêm e necessariamente têm de ser cumpridas, não obstante o facto de os militares das sub-secções desempenharem igualmente funções diversas como atendimento, condutor e sargento rondante.

7.2.1.5 – Análise da Questão nº5

Torna-se relevante nesta questão, perceber se o processo de reestruturação da Guarda Nacional Republicana ao nível do CTer aumentou as suas capacidades operacionais. Se o facto de um Comando Único possibilitou o encaminhamento de uma coordenação de mais militares para o desempenho da actividade operacional.

“Há novas tarefas que as Unidades não tinham e estavam centralizadas como as questões das operações, a logística, os conselhos administrativos,”²⁵ daí a necessidade de “tirar pessoas aos Postos para criar estruturas que do antecedente não existiam”²⁶, “havendo necessidade de criar estruturas parecidas com as antigas Brigadas”²⁷ o que leva a que “neste momento no Comando Territorial o Estado Maior é superior em todas

²² Vide resposta à questão nº4 do Entrevistado nº 1 – Apêndice C

²³ Vide resposta à questão nº4 do Entrevistado nº 2 – Apêndice D

²⁴ Vide resposta à questão nº4 do Entrevistado nº 3 – Apêndice E

²⁵ Vide resposta à questão nº5 do Entrevistado nº 3 – Apêndice E

²⁶ *Ibidem*

²⁷ *Ibidem*

as vertentes à junção do GRT e do Grupo Territorial”²⁸. Torna-se evidente a incapacidade de adequação dos meios à actividade operacional tendo em conta falta de efectivo para criar a estrutura de Comando Territorial, o que proporcionou que se mantivesse o dispositivo nos mesmos contornos e funcionando “o DT de uma forma independente e “solto” da estrutura territorial.”²⁹

Em jeito de conclusão, pode-se afirmar que todos os entrevistados foram unânimes nas respostas, dizendo que reorganização não permitiu a adequar os efectivos à actividade operacional, mas sim aumentou os efectivos internos dada a necessidade de criação das várias secções.

7.2.1.6 – Análise da Questão nº6

O objectivo desta questão é identificar se com incorporação do DT no CTer passou a ser possível existir uma melhor coordenação dos meios, dirimindo situações de sobreposição de Forças.

“Para haver coordenação completa, teria que quer a nomeação das patrulhas quer o giro que lhe for atribuído e cada uma das missões, ser feita por uma só pessoa, neste caso o Cmdt do CTer ou o Chefe das Operações a escalar as Patrulhas”³⁰e neste momento “não há da parte das operações um controlo dos DT’s.”³¹. Por outro lado a não duplicação de meios não acontece porque não existem “os meios na territorial que deveria ter nem os meios de trânsito e portanto”³² e “o efectivo disponível é quase todo ele para os patrulhamentos nas vias (AE’s e IC’s).”³³

A resposta é consensual, a coordenação não existe e só é evitada dada a falta de efectivo do DT e DTer’s, não sendo possível a coordenação dos meios visto que mesmo estando debaixo de um comando único são os vários comandantes de DTer’s e DT que definem os giros e áreas de actuação.

²⁸ Vide resposta à questão nº5 do Entrevistado nº 1 – Apêndice C

²⁹ Vide resposta à questão nº5 do Entrevistado nº 2 – Apêndice D

³⁰ Vide resposta à questão nº6 do Entrevistado nº 1 – Apêndice C

³¹ Vide resposta à questão nº6 do Entrevistado nº 2 – Apêndice D

³² Vide resposta à questão nº6 do Entrevistado nº 3 – Apêndice E

³³ Vide resposta à questão nº6 do Entrevistado nº 1 – Apêndice C

7.2.1.7 – Análise da Questão nº7

Esta questão procura conhecer o canal de contacto entre os CTer's adjacentes para assuntos de trânsito.

“Os contactos formais são feitos entre Cmdt's CTer's”³⁴ o que significa que “as questões mais de primeira mão são sempre faladas entre CTer's”³⁵ e “posteriormente através de entendimento, para as questões mais de pormenor passou-se para os Comandantes de DT's.”³⁶

Todos os entrevistados afirmam que o contacto é estabelecido em primeira mão pelo CTer e só depois é delegada a coordenação aos cmdt's DT's

7.2.1.8 – Análise da Questão nº8

É objectivo do autor nesta questão verificar a entidade responsável pela gestão dos aparelhos especiais de trânsito, dada a relevante importância dos mesmos em acções de prevenção da sinistralidade rodoviária.

“Quem define a coordenação dos meios é o Cmdt DT”³⁷, tendo responsabilidade “da utilização e de gestão desses meios, contudo, semanalmente de acordo com o Plano de Actividade Operacional são estabelecidas operações, e de acordo com as solicitações dos próprios DTer's”³⁸ e “no fundo o emprego dos meios, com essa nuance é exactamente aquilo que era.”³⁹

A localização/disposição no terreno dos aparelhos especiais permanece, como do antecedente à responsabilidade do Cmdt DT, cabendo-lhe através da análise da informação de sinistralidade a definição de áreas onde estes meios produzam resultados no sentido de reduzir o número de acidentes. No entanto, verifica-se que o Cmdt CTer, define áreas do CTer específicas para utilização desses aparelhos, através da informação dos DTer's e compilada pela SOITRP.

³⁴ Vide resposta à questão nº7 do Entrevistado nº2 – Apêndice D

³⁵ Vide resposta à questão nº7 do Entrevistado nº 1 – Apêndice C

³⁶ Vide resposta à questão nº7 do Entrevistado nº 3 – Apêndice E

³⁷ Vide resposta à questão nº8 do Entrevistado nº2 – Apêndice D

³⁸ Vide resposta à questão nº8 do Entrevistado nº3 – Apêndice E

³⁹ Vide resposta à questão nº8 do Entrevistado nº 1 – Apêndice C

7.2.1.9 – Análise da Questão nº9

Sabendo que o CTer comporta na sua estrutura apenas um DT para toda a área do Distrito e dada a sensibilidade das matérias relacionadas com o trânsito, sobretudo em termos de acidentes de viação, o autor pretende identificar a opinião dos entrevistados sobre a eventual criação de uma Secção de trânsito ao nível do CTer.

“O CTer tem um DT para matérias relacionadas com o trânsito”⁴⁰ daí que “Não faz sentido porque tudo o que é relacionado com o trânsito se o DT pertence ao CTer trata”⁴¹ e “ter uma secção de trânsito era mesma coisa que ter uma secção de territorial.”⁴²

Os três entrevistados consideram que não há necessidade de existir uma secção de trânsito na orgânica do CTer, visto que existe um DT que trata das matérias relacionadas com trânsito e nesse sentido auxilia o Cmdt CTer nas decisões que lhe compete a esse nível.

7.2.1.10 – Análise da Questão nº10

Esta questão objectiva perceber se houve possibilidade de após a reestruturação desenvolver operações de grande envergadura em matéria de fiscalização rodoviária ao nível das Unidades, uma vez que do antecedente havia a capacidade de as efectuar concentrando os militares do DT’s do GRT.

As respostas a esta questão são algo divergentes na medida em que o entrevistado nº1 afirma que do antecedente e “quando assim entende-se o Cmdt do GRT, juntar 100 a 150 militares entre pessoal dos DT’s e pessoal dito administrativo do comando do Grupo”, sendo que “actualmente um DT não tem efectivo para isso.”

O entrevistado nº2 ressalva que na actual estrutura se recorda ter sido efectuada na “apenas uma, em Abrantes”.

O entrevistado nº 3 responde dizendo que “De Grosso modo mensalmente todos os DTer’s têm uma operação de trânsito ou exclusiva do trânsito.”

Os entrevistados nºs 1 e 2 salientam a dificuldade de garantir operações de grande envergadura com militares do trânsito, apontando o número reduzido de militares do DT. O entrevistado nº3 garante que as operações são asseguradas através das operações semanais dos DTer’s e quinzenais com a participação do DT e DTer’s.

⁴⁰ Vide resposta à questão nº9 do Entrevistado nº2 – Apêndice D

⁴¹ Vide resposta à questão nº9 do Entrevistado nº1 – Apêndice C

⁴² Vide resposta à questão nº9 do Entrevistado nº3 – Apêndice E

7.2.1.11 – Análise da Questão nº11

A permanente actualização dos militares da Guarda Nacional Republicana em matérias legislativas e procedimentais é uma das necessidades para o desempenho da actividade operacional. Deste modo, o Autor objectiva conhecer eventuais diferenças verificadas na forma de instrução dos militares do DT antes e após a reestruturação territorial.

“Antes todos os militares eram concentrados no Comando da Unidade, cada Comando GRT mandava entre dois a cinco militares em cada período para irem receber instrução ao Comando. Para além das directivas e fichas técnicas que eram enviadas”⁴³, “quando havia alterações legislativas ou circulares ou novos decretos que tocassem nesta área do trânsito, alguém vinha dar algum esclarecimento e neste ano e meio deixou de haver este cuidado.”⁴⁴ e portanto “hoje não existe, o DT não recebe instruções nem orientações de parte alguma.”⁴⁵

No período da BT os entrevistados focam a divulgação de fichas técnicas aos militares e períodos específicos de instrução para os militares, permitindo uma actualização contínua dos diplomas publicados. Actualmente este tipo de instrução não é ministrada, e portanto passou a ser descurada.

7.2.1.12 – Análise da Questão nº12

Na presente questão, o autor pretende conhecer, como é assegurado o apoio logístico do DT, tendo em consideração a unificação do canal logístico do DT com o do CTer.

Em termos da manutenção auto “houve uma preocupação do CTer para que as viaturas estivessem em funcionamento,”⁴⁶ sendo “sempre dada a primazia no sentido das suas viaturas serem reparadas rapidamente”⁴⁷ e portanto “há mais de um ano e meio que a reparação de todos os veículos demora uma semana ou duas, é tudo feito em oficinas civis. Tanto faz ser do territorial como do trânsito.”⁴⁸ No entanto, deve-se apontar que “no tempo da BT quase todos os anos recebíamos viaturas novas. A frota de viaturas estava em constante renovação. Em 2009 não recebemos viatura nenhuma, em 2008 também

⁴³ Vide resposta à questão nº11 do Entrevistado nº1 – Apêndice C

⁴⁴ Vide resposta à questão nº11 do Entrevistado nº3 – Apêndice E

⁴⁵ Vide resposta à questão nº11 do Entrevistado nº2 – Apêndice D

⁴⁶ Vide resposta à questão nº12 do Entrevistado nº1 – Apêndice C

⁴⁷ Vide resposta à questão nº12 do Entrevistado nº2 – Apêndice D

⁴⁸ Vide resposta à questão nº12 do Entrevistado nº3 – Apêndice E

não”⁴⁹. “Quanto à logística em geral, dos outros equipamentos não há grandes reparos a fazer, com excepção dos equipamentos próprios do Trânsito, isto é, com os cinturões brancos e com os coldres,”⁵⁰.

Em suma, constata-se a reparação das viaturas tanto do trânsito como do territorial sempre foi uma preocupação específica do CTer, ainda que não tenham sido distribuídas novas viaturas ao DT com a mesma assiduidade do antecedente. Os entrevistados concordam que a distribuição do restante equipamento é morosa mas que é um facto transversal a toda a GNR.

7.2.1.13 – Análise da Questão nº13

Verificada a missão do DT e a vasta zona de acção do CTer, tendo em consideração o número reduzido de efectivos face ao quadro previsto, importa perceber o papel actual do DT. Nesta questão o Autor procura conhecer a opinião dos entrevistados face à missão em termos práticos do DT Santarém.

“Não diria que o DT é uma Subunidade de Reserva, o DT é uma subunidade orgânica”⁵¹, que se encontra “num patamar exactamente igual ao dos outros Destacamentos”⁵², desempenhando apenas uma missão de “especialistas nesta área como há outros na fiscal”⁵³.

A resposta dos entrevistados é objectiva esclarecendo que não concordam que o DT assuma papel de sub-Unidade de reserva, referindo até que o DT “ao efectivo que tem destina-se a patrulhar as vias que obrigatoriamente e contratualmente tem de fazer que é o caso das Auto-Estradas”⁵⁴ havendo dificuldade em deslocar efectivo para outro tipo de missões como reforço das sub-Unidades Territoriais.

⁴⁹ Vide resposta à questão nº12 do Entrevistado nº1 – Apêndice C

⁵⁰ *Ibidem*

⁵¹ Vide resposta à questão nº13 do Entrevistado nº1 – Apêndice C

⁵² Vide resposta à questão nº13 do Entrevistado nº2 – Apêndice D

⁵³ Vide resposta à questão nº13 do Entrevistado nº3 – Apêndice E

⁵⁴ Vide resposta à questão nº13 do Entrevistado nº1 – Apêndice C

7.2.2- ANTIGO EX-CMDT GRT2

7.2.2.1 – Análise da Questão nº1

Com a presente questão o Autor pretende determinar se na Estrutura anterior existia coordenação em missões de carácter específico e que necessitassem de alguma celeridade na activação dos meios.

“Casos havia em que as Patrulhas do PTer tomavam conta do acidente, mas só por impossibilidade da Patrulhas de Trânsito,”⁵⁵ ou seja em situações normais seria o DT a tomar conta deste tipo de acidentes.

O entrevistado afirma que esta responsabilidade cabia ao DT na sua área de acção, mas referencia uma excepção na impossibilidade este ocorrer à situação.

7.2.2.2 – Análise da Questão nº2

Torna-se importante no quadro de opiniões, conhecer o pensamento do entrevistado, concluída que foi a reestruturação relativamente aos às benesses da integração do DT no CTer.

“Se isso já tivesse acontecido com certeza que os efectivos eram adequados às necessidades da actividade operacional em geral e não especificamente do trânsito”⁵⁶. Uma vez mais é focada a dificuldade de adequação de meios face ao reduzido efectivo, o entrevistado foca a necessidade de aumento de recursos humanos para que o objecto desta questão seja uma realidade.

7.2.2.3 – Análise da Questão nº3

Os aparelhos especiais de trânsito são uma forte “arma” de combate e prevenção da sinistralidade rodoviária, constituindo uma potencialidade para quem detém a possibilidade de gestão destes meios. Integrado o DT no CTer, o Autor busca uma resposta para as vantagens da gestão destes aparelhos passarem a competir ao CTer.

⁵⁵ Vide resposta à questão nº1 do Entrevistado nº4 – Apêndice F

⁵⁶ Vide resposta à questão nº2 do Entrevistado nº4 – Apêndice F

O entrevistado assegura que “Não existe mais-valia nenhuma”⁵⁷, acrescentando a importância de esses aparelhos devem estar “debaixo do controle operacional de quem os comanda no trânsito.”⁵⁸

O entrevistado afirma que a disposição dos aparelhos especiais tem de pertencer ao Cmdt DT, já que este tem a competência específica em matérias rodoviárias.

7.2.2.4 – Análise da Questão nº4

A presente questão tem como finalidade Obter informações quanto à necessidade de um órgão de acessória no CTer em matérias Rodoviárias. A envolvimento que estas têm não só ao nível do DT mas também dos DTer’s, leva o autor a aplicar esta questão, procurando perceber a realidade da área em análise.

“A continuar o dispositivo assim é da máxima importância esta Secção de Trânsito,”⁵⁹ o entrevistado assegura que as matérias de trânsito detêm alguma sensibilidade o que, dada a envolvimento do Cmdt DT na actividade operacional e a necessidade de cruzamento de informação dos DTer’s, torna necessária a existência de um órgão de apoio directo para questões desta natureza.

7.2.2.5 – Análise da Questão nº5

Tomar conhecimento das formas de instrução do dispositivo do Trânsito no passado, é o objectivo do autor nesta questão.

O entrevistado afirma que “Todas as semanas havia instrução a ser ministrada pelos Cmdt’s dos DT’s, ou pelos Sargentos do DT”⁶⁰, acrescida de formação repartida em cada três meses, onde “eram nomeados militares para instrução no Comando da Unidade.”⁶¹

Conclui-se que existiam períodos bem definidos para instrução e os militares viam os seus conhecimentos permanentemente actualizados.

⁵⁷ Vide resposta à questão nº3 do Entrevistado nº4 – Apêndice F

⁵⁸ *Ibidem*

⁵⁹ Vide resposta à questão nº4 do Entrevistado nº4 – Apêndice F

⁶⁰ Vide resposta à questão nº5 do Entrevistado nº4 – Apêndice F

⁶¹ *Ibidem*

7.2.2.6 – Análise da Questão nº6

O canal logístico suporta toda actividade operacional e é importante conhecer as diferenças a este nível antes e após a reestruturação. Na presente questão o Autor visa identificar o impacto da unificação do canal logístico do DT com o do CTer.

O entrevistado afirma que o “canal logístico nas BT funcionava muito bem”⁶², e que portanto conseguir garantir o apoio constante aos operacionais no terreno. Diz também não ter conhecimento da realidade actual uma vez que não já não exercia funções aquando da reestruturação.

7.2.2.7 – Análise da Questão nº7

É importante aprofundar o papel do DT na realidade Territorial face aos meios humanos de que dispõe a área de acção abrangente. Desta forma, pretende-se saber a opinião do entrevistado quanto à actuação prática do DT.

Segundo o entrevistado se o DT foi considerado “como uma Sub de reserva as coisas estão muito mal.”⁶³ Devendo ser encarado como uma sub-Unidade equiparada ao DTer. Acrescenta ainda que o “DT deve ter uma actividade operacional independente do CTer”⁶⁴, e para isso necessita de estar “reorganizado a nível Nacional com um Comando único”⁶⁵.

7.3 – RESUMO DO CAPÍTULO 7

Neste capítulo foram analisadas todas as entrevistas efectuadas, procurando em cada uma delas obter informações de experiencias vivas nos três períodos da reorganização (antes-durante-após). Foi tido em consideração o facto de um dos entrevistados já não se encontrar no activo mas que exerceu funções de comando na Unidade extinta e por isso assume um papel preponderante no estudo, daí o Autor ter optado por analisar a entrevista aplicada separadamente das restantes. No seguinte capítulo, serão tecidas algumas conclusões e recomendações finais, para além da verificação das hipóteses de estudo, e limitações encontradas, seguindo-se as recomendações finais do Autor para futuras investigações no universo desta matéria.

⁶² Vide resposta à questão nº6 do Entrevistado nº4 – Apêndice F

⁶³ Vide resposta à questão nº7 do Entrevistado nº4 – Apêndice F

⁶⁴ *Ibidem*

⁶⁵ *Ibidem*

CAPÍTULO 8

CONCLUSÕES

8- INTRODUÇÃO

É fundamental para o término conclusivo deste trabalho de investigação, a análise e verificação das hipóteses colocadas pelo Autor com vista ao alcance da resposta ao problema inicial que se prende com a realidade compensatória ou não da integração dos DT's na actividade operacional dos CTer's. As limitações encontradas objectivam focar as dificuldades ocorridas ao longo do trabalho e que conduziram o Autor no seu percurso investigacional.

Importa por fim fazer algumas recomendações que o Autor considera serem do maior interesse aprofundar em investigações futuras.

8.2 VERIFICAÇÃO DAS HIPÓTESES

A revisão bibliográfica e a aplicação do método científico seleccionado tiveram como propósito a resposta à pergunta de partida, bem como à refutação, validação total ou parcial das hipóteses que originaram as questões das entrevistas levadas a cabo no trabalho de campo.

“**H1:** As áreas de cobertura dos Destacamentos de Trânsito, não sofreram alterações relativamente à antiga estrutura.”

A hipótese é **totalmente validada** pela análise dos resultados às questões nºs 1 e 2 da Entrevista realizada ao Cmdt DT Santarém, Antigo 2º Cmdt GRT2, Cmdt CTer Santarém.

“**H2:** Ocorrências a situações específicas como ocorrência a acidentes de viação com mortos não sofreram alterações procedimentais.”

A hipótese **totalmente validada** pela análise dos resultados à questão nº 3 da Entrevista realizada ao Cmdt DT Santarém, Antigo 2º Cmdt GRT2, Cmdt CTer Santarém e à questão nº 1 da entrevista realizada ao antigo Cmdt GRT2.

“**H3:** A extinção das sub-secções de apoio dos Destacamentos de Trânsito trouxe aumentos significativos ao número de militares no serviço operacional. A hipótese é

refutada pela análise dos resultados às questões nºs 4 e 5 da Entrevista realizada ao Cmdt DT Santarém, Antigo 2º Cmdt GRT2, Cmdt CTer Santarém.

“**H4:** A nova estrutura permite aos Comandantes do Comandos Territoriais fazer uma melhor gestão das diversas valências ao nível local.”

A hipótese é **refutada** pela análise dos resultados às questões nºs 5 e 6 da Entrevista realizada ao Cmdt DT Santarém, Antigo 2º Cmdt GRT2, Cmdt CTer Santarém e à questão nº 2 da entrevista realizada ao antigo Cmdt GRT2.

“**H5:** A reestruturação veio dificultar a coordenação diária entre Patrulhas dos Destacamentos de Trânsito adjacentes.”

A hipótese é **parcialmente validada** pela análise dos resultados à questão nº 7 da Entrevista realizada ao Cmdt DT Santarém, Antigo 2º Cmdt GRT2, Cmdt CTer Santarém.

“**H6:** A disposição dos aparelhos especiais permanece ao cargo dos Destacamentos Trânsito.”

A hipótese **parcialmente validada** pela análise dos resultados à questão nº 8 da Entrevista realizada ao Cmdt DT Santarém, Antigo 2º Cmdt GRT2, Cmdt CTer Santarém e à questão nº 3 da entrevista realizada ao antigo Cmdt GRT2.

“**H7:** Na nova estrutura torna-se importante a existência de uma Secção de Trânsito ao nível dos Comandos territoriais.”

A hipótese é **refutada** pela análise dos resultados à questão nº 9 da Entrevista realizada ao Cmdt DT Santarém, Antigo 2º Cmdt GRT2, Cmdt CTer Santarém e à questão nº 4 da entrevista realizada ao antigo Cmdt GRT2.

“**H8:** Actualmente existe dificuldade de agrupamento de efectivo para realização de operações de grande envergadura.”

A hipótese **parcialmente validada** pela análise dos resultados à questão nº 10 da Entrevista realizada ao Cmdt DT Santarém, Antigo 2º Cmdt GRT2, Cmdt CTer Santarém

“**H9:** A formação aos efectivos dos Destacamentos de Trânsito não é uniforme ao nível Nacional.”

A hipótese **totalmente validada** pela análise dos resultados à questão nº 11 da Entrevista realizada ao Cmdt DT Santarém, Antigo 2º Cmdt GRT2, Cmdt CTer Santarém e à questão nº 5 da entrevista realizada ao antigo Cmdt GRT2.

“**H10:** Actualmente existem mais dificuldades logísticas no que respeita à manutenção e aquisição de meios para os Destacamentos de Trânsito.”

A hipótese é **parcialmente validada** pela análise dos resultados à questão nº12 da Entrevista realizada ao Cmdt DT Santarém, Antigo 2º Cmdt GRT2, Cmdt CTer Santarém.

“**H11:** Os Destacamentos de Trânsito constituem-se como uma Unidade de Reserva ao nível local.”

A hipótese é **refutada** pela análise dos resultados à questão nº13 da Entrevista realizada ao Cmdt DT Santarém, Antigo 2º Cmdt GRT2, Cmdt CTer Santarém e à questão nº 7 da entrevista realizada ao antigo Cmdt GRT2.

Em resposta à pergunta de partida, pode-se afirmar que a integração do DT no CTer que o modo de funcionamento do DT quer em termos estruturais quer em termos de vias patrulhadas não sofreram alterações. O cmdt CTer não dispõe de capacidades face ao número de efectivos para gerir a nova valência e coordenar a sua actuação com a das restantes sub-Unidades. O cmdt de DT continua a dispor do efectivo e dos meios como do antecedente, ainda que com dificuldades ao nível da instrução dos militares.

Em suma, o Autor considera que a reorganização territorial não constituiu uma mais-valia para a fiscalização rodoviária.

8.3 CONCLUSÕES E RECOMENDAÇÕES

Findo o estudo aprofundado por método científico e analisadas que foram as hipóteses, importa fazer algumas conclusões que esclareçam a pergunta de partida.

A reestruturação do dispositivo do trânsito ficou limitada à integração dos DT's na estrutura territorial e à criação de uma Unidade especializada, com 172 militares na sua orgânica e com missões de reforço e instrução a todo o dispositivo territorial, não acatando a segunda recomendação de criação de uma estrutura superior (Divisão de Trânsito) que assegurasse a coordenação de missões de carácter nacional.

Ao nível do distrito de Santarém a integração do DT no CTer e o conseqüente aumento da ZA não proporcionou um acréscimo de militares no desempenho operacional, visto que apesar de organicamente as secções do DT terem sido extintas na prática não foi possível e o número de efectivos não aumentou. Razões pelas quais ficou impossibilitada a optimização dos recursos humanos e materiais e a capacidade de gestão, coordenação e intervenção da força ao nível local, tendo em consideração que o efectivo é orientado

para os principais eixos rodoviários do Distrito (AE's e IC's). A coordenação das patrulhas do dispositivo Territorial e do Trânsito é igualmente efectuado pelos respectivos Cmdts de DT e DTer, pelo que a eliminação de replicação ao nível dos serviços só é uma realidade devido à falta de efectivos. A ausência de uma estrutura que garanta a instrução dos militares do Trânsito aumenta a dificuldade da uniformização de procedimentos.

Face ao exposto e no estudo de caso efectuado o Autor considera que a integração do DT no CTer Santarém não constituiu uma mais-valia para a fiscalização rodoviária.

Assim, o Autor considera igualmente, que o processo de reestruturação não atingiu os objectivos percebidos pela Accenture, pela Resolução do Conselho de Ministros nº 44/2007 de 19 de Março e visados nas “Grandes Opções do Plano 2005-2009 – Estado de Execução e Principais Linhas de Actuação Política para 2008”.

Torna-se importante encontrar uma solução para a estrutura da valência de Trânsito, razão pela qual o Governo criou uma comissão que desenvolveu algumas propostas nesse sentido, como sendo a criação de uma Divisão de Trânsito e Segurança Rodoviária, mantendo a UNT; extinção da UNT, passando a responsabilidade para os Comandos Territoriais; centralização da força num comando único, à semelhança do que acontecia com a extinta BT.

8.4 LIMITAÇÕES DA INVESTIGAÇÃO

Esta temática foi alvo de alguma controvérsia ao longo do ano transacto e ainda no presente ano, tendo surgido diversas opiniões políticas e associativas que polemizavam o assunto reestruturação da valência de Trânsito, chegando a termos de ser nomeada uma comissão para propor eventuais alterações na estrutura actual do trânsito, a qual já elaborou a proposta, não reflectindo qualquer decisão política até à data de realização deste trabalho. A delimitação do problema e a orientação do trabalho para um estudo científico com objectivos específicos e verificáveis no terreno, afastando quaisquer outras bases de sustentação que prejudicassem o método científico constituíram uma das principais dificuldades.

Importa ainda referir que de todas as limitações a principal está relacionada com as limitações de conhecimento do Autor sobre a matéria de estudo, associadas ao limite de páginas e ao reduzido tempo exclusivo para o trabalho. Ainda que com uma imensa vontade de contribuir com produto inovador para Instituição e face a todas estas dificuldades, apenas foi possível alcançar módicas conclusões e recomendações futuras.

8.5 PROPOSTAS PARA PROSSEGUIMENTO DE FUTURA INVESTIGAÇÃO

Face às limitações da investigação, e sabendo que muito ficou por tratar, o Autor faz agora algumas propostas no sentido de enriquecer futuras investigações.

O alargamento do presente estudo aos restantes CTer's, a análise pormenorizada das propostas efectuadas pela comissão que apreciou a Orgânica do Trânsito na GNR e um estudo sobre as missões atribuídas à UNT e a sua actividade actual constituem três eventuais pontos de partida para novas investigações.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Livros

- ALVES, A.C (2008) *Em Busca de uma Sociologia da Polícia*, Revista da Guarda
- CAZENEUVE, Jean (1978) *Dez Grandes Noções da Sociologia*, Editores Moraes
- CHAMBEL, Maria; CURRAL, Luís (2008) *Psicologia Organizacional da Estrutura à Cultura*, Livros Horizonte
- FERREIRA, J. M. C., NEVES, J., CAETANO, A. (2001), *Manual de Psicossociologia das Organizações*, Lisboa: McGraw-Hill.
- Guerra, I.C (2006) (1ª Ed.), *Pesquisa Qualitativa e Análise de Conteúdo: Sentidos e Formas de uso*, Estoril: Principia Editora.
- MOREIRA, Adriano (1963) *Princípios Gerais de Direito (lições)*, Ed AA-ISCSPU, Lisboa
- QUIVY, Raymond; CAMPENHOUT, Luc Van, (2003) (3ª Ed.) *Manual de Investigação em Ciências Sociais*, Lisboa, Gradiva
- SANTOS, J.R (2005) *Metodologia das Ciências Sociais*, Documento de Estudo, AM, CIDEHUS
- SARMENTO, Manuela (2008) *Guia Prático sobre a Metodologia Científica para a Elaboração, Escrita e Apresentação de Teses de Doutoramento, Dissertação de Mestrado e Trabalhos de Investigação Aplicada*, Lisboa, Universidade Lusíada Editora

Legislação

- Lei nº 31/2007 de Agosto – Aprova as Grandes Opções do Plano para 2008 no âmbito de Segurança Rodoviária.
- Lei nº 63/2007 de 06 de Novembro - Aprova a Lei Orgânica da Guarda Nacional Republicana
- Decreto de Lei nº 265/70 de 12 de Junho – Atribui à Guarda Nacional Republicana as competências cometidas à PVT
- Decreto-Lei n.º 333/83, de 14 de Julho – Aprova a Lei Orgânica da Guarda Nacional Republicana
- Decreto-Lei n.º 114/94, de 3 de Maio – Aprova o Código da Estrada
- Despacho nº 76/08 – OG de 22 de Dezembro de 2008 – Define as competências e estruturas da UNT

Portaria n.º 340-A/2007 de 30 de Março - Define as competências territoriais da GNR e da PSP

Portaria n.º 1450/2008 de 16 de Dezembro – Orgânica da GNR -Aprovou a orgânica da Guarda Nacional Republicana

Trabalhos Finais de Curso, Mestrados entre outros Trabalhos científicos

CUNHA, Miguel; REGO, Arménio (2002) *As Duas Fases da Mudança Organizacional: Planeada e Emergente*

ALVES, N.F.C (2008) *As Consequências da Reorganização Territorial da GNR e a Fiscalização Rodoviária*, Trabalho de Investigação Aplicada, Lisboa, Academia Militar

Revistas e Artigos

ASSUNÇÃO, Mansilha (2003) *Comemorações do aniversário da BT*. Revista da Guarda, Edição nº3 Julho-Setembro
CARVALHO, P.P (2009) *Mudança organizacional, Percursos e Ideias - Nº 1*, Revista Científica do ISCET

BRANCO, C.M.G (2009) *A Nova Orgânica da Guarda Nacional Republicana*, Revista da Guarda, edição nº2 Abril-Junho

RUANO, A.M (2009) *La Agrupación de Tráfico cumple 50 años*, Revista da Guardia Civil nº782

Endereços Internet

JUNG, C.F (2003) *Metodologia Científica, Ênfase em Pesquisa Tecnológica*; 3ª Edição Revisada e Ampliada. Retirado da internet em Junho 02,2010.

<http://www.geologia.ufpr.br/graduacao/metodologia/metodologiajung.pdf>

Evolução para uma força de segurança militarizada. (n.d). Retirado da internet em Junho 01, 2010.

<http://www.mai.gov.pt/index.php?s2=memoria&pid=98>

Guardia Civil, <http://www.guardiacivil.es/quesomos/index.jsp> endereço consultado em Junho 14,2010

Guardia

Civil, <http://www.guardiacivil.es/quesomos/organizacion/operaciones/trafico/#COMETIDOS>, endereço consultado em Junho 03, 2010

Dicionários e Enciclopédias

Dicionário Enciclopédico; Koogan Larousse Selecções; Reader's Digest Volume I – Léxico Comum.

CORREIA, António, et al, *Grande Enciclopédia Portuguesa e Brasileira - Volume XXV*, Editorial Lisboa.

MACHADO, J.P. (1991) *Grande Dicionário da Língua Portuguesa – Volume V*, Perigrina, Publicações Alfa.

MACHADO, J.P (1981) *Grande Dicionário da Língua Portuguesa – Volume VIII*, Amigos do Livro Editores.

Dicionário da Língua Portuguesa Contemporânea da Academia das Ciências de Lisboa (1991) – Volume II G-Z, Verbo.

ÉTIENNE, Jean; BLOES, Françoise (1991) *Dicionário de Sociologia As Noções os Mecanismos e os Autores*

BOUDON, Raymond, et al, tradução RIBEIRO, António (1990) *Dicionário de Sociologia*, Publicações Dom Quixote

ANEXOS

ANEXO A

CRIAÇÃO DA BT

Decreto de Lei nº 265/70 de 12 de Junho

Artigo 1.º

1. A competência para a fiscalização do cumprimento das disposições legais e regulamentares sobre viação terrestre e transportes rodoviários, que actualmente pertence à Polícia de Viação e Trânsito (P.V.T), passa a ser exercida pela Guarda Nacional Republicana (G.N.R).
2. A Direcção-Geral de Transportes Terrestres e o Ministro das Comunicações continuarão a exercer a competência que actualmente possuem em matéria de viação e transportes, nomeadamente quanto à centralização de processos e registos, exames técnicos de condutores e de veículos, autorização de transportes e medidas de inibição de conduzir.
3. A competência atribuída à G.N.R não exclui a que a lei confere à Polícia de Segurança Pública (P.S.P), em relação às vias públicas das povoações e nos distritos autónomos das ilhas adjacentes, bem como a pertencente a outras autoridades com jurisdição sobre estradas e caminhos.

Artigo 2.º

Compete à G.N.R, em matéria de viação e transportes:

- a) Policiar as estradas e caminhos, assegurando a prevenção das infracções relativas ao trânsito e à segurança e circulação dos transportes rodoviários;
- b) Levantar autos de notícia, receber denúncias e fazer participações pela prática de infracções às normas a que se refere o artigo 1.º, n.º 1, deter os infractores, apreender veículos e outros instrumentos de delito, exercer a acção penal quanto às infracções que devam ser julgadas em processo sumário ou de transgressão e proceder à instrução preparatória dos processos, quando necessária;
- c) Prestar, por iniciativa própria ou a pedido, o auxílio possível aos utentes das vias públicas, promovendo com urgência o socorro dos doentes e sinistrados pelo modo mais adequado;
- d) Dar ao Ministério das Comunicações, para o exercício das funções deste em matéria

de viação e transportes, toda a cooperação que lhe for requerida e prestar, no âmbito da sua competência, a colaboração que lhe for solicitada pelas autoridades policiais, administrativas e judiciais;

e) Coadjuvar os serviços competentes quanto à conservação das estradas e seus acessórios, participando-lhes aquilo que tiver por conveniente e praticando as diligências indispensáveis para evitar acidentes.

Art. 3.º

1. Para o desempenho da competência conferida à G.N.R em matéria de viação e trânsito, é criada no quadro das unidades da corporação a Brigada de Trânsito (B.T).

2. A B.T da G.N.R compreenderá, além de uma companhia de comando, quatro grupos regionais de trânsito (G.R.T), que agruparão dezoito destacamentos de trânsito (D.T), um por cada distrito do continente.

3. Quando as necessidades do policiamento de certa zona o exigirem, poderão ser constituídos, na directa dependência do comando de um G.R.T ou da própria B.T, formações permanentes ou temporárias.

4. A companhia de comando depende directamente do comandante da Brigada; os G.R.T e os D.T serão destacados e adidos, respectivamente, nos batalhões e nas companhias da G.N.R afectos ao serviço rural.

Art. 4.º

1. O comando da B.T. é exercido por um oficial com a patente de coronel ou tenente-coronel, directamente dependente do Comando-Geral e coadjuvado por um 2.º comandante com a patente de major ou tenente-coronel.

2. A cooperação da G.N.R com o Ministério das Comunicações, em matéria de viação e transportes, será normalmente assegurada através do comando da B.T, por delegação do comandante-geral da Guarda.

3. Os Ministros do Interior e das Comunicações regularão em despacho conjunto os termos em que deverá operar-se a cooperação referida no número anterior, nomeadamente quanto à participação da B.T em acções especiais de fiscalização que o Ministério das Comunicações tenha por conveniente para a disciplina do trânsito e dos transportes rodoviários.

4. A Repartição de Operações e Informações do Estado-Maior do Comando-Geral da G. N. R. compreenderá uma secção destinada às matérias referentes ao trânsito da competência da corporação.

Art. 5.º

1. Cada G.R.T será comandado por um capitão e cada D.T terá por comandante um tenente.

2. As unidades de B.T ficarão subordinadas:

Aos comandos das unidades territoriais da G. N. R. da área em que se encontram destacadas para todos os efeitos, excepto os relativos ao serviço de trânsito;

Ao comando da B.T para estes últimos.

3. As ordens do comando da B.T deverão ser transmitidas por intermédio dos comandos das unidades territoriais em que as unidades de trânsito se encontram destacadas. Em caso de urgência, poderão estas ordens ser transmitidas directamente, mas sempre com conhecimento ao comando da unidade territorial respectiva.

Art. 6.º

1. As forças e os meios de acção da G.N.R cuja aptidão possa ter melhor aproveitamento no serviço da B.T poderão ser integrados nesta a todo o tempo, mediante portaria dos Ministros do Interior e das Finanças.

2. O comandante-geral pode afectar, a título temporário, ao serviço da B.T quaisquer forças do seu comando.

ANEXO B

UNIDADE BT

Decreto-Lei n.º 333/83, de 14 de Julho

CAPÍTULO III

Tropas

Artigo 25.º

(Unidades)

1 - As tropas constituem os meios de que o comandante-geral dispõe para o cumprimento da missão atribuída à Guarda Nacional Republicana.

2 - As unidades da Guarda Nacional Republicana são:

(...)

c) Unidade especial: Brigada de Trânsito (BT);

(...)

6 - A Brigada de Trânsito articula-se em grupos regionais de trânsito e destacamentos de trânsito.

Artigo 34.º

(Áreas de responsabilidade)

1 - A responsabilidade territorial da Guarda Nacional Republicana exerce-se sobre a parte continental do País, excluídas as zonas urbanas e outras especialmente cometidas à Polícia de Segurança Pública e à Guarda Fiscal, onde a intervenção da Guarda Nacional Republicana seja condicionada ao pedido daquelas, à sua ausência momentânea ou a ordem superior.

2 - A área de responsabilidade de cada um dos escalões subordinados é a seguinte (quadro III):

a) Brigada de Trânsito: o território continental;

(...)

ANEXO C

COMPETÊNCIA DE FISCALIZAÇÃO

Decreto-Lei n.º 114/94, de 3 de Maio

Artigo 5.º

Fiscalização do trânsito

1 - A fiscalização do cumprimento das disposições do Código da Estrada e legislação complementar incumbe:

- a) À Direcção-Geral de Viação e à Brigada de Trânsito da Guarda Nacional Republicana em todas as vias públicas;
- b) À Guarda Nacional Republicana e à polícia de Segurança Pública, em todas as vias públicas;
- c) Ao Instituto das Estradas de Portugal, nas vias Públicas sob a sua jurisdição;
- d) Às câmaras municipais; nas vias públicas sob a respectiva jurisdição.

ANEXO D

ESTUDO ACCENTURE 2006

Relatório final do Estudo de Racionalização de Estruturas da GNR e da PSP Agosto 2006

Em termos de atribuições, verifica-se actualmente uma clara sobreposição entre Unidades

Territoriais e Unidades Especiais da GNR. De acordo com alíneas d), e), e f) do Artº 2º da sua Lei

Orgânica, a missão da Guarda contempla, em termos globais, atribuições relativas às áreas de trânsito, fiscais e aduaneiras. Verifica-se, na prática, que a fronteira e articulação entre Unidades Territoriais e Especiais relativamente a estas atribuições resulta tipicamente de um entendimento tácito entre as mesmas.

Por exemplo, a Brigada de Trânsito centra a sua actividade nos principais eixos e vias rodoviárias do território continental, enquanto que as Unidades Territoriais exercem a sua competência no domínio do trânsito no interior das localidades e em vias secundárias na sua área geográfica de actuação. No entanto, face ao elevado nível de sinistralidade que se verifica nas vias secundárias, a Brigada de Trânsito tem previsto o alargamento da sua actuação a toda a rede de estradas do território nacional, dentro do perímetro de actividade da GNR.

(...)

Assim, no que respeita ao novo modelo de organização, recomenda-se que as Unidades Especiais – Brigada Trânsito e Brigada Fiscal – sejam integradas nas actuais Unidades Territoriais, à semelhança de outros modelos integrados já existentes na própria Guarda, como é o caso da Investigação Criminal e do SEPNA.

Em complemento, e tendo em consideração que a coordenação superior dos Grupos deverá passar a ser assegurada ao nível do Comando Geral (ver capítulo “Eliminação das Brigadas Territoriais da GNR”), recomenda-se a criação, a este nível, e especificamente na área de Operações, de Departamentos que assegurem o planeamento, visão e coordenação nacional das intervenções relativas a Trânsito e Fiscal.

ANEXO E

ÁREA DE COMPETÊNCIA ESPECÍFICA

Portaria n.º 340-A/2007 de 30 de Março

(...)

5.º Para garantir o cumprimento da missão de segurança, controlo do tráfego e fiscalização rodoviária, de forma integrada, permanente e geograficamente ininterrupta, nas infra-estruturas constitutivas dos eixos da rede nacional fundamental e da rede nacional complementar, tais vias são atribuídas à responsabilidade da GNR, em toda a sua extensão, fora das áreas metropolitanas de Lisboa e do Porto.

(...)

ANEXO F

ESTRATÉGIA DO GOVERNO

Lei n.º 31/2007 de 10 de Agosto - Grandes Opções do Plano para 2008

I.4.3. Melhor segurança interna, mais segurança rodoviária e melhor protecção civil **Segurança Interna**

A política de Segurança Interna prossegue quatro grandes objectivos:

- Desenvolver o Sistema Integrado de Segurança Interna (SISI), com articulação através do Secretário -Geral do SISI, de forma a projectar as capacidades operacionais existentes, de forma planeada, em torno do princípio de que a liberdade é indissociável da segurança dos cidadãos;
- Reformular o sistema de forças e serviços de segurança, bem como os serviços de protecção civil, articulando-os, melhorando a coordenação e a utilização de meios partilhados e fomentando a participação das autarquias locais e da sociedade civil;

(...)

ANEXO G

REESTRUTURAÇÃO

Lei n.º 63/2007 de 06 de Novembro - Lei Orgânica da GNR

Artigo 3.º

Atribuições

2 - Constituem, ainda, atribuições da Guarda:

a) (...)

b) Garantir a fiscalização, o ordenamento e a disciplina do trânsito em todas as infra-estruturas 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;

(...)

Artigo 22.º

Unidades e estabelecimento de ensino

1 - Na Guarda existem as seguintes unidades:

b) Territoriais, os comandos territoriais;

c) Especializadas, a Unidade de Controlo Costeiro (UCC), a Unidade de Acção Fiscal (UAF) e a Unidade Nacional de Trânsito (UNT);

(...)

Artigo 42.º

Unidade Nacional de Trânsito

1 - A UNT é a unidade especializada, no âmbito da fiscalização ordenamento e disciplina do trânsito, responsável pela uniformização de procedimentos e pela formação contínua dos agentes.

2 - Quando se justifique, a UNT pode realizar, directa e excepcionalmente, acções especiais de fiscalização em qualquer parte do território nacional abrangida pela competência territorial da Guarda Nacional Republicana, sem prejuízo das competências das respectivas unidades territoriais.

ANEXO H

COMANDO TERRITORIAL

Portaria n.º 1450/2008 de 16 de Dezembro – Orgânica da GNR

CAPÍTULO II

**Unidades territoriais, especializadas, de representação
e de intervenção e reserva**

SECÇÃO I

Unidades territoriais

Artigo 2.º

Organização interna

1 — Os comandos territoriais articulam -se em comando, serviços e subunidades operacionais.

2 — O comando compreende o comandante, o 2.º comandante, os órgãos de apoio à decisão e uma componente operacional, constituída por núcleos e secções especializadas, nos termos a definir por despacho do comandante-geral.

3 — Os serviços garantem todas as funções de apoio, sustentação e suporte da respectiva unidade e são assegurados por uma subunidade de comando e serviços, de escalão e efectivo a definir nos termos do artigo 10.º

Artigo 3.º

Subunidades operacionais

1 — O comando territorial compreende, em regra, as seguintes subunidades operacionais:

a) Destacamentos territoriais, que se articulam localmente em subdestacamentos ou postos classificados em:

i) Subdestacamento, de comando de oficial subalterno;

ii) Posto territorial de tipo A, de comando de sargento-chefe ou sargento -ajudante, com um efectivo superior a 50 militares;

iii) Posto territorial de tipo B, de comando de sargento-ajudante ou primeiro -sargento, com um efectivo entre 30

a 50 militares;

iv) Posto territorial de tipo C, de comando de primeiro-sargento ou segundo -sargento, com um efectivo inferior a 30 militares;

b) Destacamentos de trânsito, que se articulam localmente em subdestacamentos ou postos;

ANEXO I

UNIDADE NACIONAL DE TRÂNSITO

Despacho nº 76/08 – OG de 22 de Dezembro de 2008.– Unidade Nacional de Trânsito

Unidade Nacional de Trânsito

1. Definição e missão

A Unidade Nacional de Trânsito (UNT) é uma unidade especializada, nos termos do artigo 42º da Lei Orgânica da Guarda Nacional Republicana, para além da missão geral da Guarda, tem competência no âmbito da fiscalização, do ordenamento e da disciplina do trânsito, sendo responsável pela uniformização de procedimentos e pela formação contínua dos seus militares, podendo realizar, com carácter de excepcionalidade, acções especiais de fiscalização em qualquer parte do território nacional abrangida pela competência territorial da Guarda Nacional Republicana, sem prejuízo das competências das respectivas unidades territoriais.

2. Articulação e dispositivo

A UNT articula-se em:

a. Comando e Estado-Maior:

- (1) Comandante;
- (2) 2º Comandante;
- (3) Adjunto do Comando;
- (4) Secretaria;
- (5) Posto de Controlo de matérias classificadas.
- (6) Secção de Justiça;
- (7) Secção de Operações, Informações e Relações Públicas;
- (8) Secção de Formação Contínua;

b. As Subunidades:

O 1º e 2º Destacamento de Acção de Conjunto.

c. Nos termos do artigo 10.º da Portaria n.º 1450/2008, de 16 de Dezembro, para efeitos de administração de recursos internos e de apoio de serviços são-lhe atribuídos:

(1) Pelo CARI e na sua dependência técnica:

(a) Uma Secção de Recursos Humanos;

(b) Uma Secção de Recursos Financeiros;

(c) Uma Secção de Recursos Logísticos.

(2) Pela Unidade de Apoio de Serviços da Secretaria-Geral da Guarda, uma Secção de Apoio de Serviços.

1. Atribuições

Para além das competências decorrentes da sua missão geral, à UNT, através dos seus destacamentos, compete:

a. Desenvolver acções especiais de fiscalização rodoviária, em qualquer ponto do território nacional, em complemento ou reforço, das unidades territoriais;

b. Acompanhar provas desportivas que se desenvolvam na ZA de mais do que um comando territorial, quando lhe seja determinado pelo comando operacional;

c. Acompanhar transportes de grandes dimensões ou outros, que se desenvolvam para além da ZA de mais do que um comando territorial, quando lhe seja determinado pelo comando operacional;

d. Executar escoltas e desembaraçamentos de trânsito que lhe sejam determinados pelo comando operacional.

2. Comando

Os Destacamentos de Acção de Conjunto (DAC) são comandados por oficial com o posto de capitão.

3. (...)

4. Tradições e simbologia

A Unidade Nacional de Trânsito fica herdeira e depositária das tradições e do espólio histórico e documental da Brigada de Trânsito, da qual manterá o Estandarte Nacional, a simbologia e dia festivo.

5. Instruções de coordenação

- a. Os 1º e 2º DAC ficam sedeados em Lisboa e Porto, respectivamente;
- b. A UNT é apoiada logisticamente pelo Pelotão de Comando e Serviços do Centro Clínico;
- c. O Chefe da Secção de Justiça acumula com a chefia da Secção de Recursos Humanos, e é, preferencialmente, um oficial do QTPS. Dado tratar-se de uma função técnica pode ser desempenhada por um oficial subalterno/capitão/major;
- d. A Secção de Recursos Humanos passa a incluir 1 sargento e um cabo do quadro do serviço de administração militar, para tratamento do serviço de abonos e outro desta natureza;
- e. A Secção TIE inclui a guarnição do centro de transmissões, o posto de controlo de matérias classificadas (em acumulação) e o pessoal técnico de informática. Destaca ainda, um telefonista para o Centro Clínico;

ANEXO J

ESTRUTURA SUPERIOR DA GUARDIA CIVIL ESPAÑHOLA



Organigrama da Estrutura Superior da Guardia Civil (Fonte: Guardia Civil Espanhola)

ANEXO K

ESTRADAS POLICIADAS

Tabela K.1: Vias rodoviárias de Santarém

VIA	DESIGNAÇÃO	Km Início	LOCALIDADE MAIS PROXIMA	Km Fim	LOCALIDADE MAIS PROXIMA	Kms	Tráfego Médio Diário
AE	1	47,20	Aveiras	14	Fátima	66,80	49.483
AE	10	32,40	Norte de Benavente	39,80	Sul de Benavente	7,40	8.718
AE	13	29,50	Infantado	79,00	Almeirim	49,50	5.124
AE	15	0,00	Gaeiras	39,80	Santarém	39,80	5.865
AE	23	0,00	Zibreira	77,90	Gardete	77,90	27.202
Total de Km Auto-Estradas				241,40	Tráfego	96.392	
IC	2	61,50	Quebradas	79,90	Casal da Fisga	18,40	24.200
IC	3	87,30	Pintado	115,20	Entroncamento	27,90	28.422
IC	9	0,00	Pintado	9,00	Carregueiros	9,00	4.211
IC	10	0,00	Santarém	9,00	Almeirim	9,00	15.521
Total de Km Itinerários Complementares				64,30	Tráfego	72.354	
EN	1	62,00	Quebradas	77,00	Alto da Serra	15,00	
EN	2	375,40	Vila de Rei	429,90	Bemposta	54,50	
EN	3	17,10	Virtudes	149,50	Envendos	132,40	
EN	3_2	0,00	Cruz do Campo	7,00	Valada	7,00	
EN	3_3	0,00	Cartaxo	14,00	Valada	14,00	
EN	10	90,40	Taipadas	111,00	Porto Alto	20,60	
EN	110	75,80	Rego da Murta	115,30	Atalaia	39,50	
EN	113	19,90	Escandarão	44,80	Venda da Gaita	24,90	

VIA	DESIGNAÇÃO	Km Início	LOCALIDADE MAIS PROXIMA	Km Fim	LOCALIDADE MAIS PROXIMA	Kms
EN	114	43,30	Santa Susana	133,00	Paraiso da Mata	89,70
EN	114-2	0,00	Azambujeira	20,00	Setil	20,00
EN	114-3	0,00	Coruche	20,00	Salvaterra de Magos	20,00
EN	118	11,00	Alcochete	154,80	Alvega	143,80
EN	118-1	0,00	Benavente	20,00	Santo Estevão	20,00
EN	119	23,27	Santo Estevão	48,10	Montinho dos Pegos	24,83
EN	238	0,00	Pintado	22,70	Vale da Ursa	22,70
EN	243	21,50	Mira de Aire	61,00	Foros do Arrão	39,50
EN	251	33,90	Montinho dos Pegos	58,95	Couço-Varjola	25,05
EN	348	65,50	Areias	88,00	Ferreira do Zerere	22,50
EN	349	35,20	Memória	79,90	Torres Novas	44,70
EN	356	33,00	Fátima	59,50	Vila do Bispo	26,50
EN	357	9,80	Fátima	28,00	Torres Novas	18,20
EN	358	0,00	Nicho do Rodrigo	51,10	Mouriscas	51,10
EN	360	68,00	Minde	83,00	Fátima	15,00
EN	361	37,00	Rio Maior	66,00	Alcanena	29,00
EN	362	22,40	Valverde	52,00	Santarém	29,60
EN	365	30,00	Atalaia	78,50	Entroncamento	48,50
EN	365-2	00,00	Aveiras	10,00	Cartaxo	10,00
			Total de Estradas Nacionais	1008,58	Tráfego	0
			Total de Km Rede Viária	1314,28	Tráfego	168.746
			AREA TOTAL DISTRITO	6723	População	454.527
			CONCELHOS	21		
			FREGUESIAS	193	Viaturas	186.356

APÊNDICES

APÊNDICE A

GUIÃO DE ENTREVISTAS AO CMDT DT SANTARÉM, ANTIGO 2º COMANDANTE DO GRT2, CMDT CTER SANTARÉM

1) **Tema:** “A reorganização territorial da Guarda Nacional Republicana e a fiscalização rodoviária.”

2) **Entrevistador:** Aspirante de Cavalaria Luís Ribeiro

3) **Entrevistado1:** Major Mesquita

4) **Entrevistado2:** Major Santarém da Silva

5) **Entrevistado3:** Tenente-Coronel Lucas

6) **Objectivos gerais:**

a) Obter informações sobre eventuais alterações efectuadas ao nível da Zona de Acção do Destacamento de Trânsito e missões específicas de patrulhamento;

b) Recolher informações sobre as alterações verificadas ao nível da acção de Comando;

c) Recolher informações relativas à gestão de meios na orgânica actual;

d) Adquirir informações acerca das capacidades actuais do Comando Territorial relativamente à fiscalização rodoviária;

e) Esclarecer o processo de instrução dos militares do Destacamento de trânsito

f) Obter informações da logística do Comando Territorial.

7) **Conteúdos Temáticos:**

Bloco A: Validação da Entrevista

Bloco B: Impacto da reorganização na gestão de meios.

Bloco C: Alterações às capacidades de comando.

Bloco D: Adequação da Estrutura do Comando Territorial à especialidade de trânsito.

Bloco E: Processo de formação.

Bloco F: Impacto da introdução da logística dos Destacamentos de trânsito na logística dos Comandos Territoriais.

Bloco G: Função dos Destacamentos de Trânsito na Estrutura Territorial.

8) Estratégia:

Tendo em consideração os objectivos gerais a alcançar, optou-se pelo desenvolvimento de uma entrevista do tipo semi-directiva de modo a libertar o entrevistado na expressão das suas respostas ao mesmo tempo que o entrevistador o orienta no sentido do objectivo da entrevista.

Distribuídas em sete blocos temáticos, a organização das perguntas, irá permitir ao autor efectuar uma análise mais direccionada ao objectivo a que se propôs inicialmente.

A escolha dos entrevistados é essencial para prossecução da investigação, tendo em consideração que se devem constituir como elementos-chave de conhecimento no assunto em estudo. Por esta razão, foi distinguida a entidade acima referenciada, tendo em conta o seu profundo conhecimento de causa nesta matéria.

Os blocos temáticos abordados, os seus objectivos e as questões a colocar com vista ao alcance dos mesmos, encontram-se sintetizados na grelha de entrevista.

Quadro A.25: Grelha de Entrevista ao Cmdt DT Santarém, Antigo 2º Cmdt GRT2, Cmdt CTer Santarém

Bloco	Objectivos Específicos	Formulários de Perguntas	Notas
Bloco A - Apresentação e validação da Entrevista	<ul style="list-style-type: none"> - Apresentação do entrevistador; - Explicar os objectivos gerais da entrevista; - Estabelecer um ambiente de calma e confiança; - Validar a entrevista; - Motivar o entrevistado. 	<p>Antes de iniciar a Entrevista, gostaria de fazer alguma questão relativa ao trabalho ou à entrevista?</p> <p>Permite que esta entrevista seja gravada e utilizada como base de sustentação no Trabalho de Investigação Aplicada que estou a elaborar?</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Referir ao entrevistado os objectivos do trabalho.
Bloco B: Impacto da reorganização na gestão de meios.	<ul style="list-style-type: none"> - Determinar as possíveis alterações aos itinerários de patrulhamento - Determinar a existência de uma delimitação de área de patrulhas do DT e DTer's; - Identificar possíveis compensações de meios humanos para actividade operacional; - Dificuldades na gestão das áreas de acção; - Perceber o organigrama antes se após reestruturação; 	<p>1- Tendo em consideração que as vias principais absorviam a maioria das patrulhas do DT, verificaram-se alterações ao nível das vias patrulhadas?</p> <p>2 – Houve alteração no que concerne ao número de patrulhas, e respectivas áreas/giros de actuação sofreram alterações? Se sim, Quais?</p> <p>3-Relativamente ao modo de actuação e funcionamento dos NICAV qual é a patrulha responsável por tomar conta do acidente com vítimas mortais? É a que está mais próxima? Tem de ser obrigatoriamente uma patrulha do dispositivo do trânsito?</p> <p>4- Os DT's comportavam na sua estrutura algumas sub-secções como sendo a secretaria e logística, que absorviam alguns militares das Patrulhas, com a integração no CTer quais foram as alterações sofridas ao nível do número de efectivos?</p> <p>5- Considera que a reorganização territorial permitiu aos comandantes dos CTer's adequar os efectivos às necessidades da actividade operacional?</p> <p>6- Como consegue evitar a duplicação de meios na actividade diária dos Dter's e DT?</p>	<ul style="list-style-type: none"> -Referir que as patrulhas do DT eram maioritariamente absorvidas pelas vias principais (AE, IC, IP)
Bloco C: Alterações às capacidades de comando.	<ul style="list-style-type: none"> - Obter informações quanto à forma de coordenação de meios entre CTer's; -Identificar potencialidades na gestão dos aparelhos especiais. 	<p>7- Dada a dificuldade em definir fronteiras na rede viária, quando necessária a coordenação com os DT's adjacentes (Lisboa/Castelo Branco/Setúbal e Leiria) é efectuada directamente pelo Cmdt DT ou através do CTer?</p> <p>8- Relativamente à utilização e disposição dos aparelhos especiais (radares, balanças, viatura Provida), a disposição no terreno é delegada no Cmdt DT ou definida directamente pelo Cmdt CTer?</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Referir que no antecedente esta situação estava acautelada, já que existia um Comando único e este procedimento era agilizado.
Bloco D: Adequação da Estrutura do Comando Territorial à especialidade de trânsito.	<ul style="list-style-type: none"> - Obter informações quanto à necessidade de um órgão de acessória no CTer em matérias Rodoviárias. - Dificuldades e vulnerabilidades. 	<p>9- Considera importante haver uma Secção de trânsito ao nível dos CTer's, que permita ao Cmdt desenvolver operações coordenadas com o dispositivo Territorial?</p> <p>10- Operações de grande envergadura, envolvendo grande número de militares, como cortes de Auto-estradas, que antes se realizavam a nível do GRT, hoje a nível de unidades voltaram a ser efectuadas?</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Referir que no estudo que foi feito pela Comissão uma das hipóteses seria a criação de uma Direcção de Trânsito ao nível do Comando Operacional.

Bloco	Objectivos Específicos	Formulários de Perguntas	Notas
Bloco E: Processo de formação.	- Perceber se é ministrada formação contínua ao militares e os moldes é que feita.	11- Dadas a especificidade das matérias rodoviárias e a necessidade de uniformização de procedimentos a nível nacional, quais as diferenças verificadas ao nível da instrução dos militares do DT?	- Recordar as formas de instrução do dispositivo no período BT.
Bloco F: Impacto da introdução da logística dos Destacamentos de trânsito na logística dos Comandos Territoriais.	- Conhecer dificuldades actuais na manutenção da operacionalidade dos meios.	12- Sabendo que o GRT dispunha de uma verba financeira que permitia alguma autonomia a nível logístico sobretudo em reparações urgentes de meios, e dada a necessidade de gestão dos meios para todo o CTer, quais foram as diferenças verificadas ao nível do canal logístico?	- Conhecer a forma como a logística é assegurada no DT.
Bloco G: Função dos Destacamentos de Trânsito na Estrutura Territorial.	- Aprofundar o papel do DT na realidade Territorial	13- Tendo em consideração a ZA do CTer e o número reduzido de militares do DT e dos DTer's, poderemos dizer que o DT assume um papel de Subunidade de Reserva ao nível local?	- Aludir ao número reduzido de militares face à ZA do CTer.



ACADEMIA MILITAR

DIRECÇÃO DE ENSINO

MESTRADO EM CIÊNCIAS MILITARES – GNR

TPO – GNR/CAVALARIA 2009/2010

TRABALHO DE INVESTIGAÇÃO APLICADA

ENTREVSTA NO ÂMBITO DO TRABALHO

**“A REORGANIZAÇÃO TERRITORIAL DA GNR E A FISCALIZAÇÃO
RODOVIÁRIA.”**

Entrevista Realizada por:

Aspirante de GNR/Cav. Luís Miguel Costa Ribeiro

Orientador: Prof. Doutor Carlos Tavares Ribeiro

Co-Orientador: Capitão de GNR/Inf. João Filipe do Vale Loureiro Nunes de
Figueiredo

Queluz, 04 de Junho de 2010

CARTA DE APRESENTAÇÃO

Esta entrevista insere-se no âmbito de um trabalho de Investigação Aplicada, tendo em vista a obtenção do grau Mestre em Ciências Militares – GNR Cavalaria, subordinado ao tema “ A reorganização Territorial e a Fiscalização Rodoviária”.

A presente entrevista tem como objectivo a recolha de dados referentes à reorganização da GNR e a fiscalização rodoviária no Comando Territorial de Santarém, para proceder a posteriori a um tratamento de conteúdo, visando desenvolver uma relação com a análise documental efectuada de forma a responder à pergunta de partida formulada no início do presente Trabalho.

Com vista a alcançar o objectivo, torna-se fundamental entrevistar as Entidades que, como V.Ex.^a, viveram a reestruturação ao nível da fiscalização rodoviária no Distrito de Santarém.

Assim, solicito a V.Ex.^a que me conceda esta entrevista que servirá de suporte para atingir os objectivos da investigação.

Grato pela sua Colaboração

Atenciosamente

Luís Ribeiro

Asp / GNR CAV

ENTREVISTA

TEMA: “A reorganização territorial da GNR e a fiscalização rodoviária”

PROBLEMA: “Até que ponto a integração dos Destacamentos de Trânsito nos Comandos Territoriais constituiu uma mais-valia no desempenho da actividade operacional do Comando Territorial?”

Dados do Entrevistado:

Nome:

Posto:

Função:

Funções que desempenhou na GNR:

Antes de iniciar a Entrevista, gostaria de fazer alguma questão relativa ao trabalho ou à entrevista?

Permite que esta entrevista seja gravada e utilizada como base de sustentação no Trabalho de Investigação Aplicada que estou a elaborar?

1- Tendo em consideração que as vias principais absorviam a maioria das patrulhas do DT, verificaram-se alterações ao nível das vias patrulhadas?

2 – Houve alteração no que concerne ao número de patrulhas, e respectivas áreas/giros de actuação? Se sim, Quais?

3-Relativamente ao modo de actuação e funcionamento dos NICAV qual é a patrulha responsável por tomar conta do acidente com vítimas mortais? É a que está mais próxima? Tem de ser obrigatoriamente uma patrulha do dispositivo do trânsito?

4- Os DT’s comportavam na sua estrutura algumas sub-secções como sendo a secretaria e logística, que absorviam alguns militares das Patrulhas, com a integração no Comando Territorial quais foram as alterações sofridas ao nível do número de efectivos?

5- Considera que a reorganização territorial permitiu aos Comandantes dos Comandos Territoriais adequar os efectivos às necessidades da actividade operacional?

- 6- Como consegue evitar a duplicação de meios na actividade diária dos Dter's e DT?
- 7- Dada a dificuldade em definir fronteiras na rede viária, quando necessária a coordenação com o DT's adjacentes (Lisboa/Castelo Branco/Setúbal e Leiria) é efectuada directamente pelo Cmdt DT ou através do Comando Territorial?
- 8- Relativamente à utilização e disposição dos aparelhos especiais (radares, balanças, viatura Pro-vida), a disposição no terreno é delegada no Cmdt DT ou definida directamente pelo Cmdt CTer?
- 9- Considera importante haver uma Secção de trânsito ao nível dos Comandos Territoriais, que permita ao Comandante desenvolver operações coordenadas com o dispositivo Territorial?
- 10- Operações de grande envergadura, envolvendo grande número de militares, como cortes de Auto-estradas, que antes se realizavam a nível do GRT, hoje a nível de unidades voltaram a ser efectuadas?
- 11- Dadas a especificidade das matérias rodoviárias e a necessidade de uniformização de procedimentos a nível nacional, quais as diferenças verificadas ao nível da instrução dos militares do DT?
- 12- Sabendo que o GRT dispunha de uma verba financeira que permitia alguma autonomia a nível logístico sobretudo em reparações urgentes de meios, e dada a necessidade de gestão dos meios para todo o CTer, quais foram as diferenças verificadas ao nível do canal logístico?
- 13- Tendo em consideração a ZA do CTer e o número reduzido de militares do DT e dos DTer's, poderemos dizer que o DT assume um papel de Subunidade de Reserva ao nível local?

APÊNDICE B

GUIÃO DE ENTREVISTAS AO ANTIGO CMDT GRT2

1) Tema: “A reorganização territorial da Guarda Nacional Republicana e a fiscalização rodoviária.”

2) Entrevistador: Aspirante de Cavalaria Luís Ribeiro

3) Entrevistado: Tenente-Coronel Amado

4) Objectivos gerais:

- a) Obter informações sobre eventuais alterações efectuadas ao nível da Zona de Acção do Destacamento de Trânsito e missões específicas de patrulhamento;
- b) Recolher informações sobre as alterações verificadas ao nível da acção de Comando;
- c) Recolher informações relativas à gestão de meios na orgânica actual;
- d) Adquirir informações acerca das capacidades actuais do Comando Territorial relativamente à fiscalização rodoviária;
- e) Esclarecer o processo de instrução dos militares do Destacamento de trânsito
- f) Obter informações da logística do Comando Territorial.

5) Conteúdos Temáticos:

Bloco A: Validação da Entrevista

Bloco B: Impacto da reorganização na gestão de meios.

Bloco C: Alterações às capacidades de comando.

Bloco D: Adequação da Estrutura do Comando Territorial à especialidade de trânsito.

Bloco E: Processo de formação.

Bloco F: Impacto da introdução da logística dos Destacamentos de trânsito na logística dos Comandos Territoriais.

Bloco G: Função dos Destacamentos de Trânsito na Estrutura Territorial.

6) Estratégia:

Tendo em consideração os objectivos gerais a alcançar, optou-se pelo desenvolvimento de uma entrevista do tipo semi-directiva de modo a libertar o entrevistado na expressão das suas respostas ao mesmo tempo que o entrevistador o orienta no sentido do objectivo da entrevista.

Distribuídas em sete blocos temáticos, a organização das perguntas, irá permitir ao autor efectuar uma análise mais direccionada ao objectivo a que se propôs inicialmente.

A escolha dos entrevistados é essencial para prossecução da investigação, tendo em consideração que se devem constituir como elementos-chave de conhecimento no assunto em estudo. Por esta razão, foi distinguida a entidade acima referenciada, tendo em conta o seu profundo conhecimento de causa nesta matéria.

Os blocos temáticos abordados, os seus objectivos e as questões a colocar com vista ao alcance dos mesmos, encontram-se sintetizados na grelha de entrevista.

Quadro B.25: Grelha de Entrevista ao antigo Cmdt GRT2

Bloco	Objectivos Específicos	Formulários de Perguntas	Notas
Bloco A - Apresentação e validação da Entrevista	<ul style="list-style-type: none"> - Apresentação do entrevistador; - Explicar os objectivos gerais da entrevista; - Motivar o entrevistado. 	Antes de iniciar a Entrevista, gostaria de fazer alguma questão relativa ao trabalho ou à entrevista?	- Referir ao entrevistado os objectivos do trabalho.
Bloco B: Impacto da reorganização na gestão de meios.	<ul style="list-style-type: none"> - Determinar a existência de uma delimitação de área de patrulhas do DT e DTer's; - Identificar possíveis compensações de meios humanos para actividade operacional; - Dificuldades na gestão das áreas de acção; 	<p>1-Relativamente aos acidentes de viação com mortos, qual era a patrulha responsável para tomar conta de acidentes com vítimas mortais na ZA do DT Santarém? A que mais próxima estava do acidente de viação, independentemente de ser do DTer, ou obrigatoriamente uma patrulha do DT?</p> <p>2- Considera que a reorganização territorial permitiu aos comandantes dos CTer's adequar os efectivos às necessidades da actividade operacional?</p>	- Referir que as patrulhas do DT eram maioritariamente absorvidas pelas vias principais (AE, IC, IP)
Bloco C: Alterações às capacidades de comando.	-Identificar potencialidades na gestão dos aparelhos especiais.	3- Considera uma mais-valia para o Cmdt CTer deter a capacidade de gestão dos aparelhos especiais (radares, balanças, viatura pró-vida)?	- Referir que no antecedente esta gestão era efectuada pelo Cmdt DT.
Bloco D: Adequação da Estrutura do Comando Territorial à especialidade de trânsito.	- Obter informações quanto à necessidade de um órgão de acessória no CTer em matérias Rodoviárias.	4- Considera importante haver uma Secção de trânsito ao nível dos CTer's, que permita ao Cmdt desenvolver operações coordenadas com o dispositivo Territorial?	- Referir que no estudo que foi feito pela Comissão uma das hipóteses seria a criação de uma Direcção de Trânsito ao nível do Comando Operacional.
Bloco E: Processo de formação.	- Perceber se era ministrada formação continua ao militares e os moldes em que era feita.	5- Dadas a especificidade das matérias rodoviárias e a necessidade de uniformização de procedimentos a nível nacional, como era ministrada a instrução aos militares do DT?	- Referir que a formação era continua.
Bloco F: Impacto da introdução da logística dos Destacamentos de trânsito na logística dos Comandos Territoriais.	- Conhecer dificuldades actuais na manutenção da operacionalidade dos meios.	6- Face à necessidade de gestão dos meios para todo o CTer, qual o impacto da unificação do canal logístico na operacionalidade dos meios da BT?	- Conhecer a forma como a logística é assegurada no DT.
Bloco G: Função dos Destacamentos de Trânsito na Estrutura Territorial.	- Aprofundar o papel do DT na realidade Territorial	7- Tendo em consideração a ZA do CTer e o número reduzido de militares do DT e dos DTer's, poderemos dizer que o DT assume um papel de Subunidade de Reserva ao nível local?	- Aludir ao número reduzido de militares face à ZA do CTer.



ACADEMIA MILITAR

DIRECÇÃO DE ENSINO

MESTRADO EM CIÊNCIAS MILITARES – GNR

TPO – GNR/CAVALARIA 2009/2010

TRABALHO DE INVESTIGAÇÃO APLICADA

ENTREVSTA NO ÂMBITO DO TRABALHO

**“A REORGANIZAÇÃO TERRITORIAL DA GNR E A FISCALIZAÇÃO
RODOVIÁRIA.”**

Entrevista Realizada por:

Aspirante de GNR/Cav. Luís Miguel Costa Ribeiro

Orientador: Prof. Doutor Carlos Tavares Ribeiro

Co-Orientador: Capitão de GNR/Inf. João Filipe do Vale Loureiro Nunes de
Figueiredo

Queluz, 04 de Junho de 2010

CARTA DE APRESENTAÇÃO

Esta entrevista insere-se no âmbito de um trabalho de Investigação Aplicada, tendo em vista a obtenção do grau Mestre em Ciências Militares – GNR Cavalaria, subordinado ao tema “ A reorganização Territorial e a Fiscalização Rodoviária”.

A presente entrevista tem como objectivo a recolha de dados referentes à reorganização da GNR e a fiscalização rodoviária no Comando Territorial de Santarém, para proceder a posteriori a um tratamento de conteúdo, visando desenvolver uma relação com a análise documental efectuada de forma a responder à pergunta de partida formulada no início do presente Trabalho.

Com vista a alcançar o objectivo, torna-se fundamental entrevistar as Entidades que, como V.Ex.^a, viveram a reestruturação ao nível da fiscalização rodoviária no Distrito de Santarém.

Assim, solicito a V.Ex.^a que me conceda esta entrevista que servirá de suporte para atingir os objectivos da investigação.

Grato pela sua Colaboração

Atenciosamente

Luís Ribeiro

Asp / GNR CAV

ENTREVISTA

TEMA: “A reorganização territorial da GNR e a fiscalização rodoviária”

PROBLEMA: “Até que ponto a integração dos Destacamentos de Trânsito nos Comandos Territoriais constituiu uma mais-valia no desempenho da actividade operacional do Comando Territorial?”

Dados do Entrevistado:

Nome:

Posto:

Função:

Funções que desempenhou na GNR:

Antes de iniciar a Entrevista, gostaria de fazer alguma questão relativa ao trabalho ou à entrevista?

1-Relativamente aos acidentes de viação com mortos qual era a patrulha responsável por tomar conta do acidente com vítimas mortais na ZA do DT Santarém? A que mais próxima estava do acidente de viação independentemente de ser do DTer ou obrigatoriamente uma patrulha do dispositivo do DT?

2- Considera que a reorganização territorial permitiu aos Comandantes dos Comandos Territoriais adequar os efectivos às necessidades da actividade operacional?

3- Considera uma mais-valia para o Comandante do CTer deter a capacidade de gestão dos aparelhos especiais (radares, balanças, viatura Pro-vida)?

4- Considera importante haver uma Secção de trânsito ao nível dos Comandos Territoriais, que permita ao Comandante desenvolver operações coordenadas com o dispositivo Territorial?

5- Dada a especificidade das matérias rodoviárias e a necessidade de uniformização de procedimentos a nível nacional, como era ministrada instrução aos militares dos DT's?

6- Face à necessidade de gestão dos meios para todo o CTer, qual o impacto da unificação do canal logístico na operacionalidade dos meios do DT?

7- Tendo em consideração a ZA do CTer e o reduzido número de militares do DT e dos DTer's, poderemos dizer que o DT assume um papel de Subunidade de Reserva ao nível local?

APÊNDICE C

APRESENTAÇÃO DA ENTREVISTA Nº 1

ENTREVISTA

TEMA: “A reorganização territorial da GNR e a fiscalização rodoviária”

PROBLEMA: “Até que ponto a integração dos Destacamentos de Trânsito nos Comandos Territoriais constituiu uma mais-valia no desempenho da actividade operacional do Comando Territorial?”

Dados do Entrevistado:

Nome: Mesquita

Posto: Major

Função: Cmdt DT Santarém

Funções que desempenhou na GNR:

Antes de iniciar a Entrevista, gostaria de fazer alguma questão relativa ao trabalho ou à entrevista?

Não.

Permite que esta entrevista seja gravada e utilizada como base de sustentação no Trabalho de Investigação Aplicada que estou a elaborar?

Sim.

1- Tendo em consideração que as vias principais absorviam a maioria das patrulhas do DT, verificaram-se alterações ao nível das vias patrulhadas?

As patrulhas que comparativamente e vamos reportar-nos a 2008, excepto o acréscimo do ic9 e o ic3, que eram áreas da PSP, de 3 a 4km e o lc9 cerca de 6km, aumentados em 2009, as vias patrulhadas pelo DT de Santarém em 2008 são exactamente as mesmas

que são patrulhadas actualmente. Antes ou depois é exactamente igual. Há apenas uma questão que diz respeito à A1 e ao Triângulo da 118, 119 e Nacional 10. A1 entre Torres Novas- Fátima, que é área do Distrito de Santarém mas que no tempo da BT esse giro era patrulado pelo DT de Leiria e, a partir de Março-Abril, passou para a responsabilidade do DT de Santarém. A mesma coisa aconteceu com o Triângulo Nacional 118, 119 e Nacional 10, onde se conduzem as vias de Alcochete, Porto Alto e Santo Estevão, que era patrulado pelo DT Carregado e que no dia 5 de Janeiro, tivemos de assumir. São duas áreas que até nos criaram algum embaraço, na medida em que atendendo ao movimento que têm e ao piso, os acidentes são mais que muitos. De grosso modo, relativamente a isto as patrulhas são as mesmas mas tiveram de ser esticadas para estas áreas, o que quer dizer em boa verdade que as patrulhas ficaram deficitárias. Uma patrulha que antigamente fazia 50km ter de fazer agora mais 30, ressentem-se depois no patrulhamento. Neste momento tenho diariamente uma patrulha desde Aveiras de Cima até Fátima, quando no tempo da BT ia de Aveiras até Torres Novas e depois havia Leiria que iria fazer de Torres Novas a Fátima. A área que até 2008 somava duas patrulhas agora tem só uma, tirando à sexta-feira e ao domingo que tenho necessidade de ter mais uma de reforço, mas não dá para mais!

2 – Houve alteração no que concerne ao número de patrulhas, e respectivas áreas/giros de actuação? Se sim, Quais?

Não, no número de patrulhas não houve. Mesmo as nacionais 118, 119 e 10, que são vias importantes com grande fluxo de trânsito, estamos a balancear uma patrulha para lá e é quando tenho essa possibilidade; mas também já o fazia antes, portanto nesse aspecto não houve grandes alterações.

Relativamente às respectivas áreas também já repostei na questão anterior e que diz respeito ao nó de Torres Novas-Fátima e ao Triângulo da Nacional 118, 119 e 10.

3-Relativamente ao modo de actuação e funcionamento dos NICAV qual é a patrulha responsável por tomar conta do acidente com vítimas mortais? É a que está mais próxima? Tem de ser obrigatoriamente uma patrulha do dispositivo do trânsito?

Relativamente ao NICAV, nós temos o NICAV sediado aqui no DT Santarém e 24 sob 24horas temos um elemento escalado para tomar conta de acidentes rodoviários com vítimas mortais. É certo que também há situações que não havendo vítimas mortais mas atendendo à complexidade do acidente, por vezes é o NICAV que é mandado para o local.

Nas vias principais Auto-Estradas e IC's temos 24horas uma patrulha com essa responsabilidade; temos uma patrulha na A1, na A15, na A23 e na A13 que faz A13 e A10.

A patrulha da A15 faz o giro da A15 com o IC2, na Zona de Rio Maior; a patrulha da A13-A10, faz também o IC10; a patrulha da A23 faz o IC3 e o IC9. Se for do conjunto de vias que temos sob a nossa responsabilidade as patrulhas do Territorial não vão lá, o trânsito assume tudo isso. Mesmo que seja contactado o Posto a comunicação é reencaminhada para DT. Se for numa via Nacional e vias que também estão à nossa responsabilidade a patrulha que vai ao acidente é aquela que é contactada primeiro. Se for contactado o Posto e este tem uma patrulha para lá ir, vai; se o Posto não tem essa possibilidade, contacta o DT e este envia a patrulha mais próxima. No entanto, quando são estradas nacionais normalmente o 112 contacta o PTer e portanto é o este que acciona; a não ser que sejam intervenientes transportes de matérias perigosas, pesados de passageiros, transportes de crianças, casos em que o DT envia uma patrulha ao local e assume esse trabalho. Resumidamente manteve-se igual, mas cada vez mais o que se nota é que os Posto dizem que não têm efectivo para lá ir, mesmo na área deles. Não é a primeira vez que mesmo dentro da localidade, numa rua dessa localidade, situação que antigamente nunca acontecia, a patrulha do DT é contactada pelo PTer. (12min)

4- Os DT's comportavam na sua estrutura algumas sub-secções como sendo a secretaria e logística, que absorviam alguns militares das Patrulhas, com a integração no Comando Territorial quais foram as alterações sofridas ao nível do número de efectivos?

Relativamente a isto e apesar de organicamente hoje um DT ter uma secretaria e não existir formalmente uma secção de logística, uma secção de autos, uma secção de acidentes, uma secção de aparelhos especiais; o que existe na actual orgânica é uma secretaria que vai albergar tudo isso. Aqui DT de Santarém e um pouco por todos os DT's está tudo separado na mesma como estava, exactamente a mesma coisa, porque o volume de cada uma dessas secções é de tal maneira grande que não nos podemos compadecer com a mistura de tudo. Tem de haver uma secção preparada que acompanhe o processo desde que ocorre o acidente até à entrega de toda a documentação (os boletins, as participações) tudo isso tem de estar abarcado num local, agora se lhe chamamos secretaria é indiferente, mas aqueles militares têm de lá estar. Tem de haver um conjunto de militares que façam aquele trabalho e mais ninguém, sob pena de cair a responsabilidade no vazio! Como disse estas secções organicamente não existem, mas na prática existem exactamente com o mesmo efectivo. Cada sargento tem

à sua responsabilidade cada uma destas secções para além da ronda e mesmo os militares que estão nessas secções são condutores dos sargentos e fazem atendimentos ao público, estão portanto na escala de atendimento e para além disso quando é necessário reforçar, saem das secções e vão fazer serviço operacional no terreno.

5- Considera que a reorganização territorial permitiu aos Comandantes dos Comandos Territoriais adequar os efectivos às necessidades da actividade operacional?

O que me parece é que neste momento no Comando Territorial o Estado Maior é superior em todas as vertentes à junção do GRT e do Grupo Territorial. Aqui em Santarém é claramente isso em termos do número de oficiais existentes e em termos de sargentos e de praças, portanto tudo isto aumentou, mas isso os dados em termos comparativos podem dizer o número que existia antes e agora. Relativamente ao trânsito havia um Cmdt que era Tenente-Coronel, havia um 2ºCmdt que era Major, havia um Chefe das Operações que era Major e havia um Chefe da Justiça que era Tenente, portanto quatro oficiais. Na Territorial havia um Cmdt que era Tenente-Coronel, o 2ºCmdt que era Major, um Chefe das Operações que era Major e tinha um Capitão na justiça. Neste momento existe um Cmdt que é Tenente-Coronel, um 2ºCmdt que é Tenente-Coronel, um Major que é Chefe das Operações, um Major do SEPNA e Adjunto das Operações, um Major da Investigação Criminal, um Major nos Recursos Humanos e um Capitão na Justiça; portanto é só fazer contas, terão mais um ou dois Oficiais, para a semana apresentam-se mais quatro oficiais e à partida deverá ficar um no Estado-Maior. Neste momento haverão mais oficiais com a junção dos dois comandos do que o que havia antes. Isto estamos a falar de Oficiais, porque em termos de sargento e praças aumentou muito porque as praças que estavam no comando do GRT Santarém, os das transmissões que eram 5 ou 6 passaram todas para as transmissões do CTer, os que estavam na SecAV, um sargento e um Cabo passaram também para a SecAV do CTer, portanto ficaram na mesma. Em termos de ganhos foi apenas o condutor do Cmdt e do 2ºCmdt que estavam na secretaria e que faziam de condutores dos rondantes e nas horas vagas eram eles que tratavam dos passaportes, das licenças, enfim, daquela problemática administrativa do Comando do GRT, o oficial de logística e justiça foi para o CARL e o Sargento foi transferido para Leiria, daqui ganhou-se um militar que estava na Secção de Justiça e dois militares que estavam na SIC do GRT e que passou um para a estrutura da Investigação Criminal do DT e o outro passou para a parte operacional. Em termos comparativos de efectivo, não houve ganho nenhum, para o terreno não houve ganho nenhum.

6- Como consegue evitar a duplicação de meios na actividade diária dos Dter's e DT?

Não se consegue evitar. Se havia duplicação de tarefas elas existem igual. Eu Cmdt de DT, também pouca margem de manobra tenho porque o efectivo disponível é quase todo ele para os patrulhamentos que diariamente temos nas vias (Auto-Estradas e IC's) e portanto para além disso dará para balancear uma ou outra patrulha para as Nacionais (118, 119 e 10) e de resto, quer dizer, se uma patrulha do PTer está em determinado cruzamento, eventualmente podia estar 100m à frente uma patrulha do DT. Em termos de coordenação não há nenhuma, nem estou a ver forma de existir coordenação, porque para haver coordenação completa, teria que quer a nomeação das patrulhas quer o giro que lhe for atribuído e cada uma das missões, ser feita por uma só pessoa, neste caso o Cmdt do CTer ou o Chefe das Operações a escalar as Patrulhas. A coordenação que havia antes é exactamente a mesma.

7- Dada a dificuldade em definir fronteiras na rede viária, quando necessária a coordenação com o DT's adjacentes (Lisboa/Castelo Branco/Setúbal e Leiria) é efectuada directamente pelo Cmdt DT ou através do Comando Territorial?

Tudo aquilo que passe para fora da área de responsabilidade do DT a Guarda trabalha com fronteiras bem definidas, até porque já me apercebi que os Cmdts CTer's ficam melindrados se eventualmente os Cmdt's DT falam entre si, por exemplo o Cmdt DT de Santarém fala com o de Leiria, eu sinto algum melindre até pelos comentários que fazem, e portanto as situações são tratadas com os Comandos, o Cmdt CTer Santarém fala com o Cmdt CTer Leiria ou de Castelo Branco, etc, e depois eventualmente as questões de acerto eu contacto com o Cmdt de DT para acertar pormenores, mas formalmente o contacto é sempre feito entre Cmdt's de CTer's. Conhecemo-nos todos, eu, o Cmdt DT Carregado, Leiria, Setúbal, Castelo Branco e Portalegre que temos vias repartidas, falamos todos mas em questões de pormenor, as questões mais de primeira mão são sempre faladas entre CTer's que é para não haver melindres, cada um entrar no terreno do outro. Quando se trata de entrar no terreno do outro, primeiro falam entre eles. Foi uma alteração substancial ao que existia antes porque quando havia um problema qualquer eu falava com os Cmdt's DT's.

8- Relativamente à utilização e disposição dos aparelhos especiais (radares, balanças, viatura Pro-vida), a disposição no terreno é delegada no Cmdt DT ou definida directamente pelo Cmdt CTer?

Relativamente à definição da localização, se o Cmdt CTer ou o Cmdt DT, quem define o seu emprego é o Cmdt DT, contudo, existe um pormenor que do antecedente não havia. Os Cmdts DT tinham por sua exclusiva iniciativa a responsabilidade de balancear estes equipamentos para os locais e no horário que queriam, agora também é assim, contudo o CTer entendeu que mensalmente, durante um dia ou dois dias ao critério do Cmdt DT, deverá incidir mais numa área. O Cmdt CTer através da SOITRP já define uma área “vais para onde quiseres mas naquela área tens de fazer uma acção ou duas”, portanto retira alguma liberdade ao Cmdt de DT, mas também isso é o menos importante e nem era necessário fazer isso porque estava e está a ser feito um estudo diário do número de acidentes e nós sabemos muito bem onde deveremos empregar os meios, que de uma forma geral são utilizados onde se praticam maiores velocidades, onde o número de acidentes é maior e as vias o permitam. No fundo o emprego dos meios, com essa nuance é exactamente aquilo que era.

9- Considera importante haver uma Secção de trânsito ao nível dos Comandos Territoriais, que permita ao Comandante desenvolver operações coordenadas com o dispositivo Territorial?

Não considero haver necessidade de uma secção de trânsito nos CTer's. Só consideraria essa hipótese, se o CTer não tivesse um DT. Não faz sentido porque tudo o que é relacionado com o trânsito se o DT pertence ao CTer trata. Visto que o DT está sob a dependência directa do Cmdt e das Operações do CTer não faz sentido haver mais uma secção para não fazer nada. Os assuntos do trânsito são encaminhados para o DT. Só faria sentido se o DT voltasse a integrar uma unidade Nacional, que é realmente isso que eu acho que faz sentido e não faz sentido haver DT's repartidos por CTer's e dos modos em que estão a trabalhar!

10- Operações de grande envergadura, envolvendo grande número de militares, como cortes de Auto-estradas, que antes se realizavam a nível do GRT, hoje a nível de unidades voltaram a ser efectuadas?

Este é o grande problema. Do antecedente o GRT fazia mensalmente operações. Essas operações concentravam no mesmo local ou em dois locais o efectivo dos três DT's. No caso do GRT2 tinha a possibilidade de através das Operações planeadas e essas eram mensais, duas por DT e uma por Grupo, e quando assim entende-se o Cmdt do GRT, juntar 100 a 150 militares entre pessoal dos DT's e pessoal dito administrativo do comando do Grupo. Nós poderíamos fazer e como fizemos várias vezes, cortes de uma A1 que tem um movimento astronómico, e encaminhar todo o trânsito, por exemplo aqui em Santarém ou em Leiria, ou na A8 nas Caldas da Rainha, para uma área de serviço e

todos os veículos que lá circulassem eram fiscalizados. Havia pessoal a fiscalizar os pesados, os expressos, ligeiros, tudo... tudo. Cada veículo que lá entrasse era fiscalizado, lá está, depois os resultados apareciam, eram mais de 100 autos por noite. E agora não temos essa possibilidade porque a nível de DT isto passou a ser local e eu não posso numa acção de fiscalização deste tipo como alguns dizem “porquê que não vai a componente territorial?”, porque não sabem, não estão preparados e não estão porque o trânsito é específico; fiscalizar um pesado não é só olhar para os documentos, é muito mais do que isso e portanto tem de estar pessoal com experiencia, com conhecimento para desempenhar um trabalho destes. Actualmente um DT não tem efectivo para isso, por exemplo hoje tenho uma operação e no máximo estão 20, 25 militares, mas o máximo dos máximos. E ter 25 militares não posso ter ninguém de férias, o que não é o caso porque tenho pessoal de férias. Aquele tipo de operações que se faziam antes, actualmente é impensável, não o consigo fazer.

11- Dadas a especificidade das matérias rodoviárias e a necessidade de uniformização de procedimentos a nível nacional, quais as diferenças verificadas ao nível da instrução dos militares do DT?

A uniformização de procedimentos a nível Nacional não existe. Eu estou em crer que não existe, porque aquela possibilidade que havia de o Comando diariamente, através dos rondantes ter a possibilidade de constatar se alguma patrulha de um DT não estava a seguir o procedimento adequado com as orientações difundidas ao dispositivo deixou de acontecer. O Cmdt da BT tinha diariamente a possibilidade de saber, através do rondante, se uma determinada orientação que ele difundiu estava a ser cumprida e por todo o efectivo. Se efectivamente não tivesse, de imediato a estrutura de Estado-Maior da BT logo nesse dia tomava as providências adequadas através do telefone para o Cmdt de GRT ou de DT e logo o alertava, chamando-o atenção para o cumprimento escrupuloso daquilo que foi determinado.

Agora não há nada disso, portanto eu estou em querer que soube a mesma matéria há interpretações diferentes e os procedimentos por cada DT dependem dessa interpretação. Não há uniformidade de procedimentos. A uniformização não existe.

Relativamente à instrução, é outro problema; não há. Pura e simplesmente não há.

Foi chamada a presença de dois sargentos à UNT para receberem instrução, mas isso e estamos a falar num ano e meio, em 2009 não houve nada e em 2010 houve uma acção ou outra. Antes todos os militares eram concentrados no Comando da Unidade, cada Comando GRT mandava entre dois a cinco militares em cada período para irem receber instrução ao Comando. Para além das directivas e fichas técnicas que eram enviadas e o

DT depois concentrava o pessoal em acções de instrução. Neste momento não há fichas técnicas, apenas os diplomas nus e crus e quando vêm! O Comando quando envia já é muito tarde.

Antes quando um diploma era publicado, o dispositivo já tinha conhecimento dele, já haviam fichas técnicas para esse diploma, e portanto desde Janeiro de 2009 tudo isto desapareceu!

12- Sabendo que o GRT dispunha de uma verba financeira que permitia alguma autonomia a nível logístico sobretudo em reparações urgentes de meios, e dada a necessidade de gestão dos meios para todo o CTer, quais foram as diferenças verificadas ao nível do canal logístico?

Até ao momento eu quero relevar o seguinte em termos logísticos: a manutenção das viaturas, em termos de meios e aqui em Santarém não posso dizer que houve algum problema, nunca, mas nunca o DT pode dizer que não teve a reparação de uma viatura por o CTer ter colocado algum entrave à sua recuperação. Não. Até me parece que houve uma preocupação do CTer para que as viaturas estivessem em funcionamento.

Agora, outra coisa diferente e que também se prende com a logística e naturalmente com viaturas que é a quantidade de viaturas que neste momento o Trânsito tem e a quantidade de viaturas com uma série de quilómetros e anos que o DT têm. Temos viaturas a ultrapassar 500000Km. Diga-se em boa verdade que no tempo da BT quase todos os anos recebíamos viaturas novas. A frota de viaturas estava em constante renovação. Em 2009 não recebemos viatura nenhuma, em 2008 também não, portanto, nós as viaturas mais modernas que temos têm já 4anos e tudo para cima de 250000Km. São viaturas que a andar todos os dias nos vão dando alguns problemas. Vão-se recebendo viaturas novas mas que são das concessionárias (Brisa e Auto-Estradas do Atlântico) que de dois em dois anos estão a entregar viaturas novas. As viaturas melhores que nós temos são as das concessionárias.

Relativamente à logística geral, dos outros equipamentos não há grandes reparos a fazer, com excepção dos equipamentos próprios do Trânsito, isto é, com os cinturões brancos e com os coldres. Por exemplo, nós não estamos a usar a pistola Glock porque não existem coldres brancos, estamos à espera que sejam entregues. Há problemas com os coletes, com as lanternas, bastões luminosos, com os fatos de chuva; problemas inerentes ao pessoal do trânsito que obviamente tem de estar equipado com estes materiais e não estão. Antigamente o militar que acabasse o curso de trânsito tinha uma série de equipamento que lhe era logo entregue, a raquete, o bastão luminoso, o

cinturão, o coldre, o fato de chuva, a fita métrica. Agora os militares acabam o curso e é entregue a uns e não é a outros porque não há. Eu neste momento ainda tenho alguns militares que vão para o terreno e não têm equipamento. Há militares que estão a utilizar por exemplo o coldre branco deles, ou seja tiveram de comprar equipamento que deveria ser a Guarda a fornecer, e isso é realmente uma falha. Não é uma falha aqui do CTer Santarém é uma falha da Guarda.

13- Tendo em consideração a ZA do CTer e o número reduzido de militares do DT e dos DTer's, poderemos dizer que o DT assume um papel de Subunidade de Reserva ao nível local?

Não diria que o DT é uma Subunidade de Reserva, o DT é uma subunidade orgânica. Agora que tendencialmente, poderá passar para um tapa-buracos das outras, acredito que sim. Mas neste momento não vejo isso dessa forma, até porque o DT ao efectivo que tem destina-se a patrulhar as vias que obrigatoriamente e contratualmente tem de fazer que é o caso das Auto-Estradas e tudo o resto vem por acréscimo. Agora é natural que se o Cmdt, coisa que anteriormente não era feita, mas por exemplo, quiser desenvolver uma acção de fiscalização de combate à criminalidade à lei das armas, peça o reforço de uma patrulha ou duas do DT para essa operação. Claro que o pessoal não está directamente vocacionado para isso mas não deixa de o estar. Aqui no CTer Santarém nunca aconteceu mas em outros CTer's sei que já aconteceu as patrulhas do DT serem encaminhadas para outro serviço que não directamente ligado com o Trânsito.

APÊNDICE D

APRESENTAÇÃO DA ENTREVISTA Nº 2

ENTREVISTA

TEMA: “A reorganização territorial da GNR e a fiscalização rodoviária”

PROBLEMA: “Até que ponto a integração dos Destacamentos de Trânsito nos Comandos Territoriais constituiu uma mais-valia no desempenho da actividade operacional do Comando Territorial?”

Dados do Entrevistado:

Nome: Santarém da Silva

Posto: Major

Função: Chefe da Secção de Recursos Logístico-financeiros do CTer Santarém

Funções que desempenhou na GNR: Instrutor no Centro de Instrução da Guarda Fiscal; Comandante da Companhia Fiscal de Castelo Branco; Chefe do serviço de Inquéritos e Processos por contra-ordenação fiscal; Adjunto operacional da Companhia fiscal; Chefe da secção de justiça fiscal; 2º Comandante do GRT2

Antes de iniciar a Entrevista, gostaria de fazer alguma questão relativa ao trabalho ou à entrevista?

Não

Permite que esta entrevista seja gravada e utilizada como base de sustentação no Trabalho de Investigação Aplicada que estou a elaborar?

Optemos pela resposta verbal e apontamento da mesma em suporte escrito.

1- Tendo em consideração que as vias principais absorviam a maioria das patrulhas do DT, verificaram-se alterações ao nível das vias patrulhadas?

As vias continuam a ser as mesmas.

2- Houve alterações no que concerne ao número de patrulhas, e respectivos giros/áreas de actuação? Se sim, quais?

De momento não sei porque não estou ligado à parte operacional.

3-Relativamente ao modo de actuação e funcionamento dos NICAV qual é a patrulha responsável por tomar conta do acidente com vítimas mortais? É a que está mais próxima? Tem de ser obrigatoriamente uma patrulha do dispositivo do trânsito?

Nas vias patrulhadas pelo DT é o DT. Nas vias não patrulhadas pelo DT é a patrulha do PTer. Nos casos das patrulhas do PTer estarem ocupadas comunicam à patrulha do DT.

4- Os DT's comportavam na sua estrutura algumas sub-secções como sendo a secretaria e logística, que absorviam alguns militares das Patrulhas, com a integração no Comando Territorial quais foram as alterações sofridas ao nível do número de efectivos?

Nenhuns. Os militares que estavam nas secções não desempenhavam exclusivamente funções nas secções e esses efectivos eram em número muito reduzido.

5- Considera que a reorganização territorial permitiu aos Comandantes dos Comandos Territoriais adequar os efectivos às necessidades da actividade operacional?

Não, porque manteve-se tudo na mesma, o DT funciona de uma forma independente e “solto” da estrutura territorial.

6- Como consegue evitar a duplicação de meios na actividade diária dos Dter's e DT?

Não se consegue porque os Cmdt's CTer's não assumiram o controlo directo dos DT's; não acontecem sobreposições porque o efectivo do DT é tão eduzido que não é possível e acaba por patrulhar apenas as vias principais. Não há da parte das operações um controlo dos DT's.

7- Dada a dificuldade em definir fronteiras na rede viária, quando necessária a coordenação com o DT's adjacentes (Lisboa/Castelo Branco/Setúbal e Leiria) é efectuada directamente pelo Cmdt DT ou através do Comando Territorial?

Os contactos formais são feitos entre Cmdt's CTer's. Do antecedente o contacto era directo entre Cmdt's DT porque estavam na alçada de um mesmo GRT.

8- Relativamente à utilização e disposição dos aparelhos especiais (radares, balanças, viatura Pro-vida), a disposição no terreno é delegada no Cmdt DT ou definida directamente pelo Cmdt CTer?

Quem define a coordenação dos meios é o Cmdt DT.

8- Considera importante haver uma Secção de trânsito ao nível dos Comandos Territoriais, que permita ao Comandante desenvolver operações coordenadas com o dispositivo Territorial?

Não, porque o CTer tem um DT para matérias relacionadas com o trânsito.

9- As Operações de grande envergadura, envolvendo grande número de militares, como cortes de Auto-estradas, que antes se realizavam a nível do GRT, hoje a nível de unidades voltaram a ser efectuadas?

Salvo erro apenas uma, em Abrantes.

10- Dada a especificidade das matérias rodoviárias e a necessidade de uniformização de procedimentos a nível nacional, quais são as diferenças verificadas ao nível da instrução dos militares do DT?

Antes tentava-se que houvesse uma uniformização de procedimentos que era garantida através do Comando da BT. Hoje não existe, o DT não recebe instruções nem orientações de parte alguma.

11- Dadas a especificidade das matérias rodoviárias e a necessidade de uniformização de procedimentos a nível nacional, quais as diferenças verificadas ao nível da instrução dos militares do DT?

Contrariamente àquilo que é prática na Territorial, às subunidades de Trânsito foi sempre dada a primazia no sentido das suas viaturas serem reparadas rapidamente.

12- Sabendo que o GRT dispunha de uma verba financeira que permitia alguma autonomia a nível logístico sobretudo em reparações urgentes de meios, e dada a necessidade de gestão dos meios para todo o CTer, quais foram as diferenças verificadas ao nível do canal logístico?

Não; encontra-se num patamar exactamente igual ao dos outros Destacamentos, mas com uma missão específica.

APÊNDICE E

APRESENTAÇÃO DA ENTREVISTA Nº 3

ENTREVISTA

TEMA: “A reorganização territorial da GNR e a fiscalização rodoviária”

PROBLEMA: “Até que ponto a integração dos Destacamentos de Trânsito nos Comandos Territoriais constituiu uma mais-valia no desempenho da actividade operacional do Comando Territorial?”

Dados do Entrevistado:

Nome: Lucas

Posto: Tenente-Coronel

Função: Comandante Comando Territorial Santarém

Funções que desempenhou na GNR:

No Regimento de Cavalaria desempenhou funções como Comandante de Pelotão, na Secção de Operações e Informações, na Direcção de Instrução, como Comandante do Grupo de Ensino e Desbaste, Chefe da remonta e Comandante de esquadrões a cavalo;

No Comando-Geral desempenhou funções na Logística;

Colocado na Escola da Guarda foi Comandante da Direcção de instrução e Director do Tirocínio e do Curso de Promoção a Capitão.

Antes de iniciar a Entrevista, gostaria de fazer alguma questão relativa ao trabalho ou à entrevista?

Não.

Permite que esta entrevista seja gravada e utilizada como base de sustentação no Trabalho de Investigação Aplicada que estou a elaborar?

Sim.

1- Tendo em consideração que as vias principais absorviam a maioria das patrulhas do DT, verificaram-se alterações ao nível das vias patrulhadas?

Alterações não houve. Tenho de falar da realidade daqui de Santarém, que o DT está 55% de grosso modo, daquilo que devia ser, e portanto no modelo de reorganização este distrito só foi contemplado com um DT que acho que é curto. Tem que ter mais militares, considerando que este distrito é o terceiro maior do País, que é um placa giratória Norte, Sul, Este, Oeste, com as grandes peregrinações que levam 5milhoes de pessoas a Fátima por ano, e portanto o dispositivo é francamente curto.

Não houve alteração nenhuma porque o efectivo já não chegava e devia ter no mínimo ou dobro ou devi estar completo, num quadro que está previsto para duzentos e doze, alargar-nos agora a área de Auto-Estrada, não conseguimos sequer patrulhar os duzentos e muitos quilómetros de AE, os duzentos de IC'S, IPs, mais os setecentos dos itinerários principais, o caso da Nacional 118 que é preocupante...não o conseguimos fazer, portanto é difícil.

Neste momento o que é que eu faria, se eles não chegam para o dia-a-dia porque basicamente só andam nas AE e pouco mais. Não o conseguem fazer, portanto fazemos um mau serviço por falta de efectivo.

2 – Houve alteração no que concerne ao número de patrulhas, e respectivas áreas/giros de actuação? Se sim, Quais?

Não houve alterações, houve foi um esforço enorme por parte dos homens que fazem parte da estrutura do DT que estão nos aparelhos especiais ou nos autos de contra-ordenação e nas restantes secções do DT e aí sim tem uma boa orgânica.

E eles têm uma boa organização e portanto houve aqui um aligeirar desta estrutura interna em benefício da actividade operacional.

Nos giros acabou por não haver. Infelizmente o Distrito sofreu no último ano um forte flagelo de acidentes ou pelo menos as consequências destes foram mais graves. Não houve um aumento significativo mas as consequências foram 50% mais graves do que era normal e aí sim nós tentávamos dirigir o esforço mais para esses locais. Devo dizer que se tivéssemos os recursos que deveríamos poderíamos tentar abranger novas áreas ou tentar dar outras coberturas de metodologia diferentes, isso não o fizemos porque decorre da primeira questão.

3-Relativamente ao modo de actuação e funcionamento dos NICAV qual é a patrulha responsável por tomar conta do acidente com vítimas mortais? É a que

está mais próxima? Tem de ser obrigatoriamente uma patrulha do dispositivo do trânsito?

Cada vez que há um acidente que é grave dificilmente se sabe se há logo um morto ou não e aí é a malha territorial em função dos acidentes que tomam conta. De acordo com a gravidade, até porque os alertas são dados e muitos deles até nos chegam via 112 aqui à central do comando e é aqui que está sediado o NICAV que é quem de facto faz a investigação e o inquérito de investigação desses acidentes. É por esta via logo central que eventualmente se confirma logo a possibilidade de haver um cadáver, sendo logo dado aqui o alerta. Nos Postos, para além da questão do socorro porque às vezes a vítima poderá estar a entrar em colapso é entendimento levarem-na na mesma. Às vezes chega ao hospital e confirma-se o óbito, portanto a Guarda entendeu em boa altura entregar isto a uma equipa que, enfim, oferece outra qualidade à investigação. Portanto essa malha territorial ao dar o alerta mesmo que as vítimas sejam evacuadas e se venha a confirmar a posteriori que estão dadas como mortos, preservam no local o indícios até chegar o NICAV. Como disse o distrito é muito grande, contudo não temos razões de queixa.

É sempre a malha territorial excepto nas vias de AE que é a patrulha do DT que está lá. O que não quer dizer que se for numa estrada nacional, fruto até da indisponibilidade das patrulhas mas isso decorre do serviço normal, quando o posto não tem para dar, chama-se a do posto ao lado ou chama-se do trânsito, aí é quem tiver, aí é o militar da Guarda. Em circunstâncias normais é a patrulha do Pter que toma conta até porque temos no Distrito com cerca de cinco mil acidentes e cerca de mil e duzentos é que o trânsito toma conta, ou seja 80% é a malha territorial que faz, essa é a Guarda que toma conta de tudo e depois passa para as diversas especialidades.

4- Os DT's comportavam na sua estrutura algumas sub-secções como sendo a secretaria e logística, que absorviam alguns militares das Patrulhas, com a integração no Comando Territorial quais foram as alterações sofridas ao nível do número dos efectivos das patrulhas do DT?

Com esta reestruturação há aqui mais-valias, mas acabaram por não fazer a diferença; não porque estamos a 50% de grosso modo. Agora há aqui uma estrutura que desapareceu a nível do DT mas que entretanto esses militares como têm valências de trânsito acabaram por ser “aproveitados” para outras secções que já não tinham militares ou então para meter mais uma patrulha ou duas. Mas estar a dizer que houve um aumento se calhar estaria a inventar porque quando se está a 50% estar a dizer que tenho mais uma patrulha...na prática há aqui um aumento de uma patrulha mas ela não

corresponde sequer aos mínimos que deveríamos ter, portanto estamos à quem daquilo que é mínimo. Algumas destas partes que existiam desapareceram mas em termos práticos eu diria que não se ganhou, não se ganhou porque se eu tivesse o DT completo à altura de o receber eu tinha aqui uma mais-valia, eu diria que tinha mais militares para patrulhar as áreas que são diferentes das normais mas como estou à quem... até porque há aqui outro factor que não só tem haver com a reforma mas que é coincidente com a reforma e que não veio potenciar aqui ganhos que são as alterações da reserva e da reforma que ao mesmo tempo que se deu a reserva houve uma corrida às reformas e à reserva e portanto há muita gente que se foi embora. Agora, se ficássemos todos como estávamos tinha um acréscimo, de facto trazia mas esse acréscimo é de uma patrulha ou duas não é mais do que isso, não é nada de extraordinário.

5- Considera que a reorganização territorial permitiu aos Comandantes dos Comandos Territoriais adequar os efectivos às necessidades da actividade operacional?

Eu acho que isso é utopia; em termos teóricos se calhar quem faz os estudos e cria estes objectivos diz que sim, mas isso é na teoria, na prática isto não é assim, até porque há novas tarefas que as Unidades não tinham e estavam centralizadas como as questões das operações, a logística, os conselhos administrativos, enfim, uma panóplia de questões que estavam centralizadas nas Brigadas e que tinham uma estrutura aí sim essas Brigadas tinham estrutura. Tiveram de aligeirar nas antigas brigadas e aí ficaram com gente a mais, tudo o resto nos outros distritos é utopia porque eu tive de tirar pessoas aos Postos para criar estruturas que não as tinha e ainda com a agravante de não ter ninguém habilitado nem graduados nem saber como se fazem as coisas. Não é de um dia para o outro que se diz que há uma Guarda nova por um decreto. A Guarda ainda hoje, ao fim de um ano e meio, continua a tentar. Eu neste momento, por exemplo, tenho o NÃO que deveria estar implementado, acabei com o NICD e não tenho o NAO activo porque não tenho sargentos porque me faltam nas outras áreas e isto é em todas as áreas. Na logística tinha um sargento e agora com a história dos concursos públicos tenho de ir buscar mais cinco militares porque tenho de criar estruturas parecidas com as antigas brigadas. Mas idêntico, concursos...tudo. Em vez de haver uma estrutura mais forte no CARL que nos tira os concursos, tira-nos tudo e nós repostamos para lá, não; passaram tudo para aqui e nós em vez de cinco Brigadas temos dezoito mini-Brigadas, quando apenas quatro tinham essa estrutura. É utopia dizer que a reorganização se adequa à actividade operacional, antes pelo contrário, tive de tirar gente para criar.

6- Como consegue evitar a duplicação de meios na actividade diária dos Dter's e DT?

Está ligada à primeira questão, portanto eu não tenho duplicação de meios porque não tenho nem os meios na territorial que deveria ter nem os meios de trânsito e portanto, não tendo dificilmente tenho duplicação de meios. Não há aqui duplicação de meios estou é sempre à quem. Obviamente que se tivesse os meios do trânsito que estão previstos no quadro orgânico e nos DTer's a mesma coisa, obviamente que estes se poderiam dedicar muito mais ao policiamento de proximidade, pro-actividade e um trabalho junto à comunidade e ao cidadão e o Trânsito para a essência que é com acções rodoviárias, encontros pedagógicos nas escolas, acções de formação, colóquios, palestras, etc. Nada disso é possível fazer quando estamos a 50% e a nível nacional o distrito tem liderado os problemas na questão rodoviária; de resto andamos aqui atrás sempre do prejuízo.

7- Dada a dificuldade em definir fronteiras na rede viária, quando necessária a coordenação com o DT's adjacentes (Lisboa/Castelo Branco/Setúbal e Leiria) é efectuada directamente pelo Cmdt DT ou através do Comando Territorial?

A coordenação é feita pelos comandos, agora houve alterações de áreas nomeadamente na A1 que foram coordenadas entre os Comandos das Unidades e depois houve entendimento para as questões mais de pormenor passou-se para os Comandantes de DT's. Como eles já têm o no-au antigo com alguma história também foi fácil essa ligação e portanto as coisas estão a trabalhar bem.

8- Relativamente à utilização e disposição dos aparelhos especiais (radares, balanças, viatura Pro-vida), a disposição no terreno é delegada no Cmdt DT ou definida directamente pelo Cmdt CTer?

Está tudo colocado no DT e é o Cmdt do DT que tem a responsabilidade da utilização e de gestão desses meios, contudo, semanalmente de acordo com o Plano de Actividade Operacional são estabelecidas operações, e de acordo com as solicitações dos próprios DTer's todas as semanas estes meios acabam por ser utilizados numa operação ao nível de DTer, não digo em proveito do DTer porque o proveito aqui é para o cidadão mas com a análise crítica de cada cmdt DTer que entende que há gente em excesso ali ou acolá. São locais que por vezes não são fiscalizados pelo trânsito até porque também não conseguem ir a todo o lado, contudo todas as semanas é feita uma Operação em conjunto com o territorial, isto para permitir que estes aparelhos por vezes vão a locais que inclusivamente o cidadão reclama e facilitar a acção de comando dos militares do

Territorial, e depois porque se vão descobrir novas áreas que os homens do trânsito também não conhecem e portanto vai enriquecendo a organização e dando melhor qualidade ao serviço prestado.

9- Considera importante haver uma Secção de trânsito ao nível dos Comandos Territoriais, que permita ao Comandante desenvolver operações coordenadas com o dispositivo Territorial?

Nunca pensei nisso mas assim muito rapidamente não vejo grande interesse. Eu estou a falar porque tenho aqui o DT está sedado aqui no Comando da Unidade e portanto a ligação é próxima entre o Cmdt DT e o Oficial da Op. Se tivesse de ter aqui uma secção de trânsito era mesma coisa que ter uma secção de territorial, acho que começa a haver demasiadas secções, tem é de haver pessoal na rua, para o cidadão, porque isso é a missão geral da Guarda. Os militares na sua patrulha devem falar com os sargentos rondantes, levantar os problemas elencados. O sargento resolve cerca de metade, passa a outra metade ao responsável da área do trânsito que há-de resolver a outra metade do que ficou por resolver e depois há-de chegar ao Cmdt de DT. Estou convicto que 80/90% dos problemas desse âmbito de actuação a nível de DT são possíveis de ser resolvidos. Os que são colocados a nível do Comando da Unidade quando é preciso fazer operações mais musculadas, estou-me a recordar de cortes de Auto-estrada, etc, em que são precisos outros meios como cães, lagartas da UI, etc são facilmente coordenados, portanto não vejo aqui necessidade. É preciso é gente no terreno e aí sim um bom enquadramento.

10- Operações de grande envergadura, envolvendo grande número de militares, como cortes de Auto-estradas, que antes se realizavam a nível do GRT, hoje a nível de unidades voltaram a ser efectuadas?

Todas as semanas acabamos por fazer algumas nas áreas de cada Destacamento. De Grosso modo mensalmente todos os DTer's têm uma operação de trânsito ou exclusiva do trânsito. Para além dessas, quinzenalmente também se fazem operações, uma a norte e outra sul em conjunto com o territorial e do trânsito, vocacionadas para o controlo de velocidade, controlo de armas, mercadorias com os homens da fiscal, transporte de crianças, enfim, de acordo com o tema e com o que nos é imposto pelo escalão superior.

11- Dadas a especificidade das matérias rodoviárias e a necessidade de uniformização de procedimentos a nível nacional, quais as diferenças verificadas ao nível da instrução dos militares do DT?

Esse é outro problema desta alteração. O que se nota é que neste ano e meio e eu não tive ligado ao trânsito por isso estou à vontade para o dizer, a área do Transito perdeu;

mal ou bem havia uma secção que estava na antiga Brigada de Trânsito, havia alguns militares dedicados a essa área que faziam fichas temáticas, diga-se também em bom da verdade que isso também se tinha perdido há alguns anos na própria BT, o que não deixa de ser verdade é que mal ou bem quando havia alterações legislativas ou circulares ou novos decretos que tocassem nesta área do trânsito, alguém vinha dar algum esclarecimento e neste ano e meio deixou de haver este cuidado. Está prevista a criação de uma Direcção de Trânsito incorporada no comando operacional, a exemplo do que o trânsito tinha. De facto houve aqui uma perda de eficiência com esta reforma.

12- Sabendo que o GRT dispunha de uma verba financeira que permitia alguma autonomia a nível logístico sobretudo em reparações urgentes de meios, e dada a necessidade de gestão dos meios para todo o CTer, quais foram as diferenças verificadas ao nível do canal logístico?

Esta alteração e aqui ao nível do CTer Santarém veio trazer um acréscimo de eficácia ao trânsito porque não tenho oficina e portanto há mais de um ano e meio que a reparação de todos os veículos demora uma semana ou duas, é tudo feito em oficinas civis. Tanto faz ser do territorial como do trânsito. Portanto aqui ganhámos. Quando recebi o DT estavam a 90% porque há sempre uma viatura ou duas avariadas. Eu lembro-me dos primeiros seis a sete meses tive uma preocupação grande de acompanhar, até porque criou-se algum mau estar com a reestruturação e um dos argumentos é que as viaturas não andavam e portanto os níveis passaram para os 98%.

APÊNDICE F

APRESENTAÇÃO DA ENTREVISTA Nº 4

ENTREVISTA

TEMA: “A reorganização territorial da GNR e a fiscalização rodoviária”

PROBLEMA: “**Até que ponto a integração dos Destacamentos de Trânsito nos Comandos Territoriais constituiu uma mais-valia no desempenho da actividade operacional do Comando Territorial?**”

Dados do Entrevistado:

Nome: Amado

Posto: Tenente-Coronel

Função: Antigo Comandante do Grupo Regional de Trânsito nº2

Funções que desempenhou na GNR:

Em 1986, Centro de Instrução da Guarda Fiscal em Queluz, como instrutor/monitor de vários cursos, durante dois anos;

Em 1989, Comandou a Companhia da Guarda Fiscal da Figueira da Foz, funções que manteve até 1993;

Promovido a Capitão em 1993, e colocado no Batalhão N.º 4 com sede em Coimbra, local que manteve até 2001, tendo desempenhado várias funções de chefia, desde a Secção de Operações, secção de Pessoal e Logística, até á Secção de Inquéritos e Processos por contra Ordenação;

Em 2001, foi promovido a Major e Colocado na BRIGADA DE TRÂNSITO em Lisboa, onde Chefiou a Secção de Logística até 2003;

Em Dezembro 2003, foi convidado para 2.º CMDT do Grupo Regional Trânsito de Santarém, situação que manteve até 04 de Maio de 2004;

Em 05 de Maio de 2004 assumiu funções de Comandante do Grupo Regional de Trânsito de Santarém;

Em 01 de Novembro de 2005 foi promovido a Tenente-Coronel;

Em 12 de Janeiro de 2009, por força da Reorganização da Guarda Nacional Republicana, foi colocado na Inspeção da Guarda, como Inspector -Adjunto;

Passou á situação de reserva em 05 de Abril de 2009.

1-Relativamente aos acidentes de viação com mortos qual era a patrulha responsável por tomar conta do acidente com vítimas mortais na ZA do DT Santarém? A que mais próxima estava do acidente de viação independentemente de ser do DTer ou obrigatoriamente uma patrulha do dispositivo do DT?

Preferencialmente uma Patrulha de Trânsito. Casos havia em que as PT Ter tomavam conta do acidente, mas só por impossibilidade da PT d e Trânsito.

2- Considera que a reorganização territorial permitiu aos Comandantes dos Comandos Territoriais adequar os efectivos às necessidades da actividade operacional?

Penso que os Comandos Ter ainda não tiveram oportunidade nem liberdade para se meterem a fundo nos assuntos de trânsito. Se isso já tivesse acontecido com certeza que os efectivos eram adequados ás necessidades da actividade operacional em geral e não especificamente do trânsito.

3- Considera uma mais-valia para o Comandante do CTer deter a capacidade de gestão dos aparelhos especiais (radares, balanças, viatura Pro-vida)?

Não existe mais valia nenhuma. Esses aparelhos especiais têm que estar debaixo do controle operacional de quem os comanda no trânsito.

4- Considera importante haver uma Secção de trânsito ao nível dos Comandos Territoriais, que permita ao Comandante desenvolver operações coordenadas com o dispositivo Territorial?

A continuar o dispositivo assim é da máxima importância esta Secção de Trânsito.

5- Dada a especificidade das matérias rodoviárias e a necessidade de uniformização de procedimentos a nível nacional, como era ministrada instrução aos militares dos DT's?

Todas as semanas havia instrução a ser ministrada pelos CMDT dos DT's, ou pelos Sargentos do DT. De três em três meses eram nomeados militares para instrução no Comando da Unidade.

6- Face à necessidade de gestão dos meios para todo o CTer, qual o impacto da unificação do canal logístico na operacionalidade dos meios do DT?

R: Quando se verificou esta unificação, já não me encontrava em Santarém, mas posso referir que o canal logístico nas BT funcionava muito bem. Agora não sei como funciona.

7- Tendo em consideração a ZA do CTer e o reduzido número de militares do DT e dos DTer's, poderemos dizer que o DT assume um papel de Subunidade de Reserva ao nível local?

Se considerarmos o DT como uma Sub de reserva as coisas estão muito mal. O DT deve ter uma actividade operacional independente do CTer. Para ser uma Subunidade independente deve ser reorganizada a nível Nacional com um Comando único como o era antigamente ou coisa parecida.