



ACADEMIA MILITAR

Direcção de Ensino

Mestrado em Ciências Militares – Especialidade Segurança

TRABALHO DE INVESTIGAÇÃO APLICADA

**“A ABRANGÊNCIA NACIONAL DA UNIDADE NACIONAL DE
TRÂNSITO E IMPLICAÇÕES RESULTANTES DA SUBORDINAÇÃO
DOS DESTACAMENTOS DE TRÂNSITO AOS COMANDOS
TERRITORIAIS”**

AUTOR: Aspirante Armando Filipe Alves de Sousa

ORIENTADOR: Capitão Mário José Machado Guedelha

LISBOA, MARÇO 2009



ACADEMIA MILITAR

Direcção de Ensino

Mestrado em Ciências Militares – Especialidade Segurança

TRABALHO DE INVESTIGAÇÃO APLICADA

**“A ABRANGÊNCIA NACIONAL DA UNIDADE NACIONAL DE
TRÂNSITO E IMPLICAÇÕES RESULTANTES DA SUBORDINAÇÃO
DOS DESTACAMENTOS DE TRÂNSITO AOS COMANDOS
TERRITORIAIS”**

AUTOR: Aspirante Armando Filipe Alves de Sousa

ORIENTADOR: Capitão Mário José Machado Guedelha

LISBOA, MARÇO 2009

DEDICATÓRIA

Aos meus pais, Lurdes e Henrique – pela afectividade e preocupação;

À minha irmã Diana – pela amizade;

E à minha namorada Raquel – pelo apoio e carinho.

AGRADECIMENTOS

“Todas as obras por mais insignificantes que sejam, são fruto do esforço de muitos, para o usufruto e prazer de alguns e apreciação pessoal de cada um...”¹

Agradecer não constitui uma obrigação, constitui uma honra de tamanha dimensão que, por vezes, nos faz cair no esquecimento de alguma pessoa não menos importante. De forma a não esquecer ninguém, agradeço a todas as pessoas que, de uma forma ou de outra, contribuíram para a elaboração do mesmo.

Agradeço de uma forma muito especial ao excelente orientador deste trabalho: Capitão Mário José Machado Guedelha, pelo seu incansável contributo, por todo o apoio prestado e pelas informações que forneceu, resultante da sua vasta experiência profissional.

Menciono outros elementos fundamentais para a elaboração deste trabalho: o Major Rosa, o Capitão Araújo e o Capitão José, pela ajuda e constante preocupação, bem como pelos seus conhecimentos fornecidos.

Enfatizo a gratificante ajuda prestada pelo Coronel Francisco Damião, Tenente-Coronel Oliveira, Major Lourenço da Silva, Capitão Lima e Capitão Gomes através da disponibilidade e colaboração dispensadas para a realização das entrevistas.

Agradeço também a todos os Comandantes de Destacamento de Trânsito pela receptividade demonstrada na participação do trabalho.

Não podia deixar de agradecer ao Comandante da Escola da Guarda, Major General Melo Gomes pelos meios que colocou à disposição.

Dedico também aos Camaradas do 14º TPO que estiveram ao meu lado nos bons e nos maus momentos.

Por último, agradeço da forma mais especial possível, à minha família: ao meu pai Henrique, à minha mãe Lurdes, à minha irmã Diana, à minha namorada Raquel e ao seu pai Mário Afonso, pela dedicação e constante apoio.

A todos o meu obrigado!

¹ CALDEIRA, Marília. (2004) *“Confronto com a morte na actuação policial”*. Dissertação Final da Licenciatura em Ciências Policiais. ISCPSI. Lisboa. Pré-texto.

EPÍGRAFE

“O Futuro tem muitos nomes, para os incapazes o inalcançável, para os medrosos o desconhecido, para os valentes a oportunidade.”

(Victor Hugo)

ÍNDICE GERAL

DEDICATÓRIA	i
AGRADECIMENTOS.....	ii
EPÍGRAFE.....	iii
ÍNDICE GERAL.....	iv
ÍNDICE DE TABELAS.....	vi
ÍNDICE DE FIGURAS	vi
ÍNDICE DE GRÁFICOS	vii
ABREVIATURAS E SIGLAS	viii
RESUMO	x
ABSTRACT	xi
CAPÍTULO 1 – INTRODUÇÃO.....	1
1.1. Finalidade	1
1.2. Enquadramento	1
1.3. Justificação da escolha do Tema.....	2
1.4. Objectivos	2
1.5. Hipóteses.....	4
1.6. Metodologia	4
1.7. Estrutura do trabalho	5
PARTE I – SUSTENTAÇÃO TEÓRICA.....	6
CAPÍTULO 2 – A BRIGADA DE TRÂNSITO.....	6
2.1. Caracterização e resenha histórica	6
2.2. Evolução	6
2.3. Conceito Operacional	7
2.4. Relacionamento entre Unidades Especiais e Territoriais.....	9
CAPÍTULO 3 – A UNIDADE NACIONAL DE TRÂNSITO	10
3.1. As origens da UNT.....	10
3.2. O diagnóstico da Accenture	10
3.3. A Unidade Nacional de Trânsito	11
CAPÍTULO 4 – GUARDA CIVIL DE ESPANHA.....	13
4.1 O Agrupamento de Trânsito.....	13

PARTE II – TRABALHO DE CAMPO	15
CAPÍTULO 5 – METODOLOGIA DE ANÁLISE	15
5.1 Instrumentos e Técnicas.....	15
CAPÍTULO 6 – DESCRIÇÃO DOS DADOS	18
6.1 Descrição dos dados das Entrevistas	18
6.2 Descrição dos dados dos Questionários.....	23
CAPÍTULO 7 – ANÁLISE DE RESULTADOS.....	27
7.1. Entrevistas	27
7.2. Questionário	34
CONCLUSÕES E RECOMENDAÇÕES	39
Conclusões	39
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	43
BIBLIOGRAFIA	43
CONSULTAS NA INTERNET	43
LEGISLAÇÃO	44
OUTROS ARTIGOS OU DOCUMENTOS	44
APÊNDICES	45
Apêndice A – Questionário	45
Apêndice B – Guião da Entrevista	61
Apêndice C – Carta de apresentação do Questionário	63
Apêndice D – Entrevistas 1	64
Apêndice E – Entrevista 2.....	66
Apêndice F – Entrevista 3	69
Apêndice G – Entrevista 4	74
Apêndice H – Entrevista 5.....	76
ANEXOS	79
Anexo I.....	79
Anexo J.....	90
Anexo L.....	94
Anexo M.....	95
Anexo N	103

ÍNDICE DE TABELAS

Tabela 1 – Respostas à questão nº 1.....	18
Tabela 2 – respostas à questão nº 2.....	18
Tabela 3 – Respostas à questão nº 3.....	19
Tabela 4 – Respostas à questão nº 4.....	19
Tabela 5 – Respostas à questão nº 5.....	19
Tabela 6 – Respostas à questão nº 5.1.....	20
Tabela 7 – Respostas à questão nº 6.....	20
Tabela 8 – Respostas à questão nº 7.....	20
Tabela 9 – Respostas à questão nº 8.....	21
Tabela 10 – Resposta à questão nº 9.....	21
Tabela 11 – Respostas à questão nº 10.....	22
Tabela 12 – Respostas à questão nº 11.....	22
Tabela 13 – Pergunta nº 1 do Questionário.....	45
Tabela 14 – Pergunta nº 2 do Questionário.....	48
Tabela 15 – Pergunta nº 3 do Questionário.....	50
Tabela 16 – Pergunta nº 4 do Questionário.....	50
Tabela 17 – Pergunta nº 5 do Questionário.....	53
Tabela 18 – Pergunta nº 6 do questionário	55
Tabela 19 – Pergunta nº 7 do Questionário.....	57
Tabela 20 – Pergunta nº 8 do Questionário.....	57
Tabela 21 – Pergunta nº 9 do Questionário.....	59
Tabela 22 – Pergunta nº 10 do Questionário.....	60

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1 – Organigrama da Brigada de Trânsito	8
Figura 2 – Organigrama da UNT.....	12

ÍNDICE DE GRÁFICOS

Gráfico 1 – Respostas à questão nº 1.....	23
Gráfico 2 – Respostas à questão nº 2.....	23
Gráfico 3 – Respostas à questão nº 3.....	24
Gráfico 4 – Respostas à questão nº 5.....	24
Gráfico 5 – Respostas à questão nº 7.....	25
Gráfico 6 – Respostas à questão nº 8.....	25
Gráfico 7 – Respostas à questão nº 9.....	26
Gráfico 8 – Respostas à questão nº10.....	26

ABREVIATURAS E SIGLAS

ANSR	Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária
BF	Brigada Fiscal
BT	Brigada de Trânsito
CARI	Comando de Administração e Recursos Internos
CE	Código da Estrada
CMD TER	Comando Territorial
Cmdt	Comandante
DAC	Destacamento de Acção Conjunta
Dec-Lei	Decreto de Lei
DGSVT	Direcção Geral dos Serviços de Viação e Trânsito
DGSVT	Direcção Geral dos Serviços de Viação e Trânsito
DGV	Direcção Geral de Viação
DNPSP	Direcção Nacional da Polícia de Segurança Pública
DT	Destacamento de Trânsito
DTer	Destacamento Territorial
EXMO.	Excelentíssimo
GEP	Gabinete de Estudos e Planeamento
GGG	General Comandante Geral
GNR	Guarda Nacional Republicana
IP	Itinerários Principais
LOGNR	Lei Orgânica da Guarda Nacional Republicana
NICAV	Núcleo de Investigação Criminal de Acidentes de Viação
PAO	Plano de Actividade Operacional
PJ	Polícia Judiciária
PSP	Polícia de Segurança Pública
PVT	Polícia de Viação e Trânsito
RCM	Resolução do Conselho de Ministros
SCOT	Sistema de Contra-Ordenações de Trânsito
Sec.Form	Secção de Formação
Sec.Just	Secção de Justiça
SecApSv	Secção de Apoio de Serviços
SecRFin	Secção de Recurso Financeiros
SecRHu	Secção de Recursos Humanos

SecRLog	Secção de Recursos Logísticos
SOIRP	Secção de Operações, Informações e Relações Públicas
TCor	Tenente-Coronel
TIA	Trabalho de Investigação Aplicada
UNT	Unidade Nacional de Trânsito
ZA	Zona de Acção

RESUMO

Neste Trabalho de Investigação Aplicada é abordada a temática sobre “*A abrangência Nacional da Unidade Nacional de Trânsito e implicações resultantes da subordinação dos Destacamentos de Trânsito aos Comandos Territoriais*”.

Pretende-se determinar o impacto das alterações à orgânica da Guarda, na intervenção operacional do trânsito, submetido aos Comandos Territoriais e à Unidade Nacional de Trânsito. Propõe-se ainda, identificar as formas de apoio logístico-administrativo, planeamento, intervenção operacional, coordenação entre os diversos Destacamentos de cada Comando Territorial e a Unidade Nacional de Trânsito.

O trabalho encontra-se estruturado em duas partes fundamentais. A primeira assenta na sustentação e enquadramento teórico, baseado na análise da evolução histórica da Brigada de Trânsito e seu conceito operacional. Caracteriza-se ainda nesta parte, a Unidade Nacional de Trânsito, sua origem e organização. A segunda é dedicada ao trabalho empírico, de pesquisa, recolha, tratamento e análise de dados.

Foi utilizado o método hipotético dedutivo, definindo e testando hipóteses, com base na revisão bibliográfica, nos inquéritos e entrevistas semi-directivas.

Os resultados obtidos permitem afirmar que a subordinação dos Destacamentos de Trânsito aos Comandos Territoriais, traz maior coordenação local devido, essencialmente, à unidade de comando, potenciando a intervenção conjunta de todas as valências da Guarda. Por outro lado existe a perda da capacidade de intervenção, com uniformidade de processos a nível nacional, podendo a médio prazo transformar os Destacamentos de Trânsito em “ilhas” relativamente à valência do trânsito. Perde-se, sem dúvida, o espírito de corpo e a mística que permitem ultrapassar dificuldades e garantem a motivação elevada.

A Unidade Nacional de Trânsito constitui-se numa Unidade de sobreposição e de reserva, que deve actuar em complementaridade com os Destacamentos de Trânsito. Motivado pela precocidade da criação deste novo modelo, os dados obtidos carecem de validação em futuras investigações.

O estudo foi realizado entre Janeiro e Março de 2009.

PALAVRAS-CHAVE: GUARDA NACIONAL REPUBLICANA; BRIGADA DE TRÂNSITO; UNIDADE NACIONAL DE TRÂNSITO.

ABSTRACT

In this Applied Research work it is carried out the thematic "*The National Enforcement of the National Traffic Unit and the resultant implications for the subordination of the traffic deployments to the Territorial Commands*", which aims to determine the impact that changes in the organic composition and restructuring of the GNR, enforced in January 2009, can have on the operational intervention of the traffic submitted to the territorial commands and the National Traffic Unit. We also intend to identify the forms of logistical-administrative support, planning and operational intervention and coordination among the various deployments of each Territorial Command and between this and the National traffic Unit.

The work is divided into two main parts. The first is established on support and theoretical framework, based on analysis of the historical development of BT and its operational concept. We still characterize, in this part, the National Traffic Unit, its origin and organization. The second is devoted to empirical work, research, collecting, processing and data analysis

It was used the hypothetical deductive method, setting and testing hypothesis based on literature review and enquiries and semi- directive enquiries.

The results obtained allow us to say that the subordination of the Traffic deployments to the Territorial commands bring more local coordination, due mainly to the control unit and enhancing the involvement of all the aspects of the Guard. Furthermore there is a loss of capacity for intervention, with uniform processes at a national level, being able to transform medium term the Traffic deployments in "islands" on the traffic duties. We lose, no doubt, the spirit and the mystical body that allow overcoming difficulties and ensuring high motivation.

The National Traffic Unit is to be a unit of overlapping and reserves that must act complementary with the traffic deployments. Motivated by the early establishment of this new model the data needs validation in future investigations.

The study was conducted between January and March 2009.

KEY WORDS: NATIONAL REPUBLICAN GUARD (GNR); TRAFFIC BRIGADE (BT); NATIONAL TRAFFIC UNIT (UNT).

CAPÍTULO 1 – INTRODUÇÃO

1.1. *Finalidade*

O Trabalho de Investigação Aplicada (TIA) que se apresenta subordinado ao tema: “A abrangência Nacional da Unidade Nacional de Trânsito e implicações resultantes da subordinação dos Destacamentos de Trânsito aos Comandos Territoriais” surge no âmbito do plano curricular de estudos do 5º ano de formação do Curso de Ciências Militares para obtenção do Grau de Mestre, na especialidade Guarda Nacional Republicana (GNR).

O presente trabalho constitui um marco fulcral para o aluno, não só pela componente avaliativa, mas também pela motivação, capacidade de iniciativa e de pesquisa proporcionado pelo tema.

É indispensável ressaltar a importância da pesquisa no terreno, uma vez que a articulação da teoria com a prática permite não só desenvolver conhecimentos da nova realidade da GNR, como também estimular o desenvolvimento das competências investigatórias.

“No início de uma investigação ou de um trabalho, o cenário é quase sempre idêntico. Sabemos vagamente que queremos estudar tal ou tal problema (...) mas que não sabemos muito bem como abordar a questão.” (QUIVY, 1992:18)

1.2. *Enquadramento*

Para a elaboração deste trabalho foi necessário efectuar consultas bibliográficas e pesquisa ao nível da Legislação e Despachos relacionados com a extinção da Brigada de Trânsito (BT) e criação da Unidade Nacional de Trânsito (UNT).

A extinção da BT e criação da UNT são o resultado de uma reestruturação organizacional da GNR. Toda esta mudança provocou um grande impacto nos militares da GNR, em particular nos da especialidade do trânsito. A sua extinção é associada, por muitos, como o fim do trânsito na Guarda. Neste momento, os Destacamentos de Trânsito (DT), pós reestruturação, estão integrados no Comando Territorial, sendo colocado no mesmo patamar que as restantes valências.

A pergunta de partida ou questão basilar, como fio condutor da investigação, consiste na tentativa de exprimir o mais exactamente possível aquilo que o investigador procura saber.²

Neste contexto, definimos como princípio e orientação permanente de investigação a seguinte pergunta de partida:

² QUIVY, Raymond e CAMPENHOUDT, Luc Van, *Manual de Investigação em Ciências Sociais*, 2ª Ed., Gradiva, Lisboa, 1998, p. 44.

“Em que medida é que a criação da Unidade Nacional de Trânsito e a subordinação dos Destacamentos de Trânsito aos Comandos Territoriais altera o emprego operacional da Guarda na especialidade do trânsito?”

1.3. Justificação da escolha do Tema

A pertinência da escolha desta temática prende-se com três aspectos fundamentais que se interligam. A extinção da BT, a nova organização territorial, nomeadamente a subordinação dos Destacamentos de Trânsito aos Comandos Territoriais e a criação da UNT. O conjunto destes aspectos fez aumentar o interesse do autor em elaborar um trabalho que contribuísse como um arquétipo de informações sobre a nova realidade vivida na especialidade do trânsito.

Com base na nova organização territorial e de acordo com o Despacho nº 72/08-OG³, os Destacamentos de Trânsito ao serem integrados nos Comandos Territoriais, constituem Subunidades Territoriais sob um comando único com todas as valências da Guarda. Importa assim, estudar através deste trabalho como vai ser feita a coordenação entre uma Subunidade Territorial e uma Subunidade de Trânsito, estando ambas dependentes do mesmo comando.

Por outro lado, no Despacho do General Comandante Geral (GCG) nº 76/08-OG⁴, são definidas à UNT todas as competências, atribuições e articulação do dispositivo, que conjugado com o artigo 42º da Lei Orgânica⁵ deve ter a capacidade de abranger todo o território nacional. Torna-se, deste modo necessário examinar os resultados desta criação.

1.4. Objectivos

Com este trabalho pretende-se identificar as vantagens e desvantagens, demonstrando o impacto da extinção da Brigada de Trânsito e a integração estrutural dos Destacamentos de Trânsito nos Comandos Territoriais.

Outro dos objectivos da investigação é caracterizar, de forma comparada, o tipo de coordenação entre as diversas valências de intervenção da Guarda, com particular ênfase para o trânsito, nomeadamente entre os Destacamentos do mesmo Comando Territorial e entre a Unidade Nacional de Trânsito com os Comandos Territoriais.

Pretendemos ainda identificar as formas de apoio logístico-administrativo, planeamento e intervenção operacional.

³ Despacho nº 72/08-OG – Vide em Anexo M

⁴ Despacho do General Comandante Geral (GCG) nº 76/08-OG Vide Anexo J

⁵ Artigo 42º da Lei Orgânica Vide Anexo G

É fundamental referir que a BT foi sempre a Unidade responsável pela área do trânsito e, por isso, adquiriu uma “*imagem de marca*” pelo seu desempenho, não só dentro da GNR, como para a opinião pública em geral.

A reestruturação trouxe para a GNR uma série de mudanças, uma das quais a extinção da BT. Esta extinção fez com que houvesse uma reformulação organizacional de todo o dispositivo do trânsito, no qual um Destacamento de Trânsito (DT) passa a depender directamente do Comando Territorial. Esta dependência vem a mudar um conjunto de factores no funcionamento do DT.

Deste modo, para identificar esses factores, tem que se estudar e analisar de forma comparada a extinta BT, identificando a sua origem, missão e organização, como também a missão, atribuições e organização da nova UNT.

Importa ainda enquadrar a reestruturação da Guarda, identificando as principais mudanças e implicações na área do trânsito.

Os objectivos deste trabalho resultam do desdobramento da pergunta de partida, criando as perguntas derivadas, que se enumeram:

- Quais os factores e motivos que conduziram à extinção da BT?
- Como se estabelece a coordenação entre a UNT e os Comandos Territoriais?
- Quais são as principais implicações resultantes da subordinação dos Destacamentos de Trânsito aos Comandos Territoriais?
- Quais são as principais diferenças existentes entre o Comandante de Destacamento de Trânsito da BT e o Comandante de Destacamento de Trânsito actual?

1.5. Hipóteses

Segundo FORTIN (2003:103), *“Uma hipótese deve ser verificável, isto é, deve conter variáveis que são observáveis, mensuráveis na realidade (...).”* Torna-se necessário apresentar um conjunto de hipóteses que podem servir de condições para o início de uma investigação.

A partir da pergunta de partida são formuladas algumas hipóteses:

H1	Os DT's funcionavam melhor antes da reestruturação.
H2	A UNT é uma mais-valia para a GNR.
H3	A BT resolvia mais rapidamente os problemas logísticos e financeiros.
H4	Existe mais coordenação entre um Comandante de Destacamento de Trânsito e um Comandante de Destacamento Territorial após a reestruturação.
H5	O Comando Territorial dá mais apoio nas operações que a antiga BT.
H6	A extinção da Brigada de Trânsito não vem alterar o conceito de intervenção operacional.
H7	Não existe coordenação entre a UNT e os Comandos Territoriais.

Pretende-se que as hipóteses formuladas sejam, no final, validadas ou refutadas, com base na investigação desenvolvida.

1.6. Metodologia

“De uma maneira ou de outra, não existe investigação sem documentação.”

Saint-Georges

A metodologia utilizada na elaboração do presente trabalho assenta numa aturada pesquisa bibliográfica de conceitos temáticos, pesquisa legislativa e de despachos internos relativos à extinção da BT e criação da UNT. Recorre-se também à pesquisa e análise de artigos, documentos oficiais e teses relacionados com o tema, disponíveis fisicamente ou com recurso a consulta na internet.

Numa segunda fase do trabalho, foi efectuada a articulação da vertente teórica com a prática, sendo elaboradas e aplicadas entrevistas aos Comandantes de Destacamento de Trânsito, Territorial, ao Comandante da UNT, a um Comandante do Comando Territorial e ao Chefe da Secção de Operações, Informações e Relações Públicas (SOIRP). Considerando que a realização da investigação decorreu praticamente em simultâneo com a

reforma estrutural e orgânica da Guarda, opta-se por aplicar as entrevistas unicamente a militares com funções de comando, aproveitando a sua vasta experiência profissional e conhecimento institucional para obter informações assertivas e relevantes acerca da reestruturação da GNR.

Ainda no âmbito do trabalho de campo, recorre-se à aplicação de um questionário a todos os Comandantes de Destacamento de Trânsito, não sendo possível a sua aplicabilidade a todos os Militares do Trânsito motivada pela grande dispersão do efectivo e pelo curto período de tempo para a investigação.

1.7. Estrutura do trabalho

O trabalho desenvolve-se através de 2 Partes decompostas em 8 Capítulos, subdivididos em secções e subsecções. É iniciado com a introdução, onde é descrita a explicação do tema, dos objectivos e metodologias de investigação, constituindo o capítulo 1 do trabalho.

O Capítulo 2 pretende abordar a história da BT, sua evolução, organização e relacionamento entre Unidade Especiais e Unidades Territoriais.

O Capítulo 3 justifica a criação da UNT, proferindo a sua organização e funcionalidades.

O Capítulo 4 evidencia a organização do Agrupamento de Trânsito da Guarda Civil de Espanha.

Nos restantes capítulos do trabalho justificam-se os instrumentos e escolha da amostra. Apresentam-se resultados com base nas entrevistas e questionários. Estuda-se o problema levantado no início do trabalho, validam-se e/ ou refutam-se Hipóteses.

Por último, no sentido de validar as hipóteses de trabalho e sintetizar toda a investigação são elencadas algumas conclusões. Da parte pós-textual fazem parte as referências bibliográficas, os apêndices e os anexos, no qual constam as entrevistas e os questionários elaborados e alguma legislação consultada, que vem em complemento do trabalho.

PARTE I – SUSTENTAÇÃO TEÓRICA

CAPÍTULO 2 – A BRIGADA DE TRÂNSITO

2.1. Caracterização e resenha histórica

No dia 9 de Julho de 1937 é fundada a Polícia de Viação e Trânsito (PVT), sendo atribuída a esta Unidade especial a competência para a fiscalização do cumprimento das disposições legais e regulamentos sobre a viação terrestre e transportes rodoviários em todo o território nacional.

Esta unidade era organicamente dependente da Direcção Geral dos Serviços de Viação e Trânsito (DGSVT) e funcionalmente da Polícia de Segurança Pública (PSP), em que o recrutamento para a PVT era feito entre elementos da polícia. Em 1970 foi extinta, dando origem à BT da GNR.

A Brigada de Trânsito teve origem em 1970 com a extinção da PVT, em que o governo através do Decreto-Lei nº 265/70⁶ de 12 de Junho, transferiu as competências desta para a BT, sem prejuízo das competências da PSP, sendo que o pessoal da antiga PVT era recrutado para a BT.

A BT foi sedeada no Convento de São João de Deus mais conhecido como “*Janelas Verdes*” em 1970. Na primeira Ordem de Serviço elaborada no dia 15 de Setembro do mesmo ano, pelo 2º Comandante, Tenente-Coronel de Cavalaria Almeida e Sousa que pegando nas palavras do Exmo. General Comandante Geral: “*ISENÇÃO FIRMEZA E CORTESIA*” transformou-as no lema da BT. São Cristóvão de Lícia padroeiro dos viajantes e automobilistas foi adoptado como padroeiro da BT.

2.2. Evolução

A Missão específica que tinha a BT atribuída fazia com que esta tivesse a necessidade de possuir militares especializados em trânsito. O aumento da sinistralidade rodoviária exige que esses militares se mantivessem constantemente actualizados.

Assim, a BT sentiu a necessidade de criar um Gabinete de Estudos e Planeamento (GEP), que analisasse constantemente a legislação, de forma a manter actualizado o seu efectivo.

O GEP teve uma função muito importante no efectivo da BT, através da interacção com a Direcção de Instrução, que planeava e executava os Cursos de Trânsito, sendo ainda

⁶ Decreto-Lei nº 265/70 Vide em Anexo N

responsável pela gestão da biblioteca e de reportagens fotográficas em eventos importantes.

A evolução dos acontecimentos em particular, com a mudança em 1994 do Código da Estrada⁷, que não era revisto desde os anos 50 trouxe novos conceitos. As infracções rodoviárias deixaram de ser denominadas de transgressões e contravenções para passarem a ser chamadas de contra-ordenações. Foi criada a Direcção Geral de Viação (DGV), entidade administrativa responsável pela sinistralidade e vertente rodoviária. O GEP manteve o efectivo actualizado através de emissões de fichas técnicas e de formações do IAQT.

No mesmo ano e para fazer face às necessidades de evolução, foi introduzido o Sistema AS-400. Este é um sistema informático que permite armazenar dados de pessoal, logística, contra-ordenações e acidentes. Foi primeiro implementado no Destacamento de Trânsito de Lisboa, pouco tempo depois em toda BT e, mais tarde, em todo o efectivo da GNR. O GEP foi responsável pela implementação do sistema e pela actualização da unidade, elaborando manuais e fichas rodoviárias. Tinha ainda a função de estudar novos instrumentos tecnológicos já em uso em outros países da Europa.

2.3. Conceito Operacional ⁸

Em 2003 foi elaborado um Plano Nacional de Prevenção Rodoviária⁹, que teve como finalidade reduzir a sinistralidade rodoviária. Para se atingir os objectivos propostos no Plano foram adoptadas um conjunto de medidas, nomeadamente fiscalizar com maior rigor comportamentos inadequados dos condutores.

A BT como era responsável pelo controlo da sinistralidade rodoviária em todo o território nacional e para fazer face a esse plano, teve que desenvolver no mesmo ano estratégias e técnicas de intervenção, nomeadamente:

- A realização de acções de fiscalização selectiva em todo o território nacional, que tinham como objectivo combater infracções graves ou muito graves e os comportamentos de risco dos condutores;
- A elaboração de um patrulhamento proactivo que assegurava uma maior visibilidade e proximidade, incidindo especialmente em “zonas de acumulação de acidentes” e “pontos negros”;

⁷ A mudança foi feita através do DL nº114/94

⁸ Conceito Operacional da Brigada de Trânsito, General Mansilha Assunção, 2003

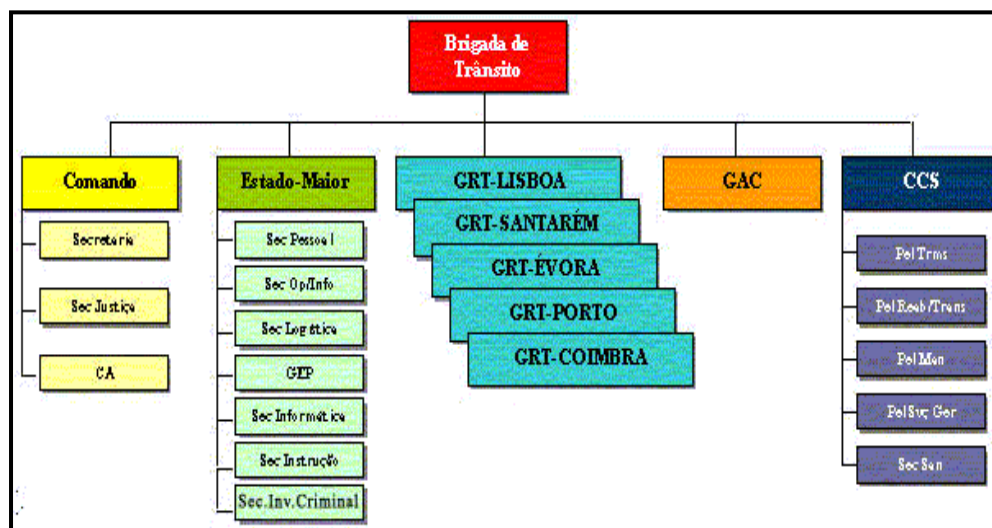
⁹ Plano Nacional de Prevenção Rodoviária elaborado em Março de 2003, pretendeu-se através deste uma redução de 50% de mortos e feridos graves até ao ano de 2010. Sítio: www.ansr.pt/Default.aspx?tabid=67 consultado em 23 de Março de 2009

- O uso intensivo dos meios técnicos e aparelhos especiais atribuídos nas estradas com maior intensidade de tráfego, executando ações de concentração de meios de forma a criar uma “*ideia de força*” no infractor;

-Criar equipas de Inquéritos e Investigação Criminal de Crimes Rodoviários, com o objectivo de descobrir as causas dos acidentes através da aplicação de métodos de investigação científica.

Todas as estratégias e técnicas anteriormente referidas, tinham como principal objectivo elevar o nível de eficácia de actuação para que houvesse uma diminuição da sinistralidade rodoviária.

Mensalmente em cada área de Subunidade era elaborada uma operação de controlo e fiscalização, as denominadas “*Operações Stop*”, no mínimo era feita uma por quinzena em cada Destacamento de Trânsito e era também executada uma mensalmente com o Grupo, em que exigia o empenhamento de todos os seus Destacamentos. Semestralmente havia uma operação de âmbito nacional que era definido pelo Comandante da Unidade. Estas operações podiam ser executadas por ordem superior, do Comando da Unidade ou por iniciativa dos Comandantes das Subunidades e podiam abranger todas as áreas de fiscalização da Unidade, sem prejuízo de qualquer ação prioritária que lhe viesse a ser fixada. A BT fazia também abertura de itinerários a Altas Entidades, podiam também garantir a segurança rodoviária e a fluidez do tráfego durante o deslocamento de veículos especiais e de grandes dimensões ou mesmo durante a realização de provas desportivas. No entanto, todos estes mecanismos de cooperação e coordenação operacional devem estar em sintonia com todo o dispositivo da GNR e, em especial, com as Unidades Territoriais, de forma a rentabilizar os meios disponíveis, a conseguir um aumento da eficácia policial da Guarda. É neste sentido que a BT possuía doutrinas e princípios claros que permitiram actuar com qualidade no combate à sinistralidade rodoviária.



1 – Figura Organograma da Brigada de Trânsito

2.4. Relacionamento entre Unidades Especiais e Territoriais¹⁰

A Directiva Operacional Nº 36/94 definia o relacionamento entre as Unidades Especiais, BT e BF com as respectivas Unidades Territoriais.

Para cada uma das Unidades é também definido nesta Directiva, as tarefas, sendo que à BT estava incumbida a *“fiscalização do cumprimento das disposições legais e regulamentares sobre viação terrestre transportes rodoviários e apoio aos utentes das estradas.”* Por seu lado, a BF tinha como tarefas específicas a prevenção, descoberta e repressão das infracções fiscais. No entanto, todas as tarefas citadas poderiam ser executadas pelas Unidades Territoriais nas suas respectivas zonas de acção (ZA), sem nunca pôr em causa a especialização da BT e da BF. Assim, tendo em conta essa repartição possibilitava a rentabilização dos meios, reforçando os laços de coesão entre os militares de diferentes Unidades.

Quanto à Actividade Operacional, ainda segundo esta Directiva, as Brigadas Territoriais deviam orientar a sua actividade mais para aspectos da missão geral da Guarda, tendo mais empenhamento nas actividades de carácter policial e manutenção da ordem pública, enquanto que a BF e a BT deviam de focalizar a sua actividade nas tarefas inerentes à sua especialização. No entanto, embora estas Unidades sejam empenhadas prioritariamente nas suas especialidades, também podiam elaborar acções de fiscalização em conjunto com as respectivas Unidades Territoriais.

Assim, para se conseguir uma maior eficácia na aplicação dos meios, existia um planeamento prévio entre as Subunidades de Trânsito e Fiscal com as Subunidades Territoriais. As Brigadas Territoriais elaboravam o seu Plano de Actividade Operacional (PAO) sempre com a aprovação do General Comandante Geral (GCG) e conhecimento dos comandos da BT e da BF. Por sua vez, as Unidades Especiais BT e BF elaboravam os seus PAO's do conhecimento dos comandos da Brigada Territorial.

As Unidades Territoriais se quisessem efectuar acções de fiscalização de Trânsito ou Fiscal, em qualquer ponto da sua ZA, tinham que informar os comandos da BT e da BF através do Comandante local.

¹⁰ Directiva Operacional 36/94 de 1 de Setembro

CAPÍTULO 3 – A UNIDADE NACIONAL DE TRÂNSITO

3.1. *As origens da UNT*

Segundo a Resolução do Conselho de Ministros (RCM) do dia 1 de Março de 2007¹¹, as forças de segurança GNR e PSP tinham que ter uma reestruturação para poder obter “*uma adequada articulação*”, de forma a possibilitar “*uma racionalização dos seus recursos*” e elaborar uma “*programação plurianual de infra-estruturas e equipamentos*”, para que se pudesse melhorar a qualidade do serviço prestado aos cidadãos e uma melhoria das condições de trabalho nas forças de segurança.

Esta RCM pretendeu aproximar as 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.

Por outro lado, refere também que vai melhorar as condições de funcionamento das forças de segurança reparando ou reinstalando as Subunidades policiais degradadas e reforçando as capacidades policiais, melhorando a sua capacidade de intervenção através de melhores meios e através do recurso sistemático a novas tecnologias de informação e comunicação.

“A conjugação destes meios ao serviço dos objectivos enunciados permitirá acrescer eficácia às forças de segurança, reforçará a qualidade dos serviços por estas (...).” (RCM nº 44/2007) Este processo exige a alteração de diversos diplomas legislativos tais como a alteração das leis orgânicas das forças de segurança.

Por último, refere que foi encomendado, ao Gabinete Coordenador de Segurança um estudo sobre o dispositivo territorial da GNR e da PSP. O Governo encomendou uma auditoria externa que foi alvo de uma apreciação crítica, não só da parte do Comando-Geral da GNR, como também da Direcção Nacional da Polícia de Segurança Pública (DNPSP). (RCM nº 44 de 1 de Março de 2007)

3.2. *O diagnóstico da Accenture*¹²

No estudo realizado pela ACCENTURE (2006:5) teve como principal finalidade a Racionalização das Estruturas da GNR e PSP, “*fazer mais com menos*” sem que houvesse

¹¹ Resolução do Conselho de Ministros n.º 44/2007. DR 55 SÉRIE I de 2007-03-19 que aprova as opções fundamentais da Reforma da Guarda Nacional Republicana e da Polícia de Segurança Pública Vide em anexo I

¹² A Accenture é uma organização global de serviços de consultoria de gestão, tecnologias de informação e outsourcing. Accenture disponibiliza um vasto conjunto de capacidades na área de consultoria de gestão para enfrentar os desafios com que os nossos clientes se deparam. Para além de um aconselhamento sólido e necessário, a nossa abordagem abrangente e estruturada aos problemas disponibiliza soluções globais e integradas, à altura do sucesso desejado. Sítio www.accenture.com, consultado em 17 de Março de 2009

prejuízo da eficácia. Propõe-se menos homens em funções administrativas e mais em funções operacionais porque não faz *“sentido formar agentes de segurança para os ter depois afastados das operações”* (ACCENTURE, 2006:5). Desta forma, é proposto a integração da BT e da BF nas Unidades Territoriais, pois segundo este estudo verificou-se que existia uma *“clara sobreposição entre as Unidades Territoriais e Unidades Especiais da GNR”* (ACCENTURE, 2006:74).

Este estudo¹³ ao integrar as valências Fiscal e Trânsito num Comando Territorial, faculta a economia de meios humanos para que as operações sejam efectuadas com todas as valências, poupando assim recursos. Para além da extinção do nível Brigada é proposto a criação de Departamentos para o Fiscal e Trânsito *“que assegurem o planeamento, visão e coordenação nacional”*. No caso do Trânsito é sugerido neste estudo, a criação de uma UNT que tivesse uma abrangência Nacional.

3.3. A Unidade Nacional de Trânsito

As reestruturações orgânicas na GNR, no ano de 2009, trouxeram alterações profundas resultantes da aprovação da nova lei orgânica da GNR¹⁴. O Comando da GNR passa a estruturar-se em três Comandos Funcionais, que se articulam em Direcções, Divisões e Repartições.

Ao nível operacional dá-se a extinção do escalão Brigada e criam-se os Comandos Territoriais, Unidades Especializadas, Unidade de Intervenção, Unidade de Representação e Reserva, entre outros órgãos e serviços.

3.3.1 Missão

Desta forma, dentro das Unidades Especializadas surge a UNT. Segundo o artigo 42º da Lei Orgânica da Guarda Nacional Republicana (LOGNR)¹⁵, a *“UNT é uma unidade especializada, que 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-se, com carácter excepcionalidade, acções especiais de fiscalização em qualquer parte do território nacional abrangida pela competência territorial da GNR, sem prejuízo das competências das respectivas Unidades Territoriais.”*

¹³ Anteriormente ao estudo da Accenture, em 5 de Junho de 2006 foi feito um Relatório Preliminar pelo Instituto Português de Relações Internacionais (IPRI) *“Estudo para a reforma do Modelo de Organização do Sistema de Segurança Interna”* no qual é referido que nas Forças de Segurança existe uma *“sobreposição de áreas territoriais e funcionais com a consequente duplicação dos meios e (...) competências.”*

Sítio: <http://www.ipri.pt/eventos/pdf/Sumarioexecutivo.pdf> consultado em 24 de Março de 2009

¹⁴ Lei orgânica da GNR aprovada pela Lei nº63/2007

¹⁵ Artigo 42º Lei Orgânica da Guarda Nacional Republicana (LOGNR) Vide anexo L

Assim, no âmbito da regulamentação da Lei Orgânica através do Despacho nº 76/08 são definidas as competências à UNT¹⁶:

- ✓ Desenvolver acções especiais de fiscalização rodoviária, em qualquer ponto do território nacional, em complemento ou reforço das Unidades Territoriais;
- ✓ Acompanhar provas desportivas que se desenvolvam na ZA mais do que um Comando Territorial, quando lhe seja determinado pelo Comando Operacional;
- ✓ Acompanhar transportes de grandes dimensões ou outros, que se desenvolvam para além da ZA de mais que um Comando Territorial, quando lhe seja determinado pelo Comando Operacional.

3.3.2 Organização

A UNT é comandada por um Tenente-Coronel que é responsável pelas vertentes operacionais, administrativas e disciplinares. É coadjuvado pelo 2º Comandante que, para além das tarefas realizadas pelo Comandante da Unidade, supervisiona as Instalações, meios logísticos, automóveis, escalas, horários, análise legislativa e formação contínua e bem-estar do efectivo da Unidade. A Unidade dispõe de uma Secretaria, responsável pelo expediente da Unidade, uma Secção de Justiça que gere os assuntos relacionados com a parte disciplinar, Secção de Operações, Informações e Relações Públicas que elabora as Directivas e Ordens de Operações que lhe sejam requeridas e gere as informações que lhe sejam dirigidas, uma Secção de Formação Contínua responsável pela busca e análise diária da legislação e por acções de formação. Atribuídas pelo Comando da Administração e Recursos Internos (CARI) à UNT, temos: a Secção de Recurso Humanos, a Secção de Recursos Financeiros e a Secção de Recursos Logísticos. Ao nível operacional a UNT é constituída por dois Destacamentos de Acção de Conjunto (DAC) sediados um em Lisboa e outro no Porto, que cumprem a missão da UNT em qualquer parte do território nacional.

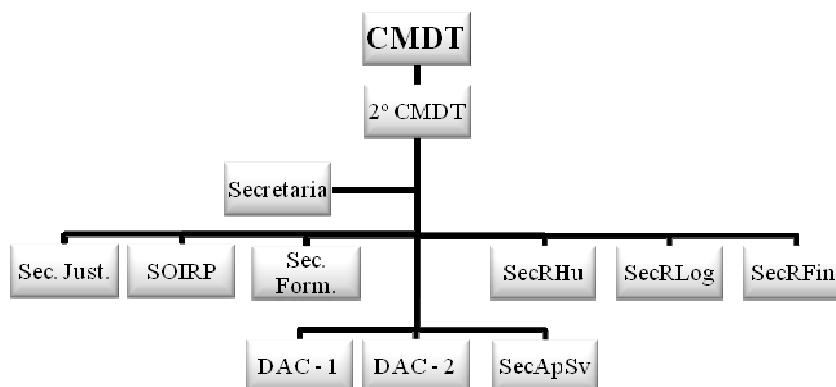


Figura 2 – Organigrama da UNT

¹⁶ Despacho nº76/08-OG Vide em Anexo J

CAPÍTULO 4 – GUARDA CIVIL DE ESPANHA

4.1 O Agrupamento de Trânsito

Pretende-se fazer aqui uma abordagem à organização, missão, competência e dependência do Agrupamento de Trânsito da Guarda Civil de Espanha¹⁷. Neste capítulo pretende-se apresentar a organização da área do trânsito de uma instituição homóloga à GNR.

A 14 de Março de 1997, o Agrupamento de Trânsito da Guarda Civil de Espanha para melhorar a coordenação e colaboração com os governos regionais, decidiu fazer um alinhamento completo da estrutura territorial.

Este alinhamento foi feito para que houvesse uma maior coordenação entre outras Unidades Territoriais com a finalidade de simplificar a organização vertical. No entanto foi preservado a Unidade de Comando inerente à condição de Militar.

O Agrupamento de Trânsito é uma unidade funcional da Força Operacional da Guarda Civil de Espanha especializada e, especificamente, concebida para exercer funções de fiscalização em questões de comércio, transporte e segurança rodoviária.

Tem como missões específicas: vigiar, regular, descongestionar, controlar e fazer acompanhamentos de trânsito.

Para manter a disciplina em todas as estradas, as vias urbanas são normalmente atribuídas à polícia local. O Agrupamento de Trânsito também investiga acidentes ocorridos nas vias públicas, excepto aqueles, da competência da polícia local, que são executados no interior de zonas urbanas.

Esta Unidade da Guarda Civil de Espanha tem no Comando um Oficial General da Guarda Civil, tem como chefe de operações um Coronel, que tem como principal função orientar e acompanhar a execução dos serviços em Unidades Operacionais. Tem um director de Recurso Humanos, um Coronel que assume a gestão do pessoal do Agrupamento de Trânsito e tem um Chefe dos Recursos Materiais (Coronel) que gere os recursos colocados à disposição das Unidades.

Quanto à sua organização territorial, as unidades são inseridas num agrupamento Operacional que vai constituir os diferentes escalões: Sector, Subsector e Destacamento. O Sector é a unidade de comando, coordenação e fiscalização de uma ou mais regiões autónomas, comandado por um Tenente-Coronel. O Subsector é a unidade fundamental de comando, planeamento, execução e coordenação dos serviços numa área ao nível

¹⁷ Toda a informação apresentada neste capítulo foi retirada através do sítio: <http://www.guardiacivil.org/quesomos/organizacion/operaciones/trafico/>, consultado a 20 de Janeiro de 2009.

provincial, comandada por um Capitão da Guarda Civil. O Destacamento é a unidade mais elementar do serviço rodoviário, que pode ser comandado por um Sargento ou um Oficial da Guarda Civil.

Por último, existem ainda os Destacamentos Especiais formados, excepcionalmente, para quando lhes são atribuídos mais do que uma província autónoma.

O Agrupamento de Trânsito está organicamente integrado na Direcção Geral da Guarda Civil, em termos de pessoal, disciplina, armas, uniformes, ensino, instrução e materiais. Quando se trata do serviço específico depende da Direcção Geral de Trânsito.

O Agrupamento de Trânsito trabalha também com os Ministérios e órgãos da Administração Central do Estado com responsabilidade no trânsito, transporte e estradas, estando sujeito a uma constante supervisão do Departamento de operações, da Unidade Central de Investigação Penal de Automóveis. Quanto à investigação da criminalidade rodoviária existe uma relação de trabalho, para estes casos com a Polícia Judiciária (PJ).

PARTE II – TRABALHO DE CAMPO

CAPÍTULO 5 – METODOLOGIA DE ANÁLISE

Após terem sido definidos os objectivos mediante a pergunta de partida, foram escolhidos os instrumentos. Estes têm que ter a capacidade de *“explorar o terreno para conceber uma problemática de investigação”* (Quivy e Campenhoudt, 2005,49).

Desta forma, foram escolhidos instrumentos para que o investigador tenha *“um contacto com a realidade vivida pelos actores sociais.”* (Quivy e Campenhoudt, 2005,49) Torna-se importante relevar este contacto em virtude de não existir quase sustentação teórica sobre o tema deste trabalho.

Para conseguir uma maior objectividade adoptou-se por uma análise quantitativa, elaborando questionários¹⁸ e por uma análise qualitativa, aplicando entrevistas¹⁹. O investigador elegeu os dois instrumentos para obter através das entrevistas, informações de entidades que estão a desempenhar novas funções após a reestruturação, e, através do questionário feito a todos os Comandantes de Destacamentos de Trânsito, identificar as principais diferenças que estes encontraram no terreno com a extinção da BT. Deve ser referido que a maioria dos Comandantes de Destacamento de Trânsito mantêm as funções após a extinção da BT.

5.1 Instrumentos e Técnicas

5.1.1 Entrevistas

As entrevistas, segundo Quivy e Campenhoudt (2005), referem-se ao tema do trabalho e não ao que o entrevistado quiser falar. Desta forma, o investigador impõe o tema da entrevista relacionado com os objectivos de investigação. Foram elaboradas entrevistas semi-directivas de forma a direccionar o assunto da entrevista, em que o investigador deve *“reencaminhar a entrevista para os objectivos cada vez que o entrevistado deles se afastar.”* (Quivy e Campenhoudt, 2005:193)

A entrevista permite *“ao investigador retirar informações e elementos de reflexão muito ricos e matizados.”* (Quivy e Campenhoudt, 2005:192) O contacto directo, segundo Quivy e Campenhoudt (2005), possibilita à investigação um grau elevado de veracidade para que

¹⁸ Vide Apêndice A

¹⁹ Vide Apêndice D – Entrevista 1; Apêndice E – Entrevista 2; Apêndice F – Entrevista 3; Apêndice G – Entrevista 4; Apêndice H – Entrevista – 5

posteriormente seja “*destinada a testar as hipóteses de trabalho.*” (Quivy e Campenhoudt, 2005:192)

Esta investigação foi direccionada a entidades que estão a desempenhar novas funções após a reestruturação da GNR, com o objectivo de obter dados sobre o funcionamento da UNT e sobre a subordinação dos DT’s aos Comandos Territoriais. Foi elaborado um Guião de Entrevista²⁰, em que são mencionados os objectivos da entrevista e as questões a colocar.

O conteúdo das entrevistas foi analisado em quadros de síntese que segundo Guerra (2006:73), constituem “*sínteses dos discursos que contêm a mensagem essencial da entrevista.*” Desta forma, ao se elaborar os quadros de síntese permite, segundo Carmo & Ferreira (1998:252), obter uma percepção sintetizada das respostas. Estes quadros facultam também uma organização de toda a informação obtida para que se consiga fazer uma correcta análise do conteúdo já que, segundo Silva & Pinto (1999:105), é a técnica mais adequada para tratar o material recolhido.

5.1.2 Questionário

Um Questionário, segundo Quivy e Campenhoudt (2005), é geralmente colocado a um certo número de inquiridos, que pela sua situação social e conhecimentos obtidos têm uma percepção mais aprofundada acerca do problema de investigação.

Deste modo, devido ao tema deste trabalho ser muito recente, o investigador fez um questionário a todos os Comandantes de Destacamento de Trânsito, no sentido de obter dados de entidades que acompanharam a mudança com a reestruturação e sendo estes os mais indicados para fornecerem esses dados, sem estarem a ser influenciados pelo espírito negativo que a própria mudança traz.

O questionário é “*toda a acção de pesquisa se traduz na arte de perguntar*” (Silva et al, 1999:166). Este trabalho é do tipo de “*Administração directa*” em que o próprio inquirido preencheu o questionário quando este lhe foi enviado por via correio electrónico. (Quivy et al, 2005:188)

O Questionário foi aplicado por via internet²¹, na qual através de um nome de usuário é atribuída uma hiperligação que depois de enviada, por correio electrónico, a todos os Comandantes de Destacamento de Trânsito, possibilita o acesso directo ao questionário que se encontra em Apêndice. O Questionário foi aplicado a 20 Comandantes de Destacamento de Trânsito, sendo respondido pelos 20, conferindo uma taxa de sucesso de 100%.

²⁰Vide Apêndice B

²¹Sítio www.surveymonkey.com, para aceder directamente ao Questionário entre por: http://www.surveymonkey.com/s.aspx?sm=2OQkzPrdKXxv2BHODNq5gw_3d_3d. O Questionário foi realizado entre 1 de Fevereiro e 10 de Março de 2009

A entrega do Questionário foi antecedida por uma carta de apresentação²² na qual se justifica a pertinência do tema do TIA e seus objectivos, mencionando-se também a salvaguarda da entidade dos inquiridos, sendo as suas respostas contabilizadas unicamente para fins estatísticos.

5.1.3 População e Amostra

A escolha do Universo e da População a inquirir são, segundo Ghiglione e Matalon (2001), as tarefas primárias a efectuar. Assim, dentro do Universo existe a população que vai ser inquirida e representada através de uma amostra.

Neste trabalho a população são todos os Comandantes (Cmdt's) de Destacamentos de Trânsito, nomeadamente:

- | | |
|---------------------------------|------------------------------------|
| 1. O Cmdt DT de Aveiro; | 12. O Cmdt DT de Leiria; |
| 2. O Cmdt DT de Braga; | 13. O Cmdt DT de Portalegre; |
| 3. O Cmdt DT de Bragança; | 14. O Cmdt DT de Porto; |
| 4. O Cmdt DT de Beja; | 15. O Cmdt DT de Santarém; |
| 5. O Cmdt DT de Carcavelos; | 16. O Cmdt DT de Setúbal; |
| 6. O Cmdt DT de Carregado; | 17. O Cmdt DT de Torres Vedras; |
| 7. O Cmdt DT de Castelo Branco; | 18. O Cmdt DT de Viana do Castelo; |
| 8. O Cmdt DT de Coimbra; | 19. O Cmdt DT de Vila Real; |
| 9. O Cmdt DT Évora; | 20. O Cmdt DT de Viseu; |
| 10. O Cmdt DT de Faro; | 21. O Cmdt DT S. João da Madeira; |
| 11. O Cmdt DT de Guarda; | 22. O Cmdt DT de Penafiel. |

A amostra foi constituída pelos Cmdt's de DT's, com excepção dos de Penafiel e S. João da Madeira, por não estarem activados.

A escolha da amostra residiu na recolha de dados sustentados em conhecimento de facto e experiência profissional. Inquiriram-se apenas Comandantes, porque se entende ser os mais adequados para fornecer dados fidedignos, sem efeitos negativos da mudança. De forma a completar os dados recolhidos nesta amostra foram realizadas 5 entrevistas a entidades que estão a desempenhar funções chave.

²² Vide Apêndice C

CAPÍTULO 6 – DESCRIÇÃO DOS DADOS

6.1 Descrição dos dados das Entrevistas

6.1.1 Entrevistados

- ✓ **Entrevistado 1** - Coronel Francisco Damião, Comandante do Comando Territorial de Lisboa;
- ✓ **Entrevistado 2** - Tenente-Coronel Oliveira, Comandante da Unidade Nacional de Trânsito;
- ✓ **Entrevistado 3** - Major Lourenço da Silva, Chefe da Secção de Operações, Informações e Relações Públicas (SOIRP) da UNT;
- ✓ **Entrevistado 4** – Capitão Lima, Comandante do Destacamento de Trânsito de Setúbal;
- ✓ **Entrevistado 5** – Capitão Gomes, Comandante do Destacamento Territorial de Sintra.

6.1.2 Respostas à questão nº 1

Tabela 1 – Respostas à questão nº 1

1. Como funcionava o Destacamento de Trânsito antes da reestruturação?	
Entrevistado 1	➤Correspondiam-se directamente com uma Unidade Chamada BT
Entrevistado 2	➤Os DT estavam na dependência dos Grupos de Trânsito no caso de Lisboa tinham um DT de Setúbal
Entrevistado 3	➤ Estamos exactamente da mesma maneira
Entrevistado 4	➤O Destacamento de Trânsito de Setúbal encontrava-se na dependência do Grupo Regional de Trânsito de Lisboa
Entrevistado 5	➤Funciona da mesma forma que hoje em dia está a funcionar

6.1.3 Respostas à questão nº 2

Tabela 2 – respostas à questão nº2

2. Anteriormente a esta reestruturação existia coordenação operacional entre um Comandante de Destacamento de Trânsito e um Comandante de Destacamento Territorial?		
Entrevistado 1	Não	➤Havia mais coordenação em termos informais do que formais
Entrevistado 2	Sim	➤Existia coordenação quer a nível local quer a nível regional
Entrevistado 3	Sim	➤O Comandante do DT do Carregado deve manter um bom relacionamento com o Comandante de Destacamento Territorial
Entrevistado 4	Sim	➤Existiu sempre coordenação operacional
Entrevistado 5	Sim	➤Sim havia, porque os comandantes de DT o fomentavam

6.1.4 Respostas à questão nº 3

Tabela 3 – Respostas à questão nº 3

3. Quais as vantagens e desvantagens de um Destacamento de Trânsito pertencer à Brigada de Trânsito?	
Entrevistado 1	» Vantagens: mantêm-se ainda hoje pois a aproximação dos DT » Desvantagens: insuficiência da coordenação
Entrevistado 2	» Vantagens: coordenação a nível nacional » Desvantagens: deslocar meios para locais onde não tinha capacidade de intervir
Entrevistado 3	» Vantagens: os contactos que ainda fazemos com os DT permitem-nos resolver alguns problemas expeditamente. » Desvantagens: não vejo nenhuma desvantagem
Entrevistado 4	» Vantagens: maior racionalização dos meios de fiscalização de trânsito e coordenação ao nível dos principais eixos rodoviários » Desvantagens: existência de um escalão de comando que em nada favorecia a actividade operacional, que se tratava dos Grupos Regionais de Trânsito."
Entrevistado 5	» Vantagens: trabalhavam para o mesmo fim com as mesmas preocupações, instrumentos, dinamismo. » Desvantagens: a ligação com os antigos Grupos, se não fosse da boa vontade não havia coordenação

6.1.5 Respostas à questão nº 4

Tabela 4 – Respostas à questão nº 4

4. Quais os motivos que levaram à extinção da Brigada de Trânsito?	
Entrevistado 1	➤ A extinção da BT foi um motivo político.
Entrevistado 2	➤ Motivos políticos.
Entrevistado 3	➤ Leia-se o estudo da Accenture, leia-se o Preâmbulo da Lei Orgânica da Guarda.
Entrevistado 4	➤ Tratou-se de uma decisão política.
Entrevistado 5	➤ Dar mais valências a um CMD TER que não seja apenas a vertente territorial.

6.1.6 Respostas à questão nº 5

Tabela 5 – Respostas à questão nº 5

5. Vai existir mais coordenação com a subordinação dos Destacamentos de Trânsito ao Comando Territorial?	
Entrevistado 1	➤ Poder coordenar toda a actividade operacional
Entrevistado 2	➤ A nível regional a coordenação será maior, vai ter as valências todas
Entrevistado 3	➤ Os Governadores Cívicos são particularmente interessantes de analisar a partir de agora em diante sobre esta questão.
Entrevistado 4	➤ Em nada favorece a actividade operacional dos DT.
Entrevistado 5	➤ Concordo com a reestruturação precisamente pela coordenação que vai ter obrigatoriamente no Territorial e no Trânsito

6.1.7 Respostas à questão nº 5.1

Tabela 6 – Respostas à questão nº 5.1

5.1 Quais são as implicações resultantes dessa subordinação?	
Entrevistado 1	➤ Trabalharmos para o mesmo fim, com todas as valências da Guarda
Entrevistado 2	➤ Aplicar esses meios em outras situações que não estão vocacionados
Entrevistado 3	➤ É possível obter uma maior coordenação da actividade.
Entrevistado 4	➤ Ter mecanismos de funcionamento mais burocratizados.
Entrevistado 5	➤ Não depender do contacto pessoal, mas sim depender do contacto de um comandante

6.1.8 Respostas à questão nº 6

Tabela 7- Respostas à questão nº 6

6. O que vem a alterar com a extinção da Brigada de Trânsito?	
Entrevistado 1	➤ Rigorosamente nada
Entrevistado 2	➤ Alterar a coordenação a nível nacional e a dependência directa dos DT à antiga BT
Entrevistado 3	➤ Capacidade operativa, capacidade de resolução de problemas e capacidade de mostrar uma boa imagem da Guarda
Entrevistado 4	➤ Perdeu-se uma unidade que em muito ajudou o País a reduzir o drama da sinistralidade rodoviária
Entrevistado 5	➤ O DT ao estar subordinado ao CMD TER pode sofrer um pouco dessa influência.

6.1.9 Respostas à questão nº 7

Tabela 8 – Respostas à questão nº 7

7. Quais as vantagens e desvantagens de um Destacamento de Trânsito estar subordinado ao Comando Territorial?	
Entrevistado 1	» Vantagens: a maior coordenação e ter à mão essa mais-valia para desencadear as operações com todas as valências. » Desvantagens: não vejo nenhuma.
Entrevistado 2	» Vantagens: se o COM TER tiver todas as valências poderá actuar com todas elas. » Desvantagens: haver alguma descoordenação a nível nacional
Entrevistado 3	» Vantagens: Reunidas as condições para um bom desempenho de um Cmd Ter. » Desvantagens: quando falamos em operações que devem ter determinados comportamentos que quando não são praticados podem dar origem a acidentes.
Entrevistado 4	» Vantagens: troca de informação » Desvantagens: ao nível logístico e ao nível de coordenação operacional e de esforços a nível nacional.
Entrevistado 5	» Vantagens: haver um Comando único em que numa determinada área estarem todos a trabalhar para o mesmo, uns na área do trânsito, outros na área fiscal, consolidados com a territorial. » Desvantagens: perda da imagem que a BT tinha na área do Trânsito, uma vez que todo o cidadão associava a Brigada de Trânsito com todo o seu fardamento e equipamento ao Trânsito.

6.1.10 Respostas à questão nº 8

Tabela 9 – Respostas à questão nº 8

8. Como define a nova Unidade Nacional de Trânsito?	
Entrevistado 1	➤A UNT é mais uma, é a tal que nos dá inconvenientes
Entrevistado 2	➤A missão da UNT está plasmada na LO da Guarda e em regulamentos que saíram depois da Lei orgânica e tem como missão por um lado a formação contínua dos militares da Guarda
Entrevistado 3	➤Como Unidade de Trânsito, pois de nacional não tem nada.
Entrevistado 4	➤Trata-se de uma unidade com um efectivo reduzido, tendo como missão principal a fiscalização do trânsito a nível nacional
Entrevistado 5	➤A UNT é uma unidade autónoma, equivalente a um comando territorial

6.1.11 Respostas à questão nº 9

Tabela 10 – Resposta à questão nº 9

9. Como funciona a coordenação entre a Unidade Nacional de Trânsito e um Comando Territorial?	
Entrevistado 1	➤Não existe coordenação, eu sei que eles andam aí em acções de fiscalização até já os vi mas eles nunca me deram conhecimento
Entrevistado 2	➤Neste momento a coordenação está a ser feita nível de Comando Operacional, ainda não defini qualquer coordenação
Entrevistado 3	➤A coordenação funciona por via de informações que são emanadas por via do Comando Operacional da Guarda o Comandante de uma Unidade de Trânsito relaciona-se directamente com o Comandante Operacional da Guarda
Entrevistado 4	➤Trata-se de uma coordenação institucional e hierárquica.
Entrevistado 5	➤A coordenação entre a UNT e os Destacamentos de Trânsito vai limitar-se a uma parte técnica e formação

6.1.12 Respostas à questão nº 10

Tabela 11 – Respostas à questão nº 10

10. De que forma é que a Unidade Nacional de Trânsito vai fazer acções especiais de fiscalização em qualquer parte do Território Nacional?	
Entrevistado 1	➤ Já vi acções de fiscalização no meu Comando Territorial no entanto não sei como eles vão fazer acções de fiscalização em todo o território nacional tendo eles o efectivo que têm
Entrevistado 2	➤ O efectivo da Unidade dos dois destacamentos que possui é lançado para uma zona previamente seleccionada com a finalidade de transportes especiais, transporte de mercadorias, ou para uma zona que tenha maior sinistralidade e é lançada por norma por períodos de 5 dias
Entrevistado 3	➤ Através da recolha de informações de uma determinada região por exemplo através de denúncias, ou por via de indicações que nos são dadas através do Instituto de Mobilidade e Transportes Terrestres, da própria ANSR, ou a pedido dos Comandos Territoriais
Entrevistado 4	➤ As acções de fiscalização de trânsito poderão ser realizadas de forma independente ou de forma coordenada com os Comandos Territoriais.
Entrevistado 5	➤ A UNT pode fazer acções de fiscalização em qualquer parte do território nacional sem dar satisfações a ninguém

6.1.13 Respostas à questão nº 11

Tabela 12 – Respostas à questão nº 11

11. A Unidade Nacional de Trânsito será uma mais-valia para a GNR?	
Entrevistado 1	➤ Não acho que a GNR tenha perdido imagem com a extinção da BT pois a Guarda não é a Brigada de Trânsito nunca foi, será sempre a Guarda Nacional Republicana.
Entrevistado 2	➤ Sim, a UNT é uma mais-valia pois a existência de uma unidade que pode sobrepor ao que está feito no terreno penso que seja uma mais-valia.
Entrevistado 3	➤ Esta é uma unidade de aflições para a Guarda e não uma mais-valia para a Guarda entende-se por mais-valia, aquilo que traz algo, que acrescente alguma coisa à Guarda ou à sua actividade.
Entrevistado 4	➤ É uma mais-valia, uma vez que a GNR não perde a especialidade do Trânsito a nível nacional.
Entrevistado 5	➤ Sim a UNT é uma mais-valia para a GNR.

6.2 Descrição dos dados dos Questionários

O Questionário foi aplicado a todos os Comandantes de Destacamento de Trânsito em funções, emitido por via internet ao correio electrónico de todos os inquiridos.

É constituído por 8 perguntas de resposta fechada e 6 de resposta aberta, das quais 5 servem para justificar as questões de resposta fechada. De seguida, vão ser apresentados os dados das questões de resposta fechada, sendo que posteriormente na análise vão ser inseridos os dados fornecidos nas respostas abertas

6.2.1 Questão nº 1 - O DT está a funcionar melhor com a reestruturação?

Nesta questão 70% dos inquiridos responderam que não, o Destacamento funcionava melhor antes da reestruturação; 15% refere que sim que a reestruturação veio melhorar e 15% dos restantes exprimem que está tudo igual não há diferença.

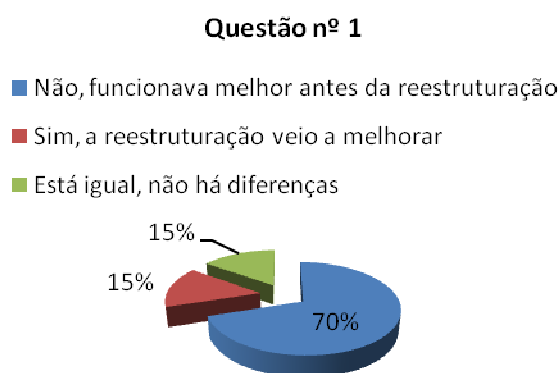


Gráfico 1 – Respostas à questão nº 1

6.2.2 Questão nº 2 - A UNT é uma mais-valia para a GNR?

A maioria dos inquiridos 70%, respondeu que a extinção da BT foi um erro, pois esta tinha a missão da UNT; 30% referem que a UNT não é uma mais valia porque não tem capacidade neste momento de abranger todo o território nacional, por último não se obteve respostas à opção: a UNT é uma mais valia porque para além de desenvolver acções de fiscalização vem colmatar uma lacuna existente na missão da BT.

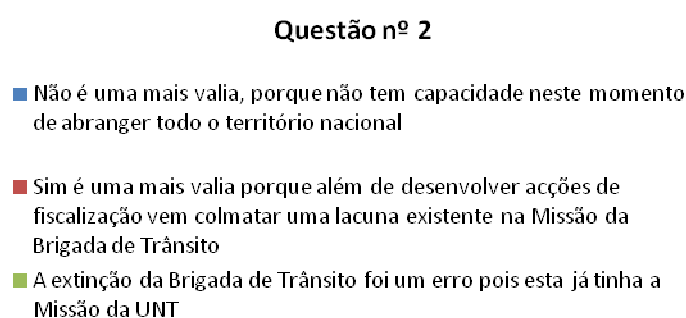


Gráfico 2 – Respostas à questão nº 2

6.2.3 Questão nº 3: Os problemas logísticos, materiais e financeiros eram mais rapidamente resolvidos quando o Destacamento pertencia à Brigada de Trânsito?

Dos inquiridos 60% respondeu que sim, a Brigada de Trânsito resolvia os problemas muito mais rápido; 30% respondeu que não há diferença e 10% respondeu que o Comando Territorial resolve muito mais rápido porque poupa burocracias.

Questão nº 3

- Sim, a Brigada de Trânsito resolvia os problemas muito mais rápido
- Não, o Comando Territorial resolve muito mais rápido porque poupa burocracias
- Não há diferença

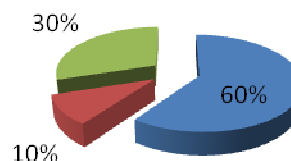


Gráfico 3 – Respostas à questão nº 3

6.2.4 Questão nº 5 - Existe mais coordenação, após a reestruturação, entre um Comandante de Destacamento de Trânsito e um Comandante de Destacamento Territorial?

Verifica-se que 55% respondeu que não existe diferença; 30% diz que há mais coordenação com a existência do Comando Territorial e 15% assinalou que não, porque antes o entendimento era feito só entre Comandantes de Trânsito e Territorial e agora existe o Comandante do Comando Territorial que vem a piorar o entendimento.

Questão nº 5

- Sim, há mais coordenação com a existência do Comando Territorial
- Não, porque antes o entendimento era feito só entre Comandantes de Trânsito e Territorial e, agora, existe o Comandante do Comando Territorial que vem piorar o entendimento
- Não existe diferença

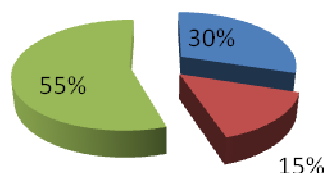


Gráfico 4 – Respostas à questão nº 5

6.2.5 Questão nº 7 - Neste momento sente que o Comando Territorial está mais próximo para apoiar?

Neste gráfico observa-se que 55% dos inquiridos respondeu que não concordava com a afirmação, porque a Brigada de Trânsito “sabia” mais de Trânsito e, por tanto, dava mais apoio; 25% refere que não se nota nenhuma diferença; enquanto que 20% concorda, porque com o Comando Territorial existe mais apoio.

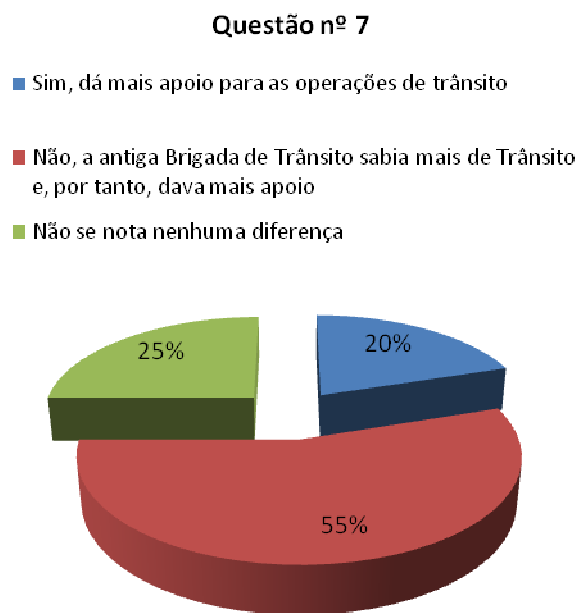


Gráfico 5 – Respostas à questão nº 7

6.2.6 Questão nº 8: A Brigada de Trânsito foi extinta.

A esta questão responderam 50% dos inquiridos que foi uma má opção; 35% refere que não foi uma boa opção; 10% diz que não vem alterar nada e os restantes 10% mencionam que foi muito boa opção.

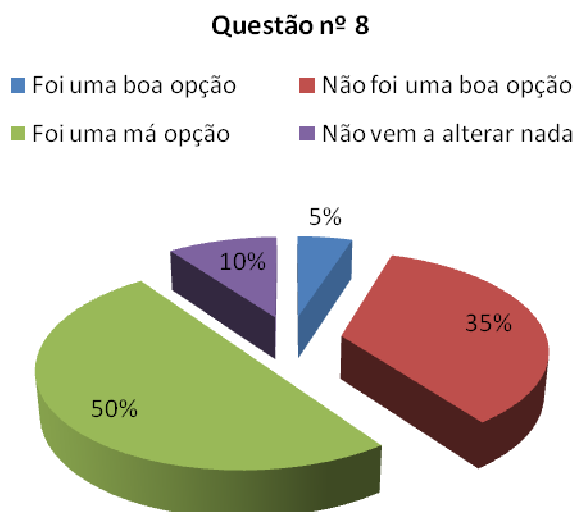


Gráfico 6 – Respostas à questão nº 8

6.2.7 Questão nº 9: A sua área de competência no Destacamento de Trânsito aumentou com a reestruturação?

Nesta questão 85% responderam que não aumentou; 10% referiu que aumentou e, por último, 5% menciona que aumentou, mas que recebeu militares dos serviços administrativos.

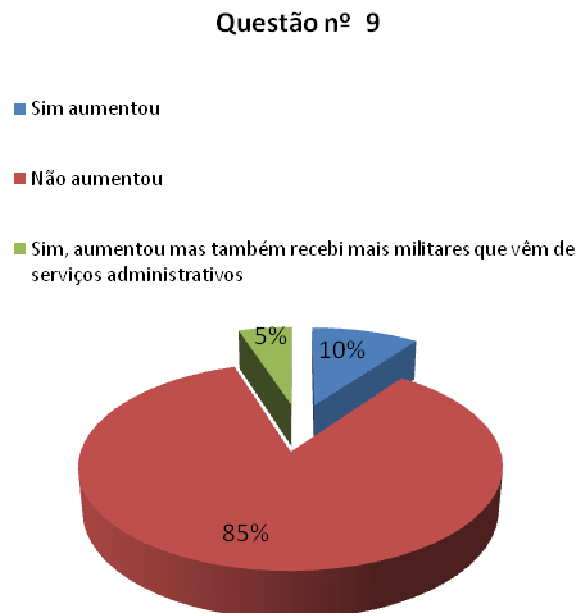


Gráfico 7 – Respostas à questão nº 9

6.2.8 Questão nº 10: Os militares que vêm dos serviços administrativos são capazes de desempenhar funções de natureza operacional?

Nesta questão as opiniões dos inquiridos dividem-se entre o sim e o não, tendo-se obtido 50% dos inquiridos que consideram que os militares provenientes de serviços administrativos são capazes de desempenhar funções de natureza operacional, enquanto que 50% consideram que não.



Gráfico 8 – Respostas à questão nº 10

CAPÍTULO 7 – ANÁLISE DE RESULTADOS

7.1. Entrevistas

7.1.1 Questão nº 1

A finalidade deste tópico é verificar o funcionamento do Destacamento de Trânsito antes da reestruturação, permitindo entender quais as principais mudanças que sofreu.

Verificava-se que “Os DT’s estavam na dependência dos Grupos de Trânsito ...”²³ e dentro da dependência destes “... faziam-se operações ao nível do Destacamento e ao nível do Grupo ...”²⁴. Através “... do Comando da BT sediado em Lisboa conseguiam-se coordenar operações ...”²⁵ devido ao facto de a “... BT que tinha abrangência a nível nacional ...”²⁶ conseguir dessa forma coordenar todas operações devido à Unidade de Comando que detinha.

“... Após a reestruturação os militares do trânsito continuam a desempenhar as mesmas funções que desempenhavam ...”²⁷ sem se verificar qualquer alteração em termos operacionais, apurando-se que os DT’s estavam a operar da “... mesma forma que hoje em dia estão a funcionar ...”²⁸

Pese embora a reestruturação tenha trazido algumas mudanças os DT’s continuam a funcionar da mesma forma.

7.1.2 Questão nº 2

Pretende-se identificar as formas de coordenação entre um Comandante de Destacamento Territorial e um Comandante de Destacamento de Trânsito, antes da reestruturação.

Os entrevistados mencionaram que “...havia mais coordenação em termos informais do que formais ...,”²⁹ mas que existia “... uma Directiva³⁰ que estabelecia os termos de coordenação operacional entre as Unidades Territoriais e Especiais ...”³¹

A existência da Directiva Operacional que definia o Inter-Relacionamento entre as Unidades Especiais (BT e BF) revelava-se insuficiente pois “... se não houvesse um bom relacionamento entre estes Comandantes a coordenação deixava de existir...”³² A

²³ Vide resposta à Questão nº 1 do Entrevistado nº 1 no Apêndice D

²⁴ Ibidem

²⁵ Vide Resposta à Questão nº 1 do Entrevistado nº 4 no Apêndice G

²⁶ Vide Resposta à Questão nº 1 do Entrevistado nº 1 no Apêndice D

²⁷ Ibidem

²⁸ Vide Resposta à Questão nº 1 do Entrevistado nº 5 no Apêndice H

²⁹ Vide Resposta à Questão nº 2 do Entrevistado nº 1 no Apêndice D

³⁰ Directiva Operacional 36/94, de 1 de Setembro

³¹ Vide Resposta à Questão nº 2 do Entrevistado nº 2 no Apêndice E

³² Vide Resposta à Questão nº 2 do Entrevistado nº 5 no Apêndice H

existência de “ ... *contactos institucionais* ...”³³ ou de “ ... *contactos directos entre os respectivos comandantes*”³⁴ podiam muitas vezes não serem efectuados entre “ ... os *Grupos Territoriais e os DT’s* ...”³⁵, podendo mesmo revelar com o escalão superior “ ... *alguma deficiência*.”³⁶ No entanto, foi verificado que com o mesmo escalão sempre existiu “ ... *coordenação operacional entre um Comandante de Destacamento de Trânsito e um Comandante de Destacamento Territorial* ...”³⁷, sendo esta coordenação feita através de uma comunicação institucional ou simplesmente pelo relacionamento pessoal.

Verifica-se que a relação entre os Comandantes de Destacamento de Trânsito e Territorial existia, mas por iniciativa e vontade própria de cada um. A falta de existência de um superior hierárquico que fosse comum a ambos fazia com que existisse, por vezes, uma falta de coordenação entre estes.

7.1.3 Questão nº 3

À procura das principais vantagens e desvantagens que existiam quando o DT pertencia à BT e consequentes lacunas existentes à data da nova orgânica da Guarda, verifica-se que os entrevistados referiram que uma das principais vantagens que a BT tinha era “ ... *a coordenação a nível nacional* ...”³⁸ e todos os militares pertencentes à BT “ ... *trabalhavam para o mesmo fim com as mesmas preocupações, instrumentos, dinamismo* ...”³⁹ A BT “ ... *tinha alguns contactos (...) com os Destacamentos de Trânsito que nos permitem resolver alguns problemas expeditamente* ...”⁴⁰ Alguns entrevistados referem que as vantagens existentes na BT “ ... *mantêm-se ainda hoje* ...”⁴¹ e que todos os contactos que faziam continuam a ser feitos.

Quanto a aspectos negativos, foi referido que a BT tinha alguma descoordenação no planeamento de operações com as Subunidades Territoriais, havendo mesmo situações em que “ ... *determinados itinerários andassem as duas forças, patrulhas de um Posto Territorial e patrulhas da Brigada de Trânsito* ...”⁴² e isso deve-se a uma falta de “ ... *ligação com os antigos Grupos, se não fosse da boa vontade não havia coordenação* ...”⁴³, devendo-se ao facto da “ ... *existência de um escalão de comando que em nada favorecia a actividade operacional, que se tratava dos Grupos Regionais de Trânsito* ...”⁴⁴ Assim em determinadas

³³ Vide Resposta à Questão nº 2 do Entrevistado nº 4 no Apêndice G

³⁴ Ibidem

³⁵ Vide Resposta à Questão nº 2 do Entrevistado nº 1 no Apêndice D

³⁶ Ibidem

³⁷ Vide Resposta à Questão nº 2 do Entrevistado nº 4 no Apêndice G

³⁸ Vide Resposta à Questão nº 3 do Entrevistado nº 2 no Apêndice E

³⁹ Vide Resposta à Questão nº 3 do Entrevistado nº 5 no Apêndice H

⁴⁰ Vide Resposta à Questão nº 3 do Entrevistado nº 3 no Apêndice F

⁴¹ Vide Resposta à Questão nº 3 do Entrevistado nº 1 no Apêndice D

⁴² Ibidem

⁴³ Vide Resposta à Questão nº 3 do Entrevistado nº 5 no Apêndice H

⁴⁴ Vide Resposta à Questão nº 3 do Entrevistado nº 4 no Apêndice G

acções “... deslocar meios para alguns locais onde não tinham capacidade de intervir...”⁴⁵ criava problemas à BT, porque perdia meios para empregar noutros locais, o que seria fácil de resolver se houvesse melhor coordenação e empenhamento dos meios.

Dos pressupostos analisados pode-se aferir que a BT tinha falta de coordenação entre Subunidades, inferindo-se ainda uma falta de ligação com os Grupos Regionais de Trânsito, proporcionando uma desorganização de operações e de meios materiais, o que muitas das vezes podia ser solucionada com uma maior coordenação.

7.1.4 Questão nº 4

Quando se acaba com uma Unidade da dimensão que tinha a BT, muitas dúvidas se levantam e uma delas é sobre os motivos que levaram à sua extinção. Com esta questão pretende-se identificar as razões que levaram à sua supressão e possíveis motivos operacionais para que esta fosse extinta, ou se de mero exercício político se tratou.

Ficou demonstrado que “Os motivos que levaram à extinção da BT não foi uma decisão vinda do Comando Interno da GNR...”⁴⁶, tratou-se mesmo de “... uma decisão política.”⁴⁷ Por outro lado, a sua extinção vem pelos mesmos motivos “...que levaram à extinção das Brigadas...”⁴⁸, de forma “...a deslocar mais efectivo para a parte operacional...”⁴⁹ vindo a “...dar mais valências a um Comando Territorial...”⁵⁰

7.1.5 Questão nº 5

O objectivo desta questão é de verificar se a dependência dos DT's aos Comandos Territoriais fez aumentar a coordenação entre Comandantes.

Verifica-se que “A nível regional a coordenação será maior, pois vai ter as valências todas...”⁵¹, que vai permitir “...coordenar toda a actividade operacional, ou seja, no mesmo itinerário possa ter forças da Territorial e do Trânsito...”⁵²

A coordenação vai existir “...obrigatoriamente no Territorial e no Trânsito...”⁵³. No entanto pode vir a alterar o funcionamento dos DT's “...Visto o Comando Territorial ter mecanismos de funcionamento mais burocratizados...”⁵⁴

⁴⁵ Vide Resposta à Questão nº 3 do Entrevistado nº 2 no Apêndice E

⁴⁶ Vide Resposta à Questão nº 4 do Entrevistado nº 2 no Apêndice E

⁴⁷ Vide Resposta à Questão nº 4 do Entrevistado nº 4 no Apêndice G

⁴⁸ Vide Resposta à Questão nº 4 do Entrevistado nº 3 no Apêndice F

⁴⁹ Vide Resposta à Questão nº 4 do Entrevistado nº 2 no Apêndice E

⁵⁰ Vide Resposta à Questão nº 4 do Entrevistado nº 5 no Apêndice H

⁵¹ Vide Resposta à Questão nº 5 do Entrevistado nº 2 no Apêndice E

⁵² Vide Resposta à Questão nº 5 do Entrevistado nº 1 no Apêndice D

⁵³ Vide Resposta à Questão nº 5 do Entrevistado nº 5 no Apêndice H

⁵⁴ Vide Resposta à Questão nº 5 do Entrevistado nº 4 no Apêndice G

7.1.6 Questão nº 5.1

Esta questão tem como intuito caracterizar as implicações que resultam da subordinação dos DT's aos Comandos Territoriais. Torna-se importante através desta questão analisar os resultados dessa subordinação.

Verifica-se que com a subordinação aos Comandos Territoriais todos trabalham *“...para o mesmo fim e com todas as valências da Guarda...”*⁵⁵ No entanto, embora possa existir *“...uma maior coordenação da actividade...”*⁵⁶ quando se trata da coordenação dos meios, verifica-se uma lacuna porque *“Se retirarem os meios que lhe estão destinados, para efectuarem a sua missão e aplicar esses meios em outras situações que não estão vocacionados poderá por em risco o controlo da sinistralidade rodoviária.”*⁵⁷

A coordenação operacional e consequente partilha de meios pode revelar-se prejudicial para o Trânsito, porque pode vir a pôr em causa a actividade normal que os militares do trânsito desempenham. Por sua vez, antes da reestruturação a coordenação entre Comandantes era feita de uma forma mais informal do que formal, ou seja, através de contactos pessoais. A existência do Comandante do Comando Territorial vai permitir que *“... a relação não depender do contacto pessoal, mas sim depender do contacto de um comandante que é do Comando Territorial e que define quais ordens para a sua Zona de Acção.”*⁵⁸

Verificou-se que a existência de um Comando Único às diferentes valências da Guarda vem facilitar o entendimento e coordenação entre estas. No entanto, esse entendimento não pode retirar meios aos DT's e por em risco o controlo da sinistralidade rodoviária nas estradas.

7.1.7 Questão nº 6

Pretende-se identificar as alterações no emprego operacional resultantes da reestruturação,

A extinção da BT, na opinião geral dos entrevistados revela-se como sendo uma perda *“...Pela sua dimensão, capacidade operativa que tinha, capacidade de resolução de problemas ...”*⁵⁹ A supressão da BT *“...Vem alterar a coordenação a nível nacional...”*⁶⁰, fazendo com que cada Destacamento que dependia directamente da BT, passe a depender do Comando Territorial, aumentando a coordenação a nível local e diminuindo ao nível nacional.

⁵⁵ Vide Resposta à Questão nº 5.1 do Entrevistado nº 1 no Apêndice D

⁵⁶ Vide Resposta à Questão nº 5.1 do Entrevistado nº 3 no Apêndice F

⁵⁷ Vide Resposta à Questão nº 5.1 do Entrevistado nº 2 no Apêndice E

⁵⁸ Vide Resposta à Questão nº 5.1 do Entrevistado nº 5 no Apêndice H

⁵⁹ Vide Resposta à Questão nº 6 do Entrevistado nº 3 no Apêndice F

⁶⁰ Vide Resposta à Questão nº 6 do Entrevistado nº 2 no Apêndice E

Esta subordinação dos DT's aos Comandos Territoriais "...faz com que recebam militares vindos de uma actividade administrativa que de certa forma vêm em reforço da actividade operacional..."⁶¹

O Trânsito antes da reestruturação tinha uma independência operacional. A dependência a uma Unidade que tinha uma abrangência em todo território nacional fez com que houvesse uma uniformização de doutrinas e de Planos de Actividade Operacional (PAO). Assim, "... Neste momento o DT ao estar subordinado ao Comando Territorial pode sofrer um pouco dessa influência."⁶² A influência sofrida pode vir a alterar os PAO's dos DT's, perdendo-se desta forma a uniformidade ao nível nacional que tinha a BT.

A perda desta uniformidade ao nível nacional pode ser colmatada com a UNT, por outro lado, a elaboração de um PAO específico entregue a cada Comando Territorial vem a colmatar uma lacuna que existia com a BT, na qual os Grupos Territoriais, muitas das vezes, não tinham conhecimento dos PAO's elaborados no trânsito.

7.1.8 Questão nº 7

Esta questão reveste-se de carácter de validação cruzada, em virtude de identificar as vantagens e desvantagens dos DT's pertencerem ao Comando Territorial, na sequência das questões colocadas sobre a BT.

Como vantagens identifica-se uma maior coordenação entre os diferentes Destacamentos, o que proporciona ao Comandante do Comando Territorial "... ter à mão essa mais-valia para desencadear as operações com todas as valências."⁶³ Os Destacamentos ao estarem na dependência do Comando Territorial com "... todas as valências..." fazem com que este possa "...actuar com todas elas..."⁶⁴

Ao existir um Comando único com "... todos a trabalhar para o mesmo..."⁶⁵ faz com que haja uma melhor "... troca de informação..."⁶⁶

Relativamente às desvantagens, verifica-se que está "... haver alguma descoordenação a nível nacional..."⁶⁷ O facto de os Destacamentos de Trânsito não pertencerem a uma unidade que possuía doutrinas e operações que exigiam um comportamento uniforme, pode fazer com que estas "... operações que devem ter determinado comportamentos que quando não são praticados podem dar origem a acidentes ..." ⁶⁸ É mencionado também que a BT tinha mais coordenação operacional e

⁶¹ Ibidem

⁶² Vide resposta à Questão nº 6 do Entrevistado nº 5 no Apêndice H

⁶³ Vide resposta à Questão nº 7 do Entrevistado nº 1 no Apêndice D

⁶⁴ Ibidem

⁶⁵ Vide resposta à Questão nº 7 do Entrevistado nº 5 no Apêndice H

⁶⁶ Vide resposta à Questão nº 7 do Entrevistado nº 4 no Apêndice G

⁶⁷ Vide resposta à Questão nº 7 do Entrevistado nº 2 no Apêndice E

⁶⁸ Vide resposta à Questão nº 7 do Entrevistado nº 3 no Apêndice F

logístico, sendo que “... até à presente data são de apontar desvantagens ao nível logístico e ao nível de coordenação operacional e de esforços a nível nacional.”⁶⁹

Para além disto, verifica-se também que houve uma perda de imagem com a extinção da BT porque “...todo o cidadão associava a Brigada de Trânsito com todo o seu fardamento e equipamento ao Trânsito”.⁷⁰

Deste modo, determina-se que existe, por um lado, uma maior coordenação através dos Comandos Territoriais ao nível local e por outro, existe uma descoordenação operacional ao nível nacional e uma perda ao nível logístico.

7.1.9 Questão nº 8

Nesta questão pretende-se colher dos entrevistados a definição de UNT, identificando de que forma esta nova Unidade está a ser divulgada internamente. Foi referido pela maioria dos entrevistados que a UNT possui algumas lacunas e que na sua opinião devem ser colmatadas. Põe-se em causa a sua abrangência nacional porque tem “... um efectivo reduzido...”⁷¹ que pode afectar as suas acções de fiscalização, sendo mesmo considerada “... uma unidade de reserva para as aflições do Comando da Guarda.”⁷²

A UNT tem a sua missão “... plasmada na Lei Orgânica da Guarda e em regulamentos que saíram depois em complemento...”⁷³ Desta forma, tem como principais missões a “...formação contínua dos militares da Guarda por outro lado actuar em operações a serem determinadas pelo Comando Operacional da Guarda ...”⁷⁴

O autor verificou também que a criação da UNT gera alguma confusão nos entrevistados porque não entendem o porquê de criar uma nova unidade especializada quando já existia uma. Deste modo e devido ao seu pouco tempo de actuação, seja considerada como “... mais uma...”⁷⁵ não chegando-se a entender “... os critérios que utilizaram para seleccionar os militares da UNT.”⁷⁶

⁶⁹ Vide Resposta à Questão nº 7 do Entrevistado nº 4 no Apêndice G

⁷⁰ Vide Resposta à Questão nº 7 do Entrevistado nº 5 no Apêndice H

⁷¹ Vide Resposta à Questão nº 8 do Entrevistado nº 5 no Apêndice H

⁷² Vide Resposta à Questão nº 8 do Entrevistado nº 3 no Apêndice F

⁷³ Vide Resposta à Questão nº 8 do Entrevistado nº 2 no Apêndice E

⁷⁴ Ibidem

⁷⁵ Vide Resposta à Questão nº 8 do Entrevistado nº 1 no Apêndice D

⁷⁶ Ibidem

7.1.10 Questão nº 9

A finalidade da questão é determinar se existe coordenação entre a UNT e os Comandos Territoriais, não só nas acções de fiscalização em coordenação conjunta com o Comando Territorial, mas na doutrina e formação dos militares.

A UNT devido ao seu pouco tempo de actividade após a sua formação, ainda não definiu “... qualquer coordenação...”⁷⁷, mantendo apenas e por enquanto uma relação com “o ... Comando Operacional...”⁷⁸ Assim verifica-se que ao nível do Comando Territorial “... Não existe coordenação...”⁷⁹ No entanto, como a UNT obtém informações “... emanadas por via do Comando Operacional da Guarda...”⁸⁰ e o Comandante de um Destacamento de Trânsito “... relaciona-se directamente com o Comandante Operacional da Guarda ...”⁸¹ pode vir a estabelecer-se uma coordenação entre a UNT e um DT, não através de um Comando Territorial mas sim através do Comando Operacional da Guarda. Esta coordenação directa é utópica e contraria os princípios da Unidade de Comando e da cadeia hierárquica, os mesmos que contribuíram para a reestruturação.

7.1.11 Questão nº 10

Nesta parte o autor vai analisar como é que UNT vai elaborar acções de fiscalização. Ao ouvir os entrevistados consegue cruzar informações de entidades diferentes com funções em áreas dissemelhantes. Deste modo, vai conseguir verificar se estas acções de fiscalização estão realmente a ser elaboradas e se estão a ser sentidas nos diferentes postos.

As acções de fiscalização estão a ser feitas com os dois Destacamentos de Acção de Conjunto (DAC), em que o efectivo é “... lançado para uma zona previamente seleccionada com a finalidade de transportes especiais, transporte de mercadoria, ou para uma zona que tenha maior sinistralidade e por norma durante períodos de 5 dias ...”⁸² Essa zona é previamente seleccionada através de “... recolha de informações de uma determinada região, por exemplo através de denúncias, ou por via de indicações que nos são dadas através do Instituto de Mobilidade e Transportes Terrestres, da própria ANSR, ou a pedido dos Comandos Territoriais ...”⁸³ Desta forma, é feita uma avaliação das informações e das denúncias recolhidas, sendo lançada uma equipa para esse local durante um período

⁷⁷ Vide resposta à Questão nº 9 do Entrevistado nº 2 no Apêndice E

⁷⁸ Ibidem

⁷⁹ Vide resposta à Questão nº 9 do Entrevistado nº 1 no Apêndice D

⁸⁰ Vide resposta à Questão nº 9 do Entrevistado nº 3 no Apêndice F

⁸¹ Ibidem

⁸² Vide resposta à Questão nº 10 do Entrevistado nº 2 no Apêndice E

⁸³ Vide resposta à Questão nº 10 do Entrevistado nº 3 no Apêndice F

limitado. Após o término regressam ao Destacamento, ou então deslocam-se de imediato para outro local suspeito.

Estas acções podem ser feitas “... em qualquer parte do território nacional sem dar satisfações a ninguém ...”⁸⁴, embora quando são feitas “...de forma independente ou de forma coordenada com os Comandos Territoriais.”⁸⁵

7.1.12 Questão nº 11

Nesta questão o autor pretende saber o grau de importância que os entrevistados atribuem a esta nova Unidade e o impacto que teve na GNR. Pela experiência e domínio do terreno, têm uma vasta percepção sobre a criação da UNT, tornando-se interessante conhecer as suas opiniões.

Não houve unanimidade e até uma certa divergência se manifestou. Para uns, foi considerada uma mais-valia. Através da sua missão “... pode sobrepor-se ao que está feito no terreno...”⁸⁶ e causar efeito surpresa através das suas acções de fiscalização em todo o território nacional. Ao ser abrangente a todo o território, contribui para que a GNR não perca “...a especialidade do Trânsito a nível nacional.”⁸⁷

Para outros, não vêem mais-valia nesta nova unidade porque não “... acrescenta alguma coisa à Guarda ou à sua actividade ...”⁸⁸, uma vez que já existia uma unidade especializada que tinha as funções da UNT.

7.2. Questionário

7.2.1 Questão nº 1 do Questionário

Aproximadamente 70% dos inquiridos responderam a esta questão que um DT funcionava melhor antes da reestruturação. Quando se perguntou porquê, referiram que com a existência do Comando Territorial aumentou a burocracia. Neste momento, existe uma demora no envio do expediente imediato e as viaturas estão paradas por falta de manutenção. O funcionamento da BT era mais simplificado e com maior coordenação entre os DT's, proporcionando melhor entendimento a nível nacional. Existia uma estrutura organizada chefiada por um Comandante especialista em trânsito, que com a extinção da BT se perdeu.

Por outro lado, 15% dos inquiridos referiram que a reestruturação melhorou, a coordenação e complementaridade entre as várias valências da Guarda, além de maior proximidade com o Comandante imediato.

⁸⁴ Vide Resposta à Questão nº 10 do Entrevistado nº 5 no Apêndice H

⁸⁵ Vide Resposta à Questão nº 10 do Entrevistado nº 4 no Apêndice G

⁸⁶ Vide Resposta à Questão nº 11 do Entrevistado nº 2 no Apêndice E

⁸⁷ Vide Resposta à Questão nº 11 do Entrevistado nº 4 no Apêndice G

⁸⁸ Vide Resposta à Questão nº 11 do Entrevistado nº 3 no Apêndice F

7.2.2 Questão nº 2 do Questionário

Cerca de 70% dos inquiridos responderam que a extinção da BT foi um erro porque tinha a missão da UNT. Quando se lhes perguntou o porquê, estes referiram que a BT através do seu Grupo de Acção Conjunta (GAC) já desempenhava as funções da UNT. Para além disto, referiram a desmotivação dos militares devido à não existência de igualdade ao nível de viaturas, formação e uso de meios tecnológicos com os DT's. É posto também em causa a sua abrangência nacional com apenas dois Destacamentos, referindo que a UNT não devia ter sido criada, porque além do sentimento de diferença que cria, a missão que lhe está atribuída podia ser desempenhada pelos DT's.

7.2.3 Questão nº 3 do Questionário

O objectivo desta questão é procurar saber se os problemas logísticos, materiais e financeiros eram mais rapidamente resolvidos quando o Destacamento pertencia à BT. Aqui 60% dos inquiridos responderam que a BT resolvia mais rápido os problemas, 30% referiram que não há diferença e 10% mencionaram que o Comando Territorial tem maior eficiência porque minimiza a burocracia.

Analisando outras respostas do questionário, facilmente se percebe a razão da antiga BT solucionar mais rapidamente os problemas. Para as viaturas, recorria a oficinas civis, possibilitando uma solução rápida dada a carência de meios humanos nas oficinas da GNR. Por outro lado, a BT tinha uma estrutura organizada que trabalhava com meios informáticos, permitindo uma rápida gestão dos meios operacionais e logísticos.

7.2.4 Questão nº 4 do Questionário

Esta pergunta tem como finalidade saber por parte dos inquiridos quais as implicações resultantes da subordinação dos DT's aos Comandos Territoriais. O investigador subdivide a questão em 5 itens para encaminhar os inquiridos nas possíveis respostas que podem fornecer.

Em primeiro lugar, perguntou-se onde estão a efectuar a reparação das viaturas, se em oficinas civis ou em oficinas dos Comandos Territoriais. A esmagadora maioria dos inquiridos respondeu que a reparação está ser feita em oficinas civis porque quando é feita em oficinas do Comando Territorial demora, normalmente, mais tempo.

Em segundo lugar, interroga-se sobre a responsabilidade dos acidentes de viação ao que a maioria respondeu que no caso de vítimas mortais a responsabilidade é dos DT's e a investigação é feita pelo Núcleo de Investigação Criminal de Acidentes de Viação (NICAV).

Quando não existem vítimas mortais a responsabilidade é da patrulha que toma conta da ocorrência, podendo ser do DTer ou do DT.

Em terceiro lugar, interroga-se sobre a divisão das vias e estradas entre o DT e o DTer. Os inquiridos referiram que tudo se mantém como no antecedente em que o DT patrulha as principais vias, Auto-Estradas, Itinerários Principais (IP's) e Estradas Nacionais, sendo que o patrulhamento depende do efectivo disponível.

No quarto item foi abordada a manutenção dos meios informáticos como o SCOT, alcoolímetros e balanças. Aqui foi referido pelos inquiridos que essa manutenção é feita por uma empresa civil⁸⁹. Contudo, existe alguns inquiridos que referem que essa manutenção pode também ser feita por via hierárquica, Comando Territorial e Comando Geral.

Por último, procura-se saber da distribuição dos alcoolímetros que, muitas das vezes, os DT's tinham em número suficiente e nos DTer em falta. Os inquiridos referiram que se falou na redistribuição, mas até ao momento permanecem na posse do DT's e que mesmo para estes se revelam insuficientes.

7.2.5 Questão nº 5 do Questionário

Nesta parte do questionário tenta-se verificar se existe mais coordenação com a reestruturação entre um Cmdt de DT e um Cmdt de DTer. Aproximadamente 55% dos inquiridos referem que não notaram qualquer diferença, embora 30% mencionaram que existe mais coordenação com a existência de um Comando Territorial e os restantes 15% responderam que a existência de um Comandante do Comando Territorial vem a piorar o relacionamento.

7.2.6 Questão nº 5.1 do Questionário

Neste tópico aborda-se os inquiridos acerca de quem neste momento faz os acompanhamentos, desembaraçamentos e escoltas de trânsito. Foi referido que quando é dentro de um distrito são feitos pelo DT da zona de acção. Quando envolve mais que um distrito são consumados pela UNT. No entanto, estas acções deviam ser feitas unicamente pela UNT porque retira militares do DT, da sua actividade operacional. É referido também que quando estão a decorrer provas nacionais, a orientação dessas provas deveria recair

⁸⁹ MICOTEC- é pioneira e distinguiu-se inicialmente na segurança rodoviária fornecendo e mantendo os equipamentos e sistemas de controlo de velocidade (Radares) das forças de segurança, encontrando-se ainda em funcionamento unidades com 20 anos de serviço, fundamentalmente graças à política de proximidade com os clientes, com intervenções atempadas e eficazes e actualizações coerentes, que têm levado ao prolongamento da sua utilização eficaz para além da vida útil expectável dos equipamentos., Consultado o sítio www.micotec.pt, consultado em 23 de Março de 2009.

nos Comandos Territoriais e a UNT apoiar sempre que os DT's locais que não tenham efectivo suficiente.

7.2.7 Questão nº 6 do Questionário

Através desta questão o autor analisa quais as vantagens e desvantagens de um DT pertencer à extinta BT. Os inquiridos através da sua experiência profissional que tiveram com a antiga BT e com a que estão a ter com o Comando Territorial, podem fornecer dados importantes de análise para possíveis conclusões.

As principais vantagens referidas pelos entrevistados de uma forma homogénea foram uma melhor coordenação operacional ao nível nacional devido à existência de um Comando Centralizado que possibilitava uma uniformização dos procedimentos técnicos e táticos. Por outro lado, como desvantagens a maioria mencionou que existia uma falta de coordenação ao nível local, sendo que esta dependia da boa vontade de cada Comandante. Outro aspecto negativo referido foi a existência do Grupo Regional de Trânsito que proporcionava alguma burocracia.

7.2.8 Questão nº 7 do Questionário

Neste ponto o investigador tenta determinar se o Comando Territorial está mais próximo para apoiar o trânsito e verificar se perde operacionalidade por não pertencer à BT. Assim, 55% dos inquiridos refere que a antiga BT dava mais apoio, porque entendia mais de trânsito; enquanto que 25% mencionou que até ao momento não se nota nenhuma diferença. É importante referir que a pouca percepção de diferenças pode estar relacionado com o pequeno hiato de tempo entre a reestruturação e a conclusão do questionário. Finalmente os restantes 20% referiram que o Comando Territorial está a dar mais apoio nas operações de trânsito.

7.2.9 Questão nº 8 do Questionário

Procurou-se saber sobre a extinção da BT, em tipo resposta fechada, sendo posteriormente complementada com uma pergunta de resposta aberta, que visa justificar a resposta anteriormente fornecida.

Verificou-se que 50% dos inquiridos referiu que a extinção da BT foi uma má opção, enquanto que 35% mencionou que não foi uma boa opção; 10% diz que não vem a alterar nada e por último, os restantes 5% referiram ser uma muito boa opção. Observa-se que nesta questão 85% dos inquiridos são contra a extinção da BT.

Quando lhes foi perguntado o que veio a alterar com a extinção da BT, os inquiridos na sua maioria referiram que a especialidade do trânsito poderá perder-se para outra força de segurança. A legislação que era específica do trânsito como: táxis, escolas de condução,

transporte de passageiros e matérias perigosas podem cair no esquecimento e deixarem mesmo de ser fiscalizadas, pondo em causa a segurança rodoviária. Corre-se o risco de apenas se fiscalizar as infracções ao Código da Estrada, como é feito pela Divisão de Trânsito da PSP. É referido também que a BT proporcionava uma boa imagem à GNR, sendo que a sua extinção provocou uma total desmotivação nos militares do trânsito.

7.2.10 Questão nº 9 do Questionário

Questionou-se sobre o aumento das competências de cada DT com a reestruturação.

A maioria de 85% dos inquiridos referiu claramente que não aumentaram; 10% respondeu que sim, que aumentou sem o acréscimo do efectivo e 5% respondeu que aumentou com inclusão de militares que vieram dos serviços administrativos.

7.2.11 Questão nº 10 do Questionário

Nesta parte do questionário o investigador tenta saber através dos inquiridos se os militares provenientes do serviço administrativo são capazes de desempenhar funções de natureza operacional, sendo que a opinião dos inquiridos dividiu-se em 50% para o Sim e 50% para o Não.

CONCLUSÕES E RECOMENDAÇÕES

Conclusões

“A conclusão de um trabalho é uma das partes que os leitores costumam ler em primeiro lugar, procurando nessas páginas indicações do interesse que o trabalho pode ter. A conclusão compreende geralmente três partes: uma retrospectiva das grandes linhas do procedimento; uma apresentação pormenorizada dos contributos para o conhecimento originados pelo trabalho; e considerações de ordem prática.” (QUIVY, 1998)

Motivada pelas galopantes alterações da sociedade, dos riscos, ameaças e conceitos de segurança iniciou-se em 2007 um processo de reestruturação orgânica na Guarda, que assentou na publicação da Lei Orgânica em Novembro de 2007 e culminou com a publicação dos diplomas regulamentares no final do ano de 2008.

A reestruturação rompeu com o modelo organizacional, com particular ênfase na valência do trânsito, extinguindo a BT, criando a UNT e subordinando os DT's aos então criados Comandos Territoriais.

Chegamos à fase em que devemos procurar dar resposta à pergunta de partida - fio condutor e orientador de toda a investigação – testar e validar as hipóteses de trabalho enumeradas no início da investigação e extrair notas finais e conclusões sobre as mesmas.

I. Podemos concluir que, na generalidade, os DT's funcionavam melhor antes da reestruturação, principalmente pela unidade de comando, pela uniformização nacional de procedimentos e intervenção, pela simplicidade e celeridade dos processos administrativos e logísticos, pelo que é validada a hipótese nº 1 que revisitamos “Os Destacamentos de Trânsito funcionavam melhor antes da reestruturação”;

II. Quando analisados os dados recolhidos, relativamente à UNT, verifica-se que o facto da sua “jovem” existência prejudica a consistência desses dados. Por um lado, verifica-se que os entrevistados apontam algumas vantagens da existência desta Unidade, ainda que identifiquem carências de meios (materiais e humanos) que lhe retiram a capacidade nacional. Por outro lado, verifica-se que os inquiridos, Comandantes Operacionais não reconhecem na UNT uma mais valia para a Instituição GNR, sendo refutada a hipótese nº 2;

III. Os canais relativos às diferentes funções logísticas da Guarda sofreram radicais alterações, tendo os seus imediatos efeitos repercussões na actividade operacional. Segundo os dados analisados constata-se que a metodologia da BT privilegiava o recurso ao outsourcing, garantindo uma resolução mais célere dos problemas logísticos e financeiros, quando comparado com a actual estrutura. Nestes termos a hipótese nº 3 fica validada. Importa no entanto relevar que 20% dos inquiridos apontam para uma diminuição

da burocracia no relacionamento com os Comandos Territoriais, situação que poderá ser reavaliada em futuras investigações;

IV. Apesar da existência de directivas internas sobre as formas de cooperação e coordenação entre as Unidades Especiais e as Unidades Territoriais, as figuras de coordenação patrocinadas pelos Comandantes de Destacamento de Trânsito e Territorial assentavam principalmente nas relações pessoais, extra-institucionais e informais. A integração dos Destacamentos num único comando potencia as relações de cooperação e coordenação, permitindo ao Comandante gerir de forma integrada todas as valências à sua disposição, evitando sobreposições, redundâncias e desperdícios de meios. A hipótese nº 4, que se recapitula “Existe mais coordenação entre um Comandante de Destacamento de Trânsito e um Comandante de Destacamento Territorial após a reestruturação” é validada;

V. A BT, enquanto Unidade Especial vocacionada para as áreas rodoviárias, da sinistralidade e do trânsito detinha um suporte técnico, tático - policial, logístico e de emprego operacional apoiados em trinta e oito anos de especialização e conhecimento. As operações desenvolvidas pelas Subunidades da BT desenvolviam-se com apoio total, exclusivo e permanente da Unidade. Considerando a integração das diferentes valências no Comando Territorial e a prematuridade da análise, justificam-se os dados referidos à validação da hipótese nº 5 da investigação, refutando-a, pois o Comando Territorial não dá mais apoio às operações dos DT's do que aquele que era dado pela BT;

VI. A extinção da BT acarreta evidentes alterações operacionais, nomeadamente no âmbito nacional da intervenção integrada e uniforme, pois cada Comando Territorial redefine o seu próprio conceito. A disponibilidade dos meios fica condicionada à capacidade de intervenção oportuna e célere dos Comandos em questões de manutenção e reparação. A continuidade das intervenções, dando continuidade às vias e aos problemas da sinistralidade dilui-se nas “fronteiras” entre Comandos. Segundo os dados apurados a hipótese nº 6 é claramente refutada – “A extinção da Brigada de Trânsito não vem alterar o conceito de intervenção operacional”;

VII. A UNT, segundo definição da Lei Orgânica da Guarda, “é uma unidade especializada (...) responsável pela uniformização de procedimentos e pela formação contínua dos agentes”. Da investigação desenvolvida concluímos que a UNT intervém principalmente em termos operacionais, cuja territorialidade é de competência dos Comandos Territoriais respectivos, sem que exista qualquer tipo de coordenação ou definição de grau hierárquicos ou de comando. Por outro lado, não existe uniformização de procedimentos técnicos e de formação contínua na valência do trânsito, patrocinada pela UNT. A hipótese nº 7 é, nestes termos, validada;

VIII. A BT tinha excelente coordenação nacional, alicerçada em doutrina, em técnicas e táticas de intervenção operacional que, além da projecção e imagem, contribuíram para o controlo e diminuição dos indicadores de sinistralidade de Portugal;

IX. Pese embora as capacidades da BT, a reestruturação privilegiou a integração de todas as valências num Comando Territorial único, eliminando as sobreposições territoriais e de intervenções de comandos diferentes. Pretende-se potenciar a coordenação local, prejudicando a especialização e coordenação nacional;

X. A UNT organicamente pretende colmatar as necessidades de uniformização de procedimentos e de formação contínua dos militares dos DT's, na prática não cumpre estas atribuições. Em contrapartida, desenvolve actividade operacional sem qualquer coordenação com os Comandos Territoriais;

XI. Importa referir que a realização do presente trabalho decorreu em simultâneo com a implementação efectiva da reestruturação da Guarda. Este facto condicionou a aquisição dos dados, em quantidade e sustentabilidade e a própria escolha da amostra para aplicar as técnicas científicas. Outra limitação encontrada foi o pouco tempo para elaboração do TIA que não permitiu efectuar uma observação directa em alguns Destacamentos;

XII. A investigação sobre o Tema não se esgota com o presente trabalho, pelo contrário deve ver-se repetida após consolidação da reestruturação da Guarda para que os dados sejam reavaliados;

XIII. Citando um pensamento chinês “Deus move o céu inteiro naquilo que o ser humano é incapaz de fazer. Mas não move uma palha naquilo que a capacidade humana pode resolver” e é com esta capacidade de resolver e uma busca incessante que se lança uma proposta para investigações futuras;

XIV. Ainda assim foi dada resposta ao longo do trabalho, à pergunta de partida - “Em que medida é que a criação da Unidade Nacional de Trânsito e a subordinação dos Destacamentos de Trânsito aos Comandos Territoriais altera o emprego operacional da Guarda na especialidade do trânsito?”

Considera-se, sem falsas modéstias, que a Guarda Nacional Republicana em todo o seu espectro é uma das principais Instituições que contribuem para a prevenção e segurança rodoviárias e a única a fazer uma investigação científica de acidentes rodoviários de forma sistemática e permanente, principalmente através da estrutura herdada da Brigada de Trânsito.

“A descida superior a 40% da mortalidade e sinistralidade rodoviária, nos últimos 5 anos, poupando mais de 2000 vidas, é um sucesso que partilhamos com outras entidades, sem deixar de reclamar o decisivo mérito do nosso trabalho para a excelência destes resultados.

Portugal, que durante décadas ocupou os lugares da cauda da Europa nesta matéria, está muito próximo da média europeia e é agora referido como exemplo de sucesso na redução da mortalidade e da sinistralidade rodoviária, ultrapassando largamente os objectivos estabelecidos ao nível europeu e nacional.”

O então Comandante-Geral da Guarda⁹⁰, por ocasião do 97.º Aniversário da Guarda,
Lisboa, 3 de Maio de 2008

⁹⁰Tenente-General Carlos Mourato Nunes, discurso de Aniversário da Guarda e de despedida de Comandante-Geral

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BIBLIOGRAFIA

ACADEMIA MILITAR (2008), *Orientações para redacção de trabalhos*, Academia Militar, Lisboa.

CARMO & FERREIRA, Hermano e Manuela Malheiro, 1998, “*Metodologia da Investigação: Guia para a Auto-aprendizagem*”, Universidade Aberta.

Dicionário da Língua Portuguesa Contemporânea (2001) II Volume, Academia de Ciências de Lisboa, Verbo.

GHIGLIONE, Rodolphe; MATALON, Benjamin (2001), *O Inquérito: Teoria e Prática* (C. Pires, Trad.), Celta Editora, Oeiras (Original publicado em 1977).

GUERRA, ISABEL C. (2006) - Pesquisa Qualitativa e Análise do Conteúdo: Sentidos e formas de uso, Principia Editora, Estoril.

MATALON, R. (2001). *O Inquérito* (C. PIRES., A. Maurice., G. Monteiro, Trad). (4ªed.) Oeiras: Celta Editora. (Trabalho original publicado em 1977, 1998).

QUIVY, Raymond *et al*, (2005), “*Manual de Investigação em Ciências Sociais*”, 4ª ed Trajectos.

SARMENTO, Manuela (2008), “*Guia prático sobre a Metodologia Científica para a Elaboração, Escrita e Apresentação de Teses de Doutoramento, Dissertações de Mestrado e Trabalhos de Investigação Aplicada*”, Universidade Lusíada, Editora Lisboa.

SILVA, Augusto Santos *et al*, (1999), “*Metodologia das Ciências Sociais*”, 10ª ed., Edições Afrontamento, Porto.

CONSULTAS NA INTERNET

- www.gnr.pt - consultado no dia 13 de Fevereiro de 2009
- www.verbojuridico.net – consultado no dia 25 de Janeiro de 2009
- www.mai.pt – consultado no dia 4 de Fevereiro de 2009
- www.bn.pt – consultado no dia 18 de Janeiro de 2009
- www.ansr.pt – consultado no dia 25 de Fevereiro de 2009
- www.surveymonkey.com – consultado nos dias 28 de Janeiro e 14 de Março de 2009
- www.guardiacivil.org – consultado no dia 20 de Janeiro de 2009
- www.accenture.com – consultado no dia 17 de Março de 2009
- www.micotec.pt – consultado no dia 23 de Março de 2009
- www.ipri.pt – consultado no dia 25 de Março de 2009

LEGISLAÇÃO

- ✓ LEI ORGÂNICA DA GUARDA NACIONAL REPUBLICANA, *Lei n.º 63/2007 de 6 de Novembro.*
- ✓ Despacho nº 76/08-OG -Unidade Nacional de Trânsito
- ✓ Despacho nº 72/08-OG -Comandos Territoriais
- ✓ Decreto-Lei n.º 265/70 – Criação da Brigada de Trânsito
- ✓ Despacho 14578/2000 de 19JUL- Gabinete do MAI
- ✓ Directiva de 04 de Dezembro do GCG
- ✓ Despacho nº 141/08-OG do GCG
- ✓ DR 19/2008
- ✓ Portª nº 1449/2008
- ✓ Portª nº 1450/2008, de 16.12
- ✓ Directiva Operacional nº36/94 de 1 de Setembro
- ✓ RCM n.º 44/2007. DR 55 SÉRIE I de 2007-03-19

OUTROS ARTIGOS OU DOCUMENTOS

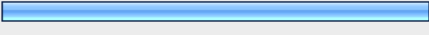



- Conceito Operacional da Brigada de Trânsito, Major-General Alfredo Mansilha de Correia Assunção, 2003.
- Estudo da Accenture “Estudo de Racionalização de Estruturas da GNR e da PSP”, Agosto de 2006.
- Estudo do IPRI “Estudo para a Reforma do modelo de Organização do Sistema de Segurança Interna”, Relatório Preliminar, 5 de Junho de 2006.
- Plano Nacional de Prevenção Rodoviária, Março de 2003.
- ROSA, José Manuel C. Rosário (2007) “ A Brigada de Trânsito e a Sinistralidade Rodoviária”, Pós - Graduação em Direito e Segurança CPOS, Universidade Nova de Lisboa.
- Alves, Nuno (2008) “As consequências da Reorganização Territorial da GNR na Fiscalização Rodoviária” tese de Mestrado, Academia Militar.

APÊNDICES

Apêndice A – Questionário

Este Questionário foi feito a todos os Comandantes de Destacamentos de Trânsito⁹¹ sendo de carácter confidencial. Foi realizado entre 1 de Fevereiro e 10 de Março de 2009.

Tabela 13 – Pergunta nº 1 do Questionário

1. O destacamento de trânsito está a funcionar melhor com a reestruturação?		Response Percent	Response Count
a) Não, funcionava melhor antes da reestruturação.		70.0%	14
b) Sim, a reestruturação veio a melhorar.		15.0%	3
c) Está igual não há diferença.		15.0%	3
	Porquê? 		16
	<i>answered question</i>		20
	<i>skipped question</i>		0

Respostas à Pergunta: Porquê?

Comment Text	Response Date
1. Não está subordinado a um Comando que se dedica exclusivamente ao Trânsito. O trânsito, devido a sua especificidade, necessita que os seus militares tenham actualizações constantes, bem como, deve ser coordenado por alguém que "perceba" verdadeiramente de trânsito; como tal carece de haver ao escalão superior essa especificidade. Quando diga "perceba", refiro-me a questão de o Comandante trabalhar exclusivamente Trânsito, de forma a poder ser um especialista.	Thu, 2/26/09 1:59 PM
2. Apesar do reforço de efectivos do antigo DT Lisboa, houve um acréscimo das vias a patrulhasr, continuando o efectivo a ser insuficiente.	Mon, 2/23/09 1:16 PM
3. Mais borocracia; abandono as400; repetição mapas e expediente; desorganização administrativa; atrazo resolução problemas; morosidade de envio de expediente imediato; pedidos de dados consecutivos; abandono de mecanismos simplificados; viaturas e motos parados por falta de manutenção; desconhecimento operacional das missões; desmotivação do efectivo; etc	Thu, 2/19/09 5:20 AM

⁹¹ Cmdt DT de Aveiro; Cmdt DT de Braga; Cmdt DT de Bragança; Cmdt DT de Beja; Cmdt DT de Carcavelos; Cmdt DT de Carregado; Cmdt DT de Castelo Branco; Cmdt DT de Coimbra; Cmdt DT de Évora; Cmdt DT de Faro; Cmdt DT de Guarda; Cmdt DT de Leiria; Cmdt DT de Portalegre; Cmdt DT de Porto; Cmdt DT de Santarém; Cmdt DT de Setúbal; Cmdt DT de Torres Vedras; Cmdt DT de Viana do Castelo; Cmdt DT de Vila Real; Cmdt DT de Viseu

4. Porque os militares estavam mais motivados e porque os Comandos Territoriais não estavam preparados para receber os DT's devido a questões administrativas e burocráticas.	Wed, 2/18/09 12:27 AM
5. Os destacamentos de Trânsito funcionavam melhor antes da reestruturação, uma vez que existia uma estrutura organizada e funcional e agora existe uma deficiente organização em que ainda ninguém sabe muito bem qual é a sua missão ou competência.	Mon, 2/16/09 12:47 PM
6. Porque a Guarda não estava preparada para esta mudança radical	Thu, 2/12/09 11:25 PM
7. porque continuamos a ter a mesma missão.	Thu, 2/12/09 1:25 PM
8. Actualmente a carga burocratica duplicou; os procedimentos sao mais morosos; mais formalismo; voltou-se a era do papel.O que era facil é agora muito complicado. A continuar o transito na componente territorial, vai naturalmente extinguir-se e a Guarda ficará com a responsabilidade residual do transito, porque rapidamente outra força de segurança irá ocupar o lugar deixado vago pela extinção da BT.	Thu, 2/12/09 12:53 AM

<p>15. A gestão de qualquer situação quer operacional ou logística era accionada de forma mais celere, já só se trabalhava com meios informaticos, a carga burocrática tem vindo a aumentar.</p>	<p>Fri, 2/6/09 3:59 PM</p>
<p>16. A BT era uma Unidade tecnicamente mais evoluida, o que permitia que através de meios informáticos os escalões superiores tivessem acesso à informação de que necessitavam sem terem que, com frequência, a pedir directamente ao DT. Parte da mesma informação vai contudo no SITREP, e tal não é aproveitado. O canal logístico funciona muito pior; as reparações solicitadas para viaturas demoram muito mais tempo a serem satisfeitas, bem como o fornecimento de pneus, cartões de abastecimento de combustíveis, etc. Dou contudo o benefício da dúvida, porque vivemos ainda uma fase muito inicial, e talvez os procedimentos venham a ser agilizados.</p>	<p>Fri, 2/6/09 3:45 PM</p>
<p>9. Ainda é prematura a avaliação, mas do primeiro mês podemos verificar maior sintonia, coordenação e complementaridade entre as várias valências da Guarda. Em termos operacionais, administrativos e logísticos não houve alterações.</p>	<p>Wed, 2/11/09 12:13 PM</p>
<p>10. Existiam mais meios, o funcionamento era mais simplificado e menos burocrático. Existia uma maior sensibilidade para a especialidade, que neste momento, quase não existe. A ligação entre DT's era muito boa, o que era excelente para o policiamento nacional. Agora, a ligação é mais difícil, pois cada distrito é um comando.</p>	<p>Tue, 2/10/09 10:13 AM</p>
<p>11. Todo o serviço continua a ser desempenhado normalmente. Na prática nem nos apercebemos que a BT foi extinta.</p>	<p>Mon, 2/9/09 9:33 PM</p>
<p>12. logística melhor e mais célere (pois eram as mesmas necessidades e existia a percepção das dificuldades); unidade de procedimentos unidade de comando</p>	<p>Mon, 2/9/09 6:27 PM</p>
<p>13. Várias alterações em termos logísticos e funcionais, que pensem serem melhores a médio longo prazo</p>	<p>Sat, 2/7/09 11:09 AM</p>
<p>14. Maior proximidade junto do CMDT imediato.</p>	<p>Fri, 2/6/09 11:54 PM</p>

Tabela 14 – Pergunta nº 2 do Questionário

2. A UNT é uma mais valia para a GNR?		Response Percent	Response Count
a) Não é uma mais valia, porque não tem capacidade neste momento de abranger todo o território nacional		30.0%	6
b) Sim é uma mais valia porque para além de desenvolver acções de fiscalização vem colmatar uma lacuna existente na Missão da Brigada de Trânsito.		0.0%	0
c) A extinção da Brigada de Trânsito foi um erro pois esta já tinha a Missão da UNT		70.0%	14
Porque é que a UNT, pode (ou não) ser uma mais valia para a GNR? view			13
		<i>answered question</i>	20
		<i>skipped question</i>	0

Respostas à Questão: Porque é que a UNT pode (ou não) ser uma mais valia para a GNR?

Comment Text	Response Date
1. A UNT, actualmente com dois Destacamentos de Acção Conjunta (Porto e Lisboa), não consegue fazer face a necessidade que existe, na minha modesta opinião, de Portugal ser provido de uma Unidade Nacional de Trânsito. Neste momento, assiste-se a uma falta de coordenação entra as acções dos DAC da UNT com os DT's dos Comandos Territoriais o que leva a que estas não tenham o efeito prático desejado. Há também a ter em consideração as atribuições da UNT, que funciona como o Antigo GAC (grupo de acção conjunta) da BT, como uma força de reserva empregue a Ordem do Comando Operacional, fazendo a maioria das provas desportivas, acompanhamentos de transportes de grande dimensão, entre outras (ver despacho de atribuições UNT), tendo em segundo plano a fiscalização rodoviária.	Thu, 2/26/09 1:59 PM
2. Porque para a imagem da GNR é de extrema importância ter uma ou mais unidades de abrangência Nacional, dá um impacto e uniformidade extremamente relevantes na criminalidade, permitindo uma maior coordenação, para eventos, missões para além da Z.A. dos Comandos Territoriais.	Wed, 2/18/09 12:27 AM
3. A UNT é uma mais valia para a GNR, uma vez que continua a existir uma unidade com competência Nacional para a fiscalização do trânsito, que poderá a vir alargar o seu efectivo e vir a ganhar dimensões como a antiga Brigada de Trânsito. Sendo este facto uma mais valia para a sociedade e para combater a sinistralidade rodoviária de forma mais eficaz.	Mon, 2/16/09 12:47 PM

4.	A BT já fazia o que a UNT faz. Desestruturou a valência trânsito. Cria desmotivação nos restantes militares da especialidade.	Sun, 2/15/09 10:41 PM
5.	Neste momento apenas está a criar atritos e diferenças entre especialistas da mesma área.	Thu, 2/12/09 11:25 PM
6.	Não é uma mais valia pois essa unidade não veio trazer nada de novo à Guarda e a missão que esta desempenha podia perfeitamente ser desempenhada pelos destacamentos de trânsito, não havendo assim a necessidade da criação dessa unidade.	Thu, 2/12/09 1:25 PM
7.	A UNT só será uma mais valia quando integrar todo o actual dispositivo de trânsito e assumir a responsabilidade do ordenamento, fiscalização e patrulhamento de todas as vias rodoviárias.	Thu, 2/12/09 12:53 AM
8.	Não é uma mais-valia porque se constitui uma Unidade de violação do princípio da sobreposição. A reestruturação pressupõe acabar com as sobreposições na mesma área. A UNT é precisamente a negação da regra. Não é unidade de reserva, não é unidade de instrução e não é unidade operacional. É, sem dúvida, um problema para a motivação dos militares de trânsito dos Comandos Territoriais que vêem nesta uma unidade superior que com o tempo pode constituir-se em falsos elitismos. Sou da opinião que já que existe devia ser reencaminhada para o que a Lei Orgânica define e que em termos operacionais é apenas intervenção excepcional ou extraordinária.	Wed, 2/11/09 12:13 PM
9.	Não acredito que venha a ser uma mais valia, uma vez que os DT, agora na dependência dos Comandos Territoriais fiscalizam matérias específicas como os DAC da UNT. Além disso, tem o mesmo curso e formação contínua que a UNT. A criação de duas unidades de fiscalização de trânsito (DT dos COMTER e DAC da UNT), vem provocar uma cisão e descontentamento dos militares.	Wed, 2/11/09 12:46 AM
10.	A UNT não é uma mais-valia para a GNR, pois apenas serve para criar injustiças nos militares do Trânsito.	Tue, 2/10/09 10:13 AM
11.	Foi um erro criar a UNT. Deveria extinguir-se por completo a BT sem criar qualquer Unidade que desse a ideia que veio substituir a BT. A missão de trânsito continuava a ser desempenhada pelos Destacamentos de Trânsito integrados nos Comandos Territoriais.	Mon, 2/9/09 9:33 PM
12.	não é mais valia pois: cria divisão entre a especialidade, a missão é residual,	Mon, 2/9/09 6:27 PM
13.	Será uma mais valia para a GNR se colocarem em pé de igualdade os Destacamentos de Trânsito com os dois Destacamentos da UNT, nomeadamente a vários níveis: viaturas, formação, uso de meios tecnológicos inovadores, etc.	Fri, 2/6/09 11:54 PM

Tabela 15 – Pergunta nº 3 do Questionário

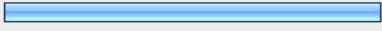

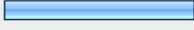

3. Os problemas logísticos, materiais e financeiros eram mais rapidamente resolvidos quando o Destacamento pertencia à Brigada de Trânsito?		Response Percent	Response Count
a) Sim, a Brigada de Trânsito resolvia os problemas muito mais rápido		60.0%	12
b) Não, o Comando Territorial resolve muito mais rápido porque poupa burocracias.		10.0%	2
c) Não há diferença		30.0%	6
		<i>answered question</i>	20
		<i>skipped question</i>	0

Tabela 16 – Pergunta nº 4 do Questionário

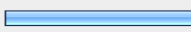
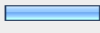
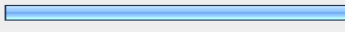

4. Refira as implicações resultantes do Destacamento de Trânsito estar subordinado ao Comando Territorial. 4.1. A Manutenção das viaturas está a ser feita em oficinas civis ou nas oficinas dos comandos Territoriais? 4.2. Os Acidentes rodoviários com mortos e feridos graves estão a cargo do Destacamento de Trânsito ou do Destacamento Territorial? 4.3. Como está a ser feita a Divisão de áreas (vias/estradas) entre os DTrânsito e os DTerritorial? 4.4. O Apoio e manutenção - Meios informáticos / SCOT / Alcoolímetros / radar - onde estão a ser feitos? 4.5 Os alcoolímetros que os DT tem em número suficiente e os Postos Territoriais em falta, mantém distribuição ou foram redistribuídos pelas diversas subunidades dos cmd territoriais? Responda de seguida a todas as perguntas que lhe foram colocadas:		Response Count
		20
	<i>answered question</i>	20
	<i>skipped question</i>	0

<p>1. 4.1 - A manutenção continua a ser feita nas oficinas civis, devido a falta de meios materiais e humanos das oficinas da GNR. 4.2 - Todos os que se dão na ZA do DTrânsito são da responsabilidade deste, todos os outros são da responsabilidade do DTer da ZA onde se der. 4.3 - Mantém como do antecedente. Principais vias (AE's, IP's e Nacionais - DT; todo o resto DTer) 4.4 - Esta a ser feita nas MICOTEC (radares, balanças,SCOT); ao nível informático o CMD TERR dispõem de uma secção de informática que resolve os problemas ao seu nível. 4.5 - A distribuição mantém-se igual a do antecedente.</p>	<p>Thu, 2/26/09 1:59 PM</p>
<p>2. 4.1 - em oficinas civis e oficinas da GNR 4.2 - estão a cargo dos DT, como do antecedente; 4.3 - Mantêm-se a situação antecedente; 4.4 - A sec de informática do COMTER não tem nem capacidade nem conhecimentos para garantir o funcionamento e reparação dos portáteis do SCoT nem dos alcoolímetros. O radar continua a ser garantida a manutenção pela Micotec, como do antecedente. 4.5 - mantêm-se a distribuição do antecedente.</p>	<p>Mon, 2/23/09 1:16 PM</p>
<p>3. 1- ambas 2 - ainda não existe orientações (apenas os nicav têm) 3 - ainda não existe orientações (tenta-se manter do antecedente, com tentativa dos postos territoriais tentarem efectuar o serviço do trânsito) 4 - não (muito deficitário, não se sabe a quem recorrer) 5 - ainda não exitiu mexidas, embora já tenha sido referido que seriam redistribuidos</p>	<p>Thu, 2/19/09 5:20 AM</p>
<p>4. 4.1 - Oficinas Civis; 4.2 - Apenas os Acidentes com vitimas mortais, são registados exclusivamente pelos Destacamentos de Trânsito. 4.3 - Continua tudo como do antecedente, os Destacamentos de Trânsito, em regra patrulham os principais eixos rodoviários. 4.4 - Comando Territorial/ Comando Geral. 4.5 - Continuam a existir os mesmo, sendo insuficientes devido à contra-prova ter que se realizada noutro aparelho.</p>	<p>Wed, 2/18/09 12:27 AM</p>
<p>5. 4.1. A manutenção das viaturas está a ser feita nas oficinas civis. 4.2. Depende do local onde foi o acidente e se resultaram mortos ou feridos graves. Só nos acidentes com vitimas mortais é que deveria ir sempre o NICAC dos Destacamentos de Trânsito. 4.3. Os destacamentos de Trânsito continuam com os mesmos giros que tinham quando pertenciam à extinta Brigada de Trânsito. 4.4. Os meios informáticos não têm manutenção. O radar é da responsabilidade da MICOTEC. Os aparelhos de alcool ainda não foi necessário serem submetidos a manutenção, contudo vai ser pelo canal hierárquico. 4.5. Mantém a mesma distribuição.</p>	<p>Mon, 2/16/09 12:47 PM</p>
<p>6. 4.1 - Em ambas. 4.2 - de ambos.no entanto a investigação fica a cargo dos DT. 4.3 - Para ja, esta igual. 4.4 - ainda nao esta devidamente definido. 4.5 - Nao houve redistribuição.</p>	<p>Sun, 2/15/09 10:41 PM</p>
<p>7. 1.Para uma reparação, demora mais tempo, e algumas são feitas nas oficinas do ComTer. 2. destacamento de trânsito na sua área de jurisdição 3. ainda não foi feita nenhuma divisão 4. ainda ninguém conseguiu dizer, por incrível que pareça 5. os alcoolímetros estão à carga do DT e permanecem lá</p>	<p>Thu, 2/12/09 11:25 PM</p>

<p>8. 4.1. Em oficinas civis como anteriormente. 4.2. Do Destacamento de Transito como está superiormente estabelecido. 4.3. Continua como estava a ser antes da reestruturação. 4.4. Ainda não tivemos problemas mas assim que surgirem os mesmos seguiram a via hierárquica. 4.5. mantêm a distribuição anterior.</p>	<p>Thu, 2/12/09 1:25 PM</p>
<p>9. 4.1. Ate ao momento a manutenção das viaturas continua a ser feita nas oficinas civis, mas mesclada com reparações nas oficinas do comter, que originam a maiores períodos de inoperacionalidade dos meios. 4.2. O criterio nao é da gravidade da vitima mas da responsabilidade do patrulhamento da via. Todavia, acidente com mortos, o NICAV do Dtransito inicia logo no local o inquerito,apesar do "tomar conta do acidente" poder ser da patrulha do DTer. 4.3. Nas AE, IP e IC, a responsabilidade pelo patrulhamento das vias e tudo com o transito conexionado, pertence ao DTransito. Alias o mesmo acontece com algumas EENN ou troços destas, tudo depende do efectivo disponivel do DTransito. 4.4. Desconheço o local de apoio e manutenção desses meios, excepto quanto ao radar que se mantem na MICOTEC. 4.5.Os DTransito nao têm alcoolímetros em numero suficiente. Mantêm a distribuição porque sao insuficientes.</p>	<p>Thu, 2/12/09 12:53 AM</p>
<p>10. A manutenção tem sido feita nos mesmos moldes. Com recurso a oficinas civis, no entanto existe uma primeira triagem nas oficinas do Comando Territorial onde se verifica a dimensão da intervenção e da capacidade dessas oficinas. Penso ser uma boa politica, desde que não atrase pode poupar gastos. Os acidentes com mortos e feridos graves, bem como os que envolvam grand ennumero de veículos, transporte de crianças, transportes colectivos, matérias perigosos e outros peculiares são participados e investigados integralmente pelo Destacamento de Trânsito. Os aparelhos especiais mantêm os constratos de manutenção, apoio e formação, nomeadamente o Radar e as Balanças cujo acordo é com a MICOTEC; Os materiais e equipamentos mantêm a sua distribuição igual ao anterior;</p>	<p>Wed, 2/11/09 12:13 PM</p>
<p>11. 4.1. Oficinas civis e em alguns casos de reparações rapidas são feitas na oficina do COMTER. 4.2. DT, continua igual. 4.3. Continua igual ao q ja estava em vigor, AE, IP, IC, EN continuam a cargo dos DT. 4.4. Radar e Balanças estão a cargo da MICOTEC (empresa civil) comom do antecedente, o resto (?), neste momento não está a funcionar, mas no fututo será pela informatica e logistica do CG. 4.5. Mantem-se nos DT, ainda q em falta.</p>	<p>Wed, 2/11/09 12:46 AM</p>
<p>12. 4.1 - Oficinas Civis. 4.2 - Destacamento de Trânsito. 4.3 - Igual ao que estava antes da reestruturação. 4.4 - Alguns sim. 4.5 - Ficou tudo igual.</p>	<p>Wed, 2/11/09 12:31 AM</p>
<p>13. 4.1 Oficinas civis. 4.2. A participação é o DTer, a investigação do DT (como antigamente). 4.3 Igual 4.4 Ainda não está bem definido 4.5 Mantêm</p>	<p>Tue, 2/10/09 10:13 AM</p>

14.	4.1. Em oficinas civis. Problemas mais simples são resolvidos no CT. 4.2. Como do antecedente, isto é, os acidentes propriamente ditos têm a ver com a área territorial de cada Destacamento, seja de Trânsito ou Territorial. A investigação é da competência dos NICAV do Destacamento de Trânsito. 4.3. Como do antecedente. Destacamento de Trânsito com AE, IP e algumas EN. 4.4. Através do CT. 4.5. Não houve qualquer redistribuição.	Mon, 2/9/09 9:33 PM
15.	4.1 - oficinas militares 4.2 destacamento de trânsito (nos mesmos moldes do antecedente) 4.3 - nos mesmos moldes do antecedente 4.4 - radar na mesma firma do antecedente; quanto ao resto não está a ser feita manutenção 4.5 - foram redistribuídos	Mon, 2/9/09 6:27 PM
16.	oficinas civis mortos - DTransito igual os meios informaticos e scot nestemomento nao tem manutenção ou qualquer apoio mantem-se tudo na mesma.	Sat, 2/7/09 10:49 PM
17.	4.1 - oficinais civis 4.2- Destacamento trânsito 4.3 -com estava anteriormente 4.4- Comando Geral lisboa 4.5 - mantém a distribuição	Sat, 2/7/09 11:09 AM
18.	Existe apenas cerca de 1 mês de integração..... 4.1 Manutenção em oficinas civis; 4.2 O registo dos acidentes preferencialmente a cargo do efectivo do DT, contudo o NICAV desloca-se a todos os acidentes com mortos no distrito; 4.3 De igual forma a que era implementada antes da reestruturação; 4.4 Ainda é cedo para saber quem faz a manutenção dos equipamentos. O cenário que se vivia no passado não era de todo o mais eficaz (ex: um portátil do SCOT para efectuar uma simples reparação de software tinha necessidade de ser levado para o Comando da BT e a resposta da Secção TIE não era a mais célere havendo momentos em que a taxa de operacionalidade dos PC era de 30%; 4.5 Não houve redistribuição, todo o equipamento do DT ficou ao serviço no DT;	Fri, 2/6/09 11:54 PM
19.	Agora as reparações antes de serem efectuadas, vão ao chefe da oficina, depois ao Segundo comandante e ao chefe da logistica-financeira. Quanto aos acidentes, equipamentos e áreas de policiamento está tudo igual.	Fri, 2/6/09 3:59 PM
20.	4.1. Por enquanto, em oficinas civis. 4.2. Destacamento de Trânsito. 4.3. Mantém-se como do antecedente. 4.4. Situação ainda não completamente definida. 4.5. Mantém-se distribuição.	Fri, 2/6/09 3:45 PM

Tabela 17 – Pergunta nº5 do Questionário

5. Existe mais coordenação, após a reestruturação, entre um Comandante de Destacamento de Trânsito e um Comandante de Destacamento Territorial?		Response Percent	Response Count
a) Sim, há mais coordenação com a existência do Comando Territorial		30.0%	6
b) Não, porque antes o entendimento era feito só entre comandantes de trânsito e territorial e agora existe o Comandante do Comando Territorial que vem piorar o entendimento		15.0%	3
c) Não existe diferença		55.0%	11
5.1. Quem faz acompanhamentos, desembaraçamentos, escoltas de trânsito, UNT ou DT's? Na opinião do inquirido quem deveria fazer?			20
		answered question	20
		skipped question	0

Respostas à Questão nº 5.1:

Comment Text	Response Date
1. Dentro do distrito o DT da ZA onde se inicia o Acompanhamento. Mais do que um distrito a UNT.	Thu, 2/26/09 1:59 PM
2. os acompanhamentos e desembarçamentos têm estado a ser feitos por ambas, devendo a UNT assumir os desembarçamentos e escoltas, de forma a não ser prejudicada a componente operacional dos DT, que já têm sérias dificuldades em garantir os patrulhamentos obrigatórios. Os acompanhamentos deveriam ser feitos pelos DT's locais, fora das horas de serviço dos militares, uma vez que são gratificados. em Lisboa e Porto deveriam ser distribuídos de igual forma pela UNJT e DT's.	Mon, 2/23/09 1:16 PM
3. dentro da area do destacamento é o Destacamento; entre destacamentos é a UNT Deveria ser distribuido pela SOI/BT como do antecedente (mais equitativo/operacional)	Thu, 2/19/09 5:20 AM
4. Neste momento e porque a UNT não tem cuorum em termos de efectivos, os Destacamentos de Trânsito ainda estão a fazer, apenas os acompanhamentos, porque os desembarçamentos e as escoltas estão a ser realizadas pela UNT.	Wed, 2/18/09 12:27 AM
5. Os acompanhamentos, desembarçamentos e escoltas são feitos tanto pela UNT como pelos Destacamentos de Trânsito, contudo poderia adoptar-se o seguinte procedimento: a UNT fazia tudo aquilo que era atribuido ao Ex GAC e os Destacamentos de Trânsito faziam os que já antes faziam quando pertenciam à Ex Brigada de Trânsito.	Mon, 2/16/09 12:47 PM
6. A UNT e os Destacamentos. Os Destacamentos	Sun, 2/15/09 10:41 PM
7. A UNT não tem razão de existir, nos mlodes actuais. Quem faz os acompanhamentos é o DT, escoltas a UNT.	Thu, 2/12/09 11:25 PM
8. quase na totalidade são feitos pela UNT. Na minha opinião deveria haver uma coordenação para que os serviços fossem distribuidos equitativamente pelos DT's e DAC's.	Thu, 2/12/09 1:25 PM
9. Ate ontem, 10FEV09, todos estes serviços eram feitos pela UNT. Hoje ja alguns acompanhamentos foram feitos pelos DTs. Deveriam ser feitos pelo DTrânsito onde o serviço se inicia. A UNT a continuar nestes moldes, serviria apenas de unidade de reserva, para reforço da restante estrutura.	Thu, 2/12/09 12:53 AM
10. Este tipo de serviços tem sido garantido pelo Destacamento de Tânsito, desde que se inicie na sua área de acção. Considero que devem ser efectuados desta forma. Todos os que se iniciem na área do DT devem ser efectuados por este, independentemente de por onde passa ou termina. Os de dimensão nacional (voltas a Portugal em bicicleta, volta ao alentejo , minho, ralis e outros) devem ser determinados pelo Comando Operacional, nomeando um comandante de DT eventual cuja constituição deve recair nos militares dos Destacamentos de Trânsito (todos se forem provas nacionais) (nos dos Comandos onde decorrerem as provas se forem regionais). A UNT devem avançar, por determinação do Comadno Opercional, sempre que os Comandos Territoriais não tenha capacidade.	Wed, 2/11/09 12:13 PM
11. Ambos, pq ambos têm o curso de trânsito e são especialistas.	Wed, 2/11/09 12:46 AM
12. Destacamento de Trânsito de onde começa o serviço.	Wed, 2/11/09 12:31 AM

13. Os DT's, pois são as forças implementadas no terreno e por uma questão de justiça, se efectuam toda a missão atribuída a uma força de trânsito, também deverão efectuar estas. A UNT apenas serve para elaborar autos e fazer serviços gratificados e outros com visibilidade.	Tue, 2/10/09 10:13 AM
14. Estes serviços são efectuados pelos DT na sua área distrital. Deverá continuar assim até porque a UNT não tem capacidade para responder a todos os serviços.	Mon, 2/9/09 9:33 PM
15. DT. em virtude de achar que a UNT não deveria existir, acho que são os DT's	Mon, 2/9/09 6:27 PM
16. os dt de origem do serviço a realizar. eu sou da mesma opiniao	Sat, 2/7/09 10:49 PM
17. Dt's, . Opinião é que deve ser gerido mpor forma a que todos façam alguma coisa, pois todos têm as mesma condições e formação.	Sat, 2/7/09 11:09 AM
18. Apenas um mês de integração Acompanhamentos, desembaraçamentos e escoltas, ver despacho de criação da UNT do GCGNR que refere que é tudo atribuído a UNT sempre que cruze mais que um distrito. Deveria ser efectuado como do antecedente, que era pelo DT da área.	Fri, 2/6/09 11:54 PM
19. Deveria fazer o DT do local onde tinha início o serviço.	Fri, 2/6/09 3:59 PM
20. Ainda não fomos confrontados com essas situações. Esses serviços deveriam ser todos garantidos por militares com a especialidade de Trânsito, independentemente de serem dos DT ou da UNT.	Fri, 2/6/09 3:45 PM

Tabela 18 – Pergunta nº 6 do questionário

6. Refira as VANTAGENS/DESADVANTAGENS do Destacamento de Trânsito pertencer à Brigada de Trânsito?		Response Count
	view	20
	<i>answered question</i>	20
	<i>skipped question</i>	0

Comment Text	Response Date
1. VANTAGENS: Comando centralizado; Formação continua; Actualização dos militares; Procedimentos Padronizados em todos os DT. Em relação as desvantagens, é minha opinião que não existe nenhuma em todos os DT's pertencerem à BT.	Thu, 2/26/09 1:59 PM
2. Melhor coordenação operacional, conhecimento de causa por parte das SOI das Un, comando nacional único, relacionamento único com entidades externas à GNR no âmbito do trânsito (EP, concessionárias, etc), distribuição e gestão equilibrada escoltas, desembaraçamentos e acompanhamentos pelas diversas subUn e coordenação de grandes eventos desportivos de âmbito nacional (Volta a Portugal, etc).	Mon, 2/23/09 1:16 PM
3. Reconhecida competência; prestígio; simplicidade; uniformização de procedimentos; comunicação directa; continuidade operacional (itinerários); Operações a nível nacional; relacionamento com entidades nacionais e internacionais (anrs/imtt/act/sef/moptc/brisa/lusoponte/aenor/aeatlantico/ieportugal/iseguros portugal/PJ/TISPOL/etc) politica de policiamento de afastamento (independencia dos poderes instituidos - "quintas") Prioridade politica - redução da sinistralidade ISENÇÃO FIRMEZA E CORTESIA	Thu, 2/19/09 5:20 AM

Comment Text	Response Date
4. Maior celeridade na coordenação com os restantes destacamentos de trânsito.	Wed, 2/18/09 12:27 AM
5. VANTAGENS: - maior coordenação a nível nacional. - elevada capacidade de dar respostas a qualquer situação de crise de forma coordenada a nível nacional e com um tempo de reacção inferior a uma hora. - coordenação a nível nacional no que diz respeito à utilização táctica dos meios e também do ponto de vista técnico/legislativo. DESVANTAGENS: -existência de um escalão de comando que não tem razão de existir, Grupos Regionais de Trânsito.	Mon, 2/16/09 12:47 PM
6. Vantagens: - Unidade de comando; - uniformidade de actuação, empenhamento e instrução ao nível do trânsito; - Maior motivação e sentimento de pertença dos militares devido à identidade muito própria - característica das instituições castrenses, como a GUARDA; - Diferenciação da PSP; podendo com isso abarcar as vias principais, mesmo nas áreas metropolitanas de Lisboa e Porto; Desvantagens: - Por vezes alguma desarticulação ao nível local, essencialmente porque, por vezes, os Comandantes locais assim queriam.	Sun, 2/15/09 10:41 PM
7. Era só uma voz a coordenar o trânsito, agora são 18.	Thu, 2/12/09 11:25 PM
8. Em termos de apoio técnico havi vantagem em pertencer a ex BT.	Thu, 2/12/09 1:25 PM
9. Vantagens 1. Todo o trânsito falava a uma só voz; 2. Princípio da unicidade de comando; 3. Maior coordenação operacional; 4. Inexistência de área geográfica tampão; 5. Processos administrativos e logísticos mais agilizados; 6. Toda a estrutura estava virada para a actividade operacional;	Thu, 2/12/09 12:53 AM
10. As principais vantagens passavam pela Unidade de Comando, pela uniformização de procedimentos, normativos, técnicas e tácticas de intervenção operacional, em suma uma só voz. As desvantagens passavam pela falta de coordenação local com as demais subunidades e valências da Guarda.	Wed, 2/11/09 12:13 PM
11. Vantagens: - Mais coordenação - Equidade de procedimentos e apoio dos DT. - Menos burocracia - Mais apoio e formação dos NICAV	Wed, 2/11/09 12:46 AM
12. VANTAGENS: Maior rentabilização dos meios de fiscalização rodoviária; maior coordenação entre o patrulhamento rodoviário nos principais eixos; maior sensibilização para os problemas relacionados com o trânsito; mais apoio operacional e logísticos. DESVANTAGENS: alguma burocracia com a existência do escalão grupo.	Wed, 2/11/09 12:31 AM
13. VANTAGENS - Ligação (pessoal e profissional) a nível nacional, entre todos os Cmdts DT's - Uniformidade de procedimentos (conseguida através de reuniões de comandos) - Melhores meios materiais para o desempenho da missão - Imparcialidade na fiscalização (sem receio de fiscalizar, quem quer que fosse) DESVANTAGENS - Falta de coordenação com forças territoriais, caso os comandantes não sejam pessoas sensatas	Tue, 2/10/09 10:13 AM
14. Vantagens: Unidade nacional a uma só voz. Desvantagens: Grande distância do centro de decisões.	Mon, 2/9/09 9:33 PM
15. unidade de comando responsabilização nos resultados e na política mesmas percepção das necessidades e forma de estar logística adequada à missão	Mon, 2/9/09 6:27 PM

16. vantagens ter uma estratégia a nível geral territorial maior enquadramento instrução especifica desvantagens instrução apoio logistico	Sat, 2/7/09 10:49 PM
17. só o futura o dirá. É importante mudar, e acreditar na mudança, desde que ela sejam feita com logica e na prespetiva de melhorar a qualidade de serviço que prestamos ao cidadão. A postura de todos de ser de colaboração, e interajuda, para que se verifique s é ou não exequivel as mudanças.	Sat, 2/7/09 11:09 AM
18. Vantagens: A unidade a nível nacional; Desvantagens: Descordenação com os então Grupos Territoriais.	Fri, 2/6/09 11:54 PM
19. Só poderemos fazer uma abordagem mais lá para a frente	Fri, 2/6/09 3:59 PM
20. Vantagens: Perfeita sintonia em termos de informação, uniformidade de procedimentos, sincronização de operações (sobretudo entre subunidades vizinhas), apoio logístico, entre outros. Não se afigura, para já, qualquer desvantagem.	Fri, 2/6/09 3:45 PM

Tabela 19 – Pergunta nº 7 do Questionário

7. Neste momento sinto que o Comando Territorial está mais próximo para apoiar.			Response Percent	Response Count
a) Sim, dá mais apoio para as operações de trânsito			20.0%	4
b) Não, a antiga Brigada de Trânsito sabia mais de Trânsito e por tanto dava mais apoio.			55.0%	11
c) Não se nota nenhuma diferença			25.0%	5
			<i>answered question</i>	20
			<i>skipped question</i>	0

Tabela 20 – Pergunta nº 8 do Questionário

8. A Brigada de Trânsito foi extinta			Response Percent	Response Count
a) Foi muito boa opção			5.0%	1
b) Não foi uma boa opção			35.0%	7
C) Foi uma má opção			50.0%	10
D) Não vem a alterar nada			10.0%	2
O que é que pode vir a mudar com a extinção da Brigada de Trânsito?				19
			<i>answered question</i>	20
			<i>skipped question</i>	0

Resposta à Questão: O que pode vir a mudar com a extinção da Brigada de Trânsito?

Comment Text	Response Date
1. A vertente trânsito, e a especificidade associada a ela pode-se vir a degradar com o tempo, podendo variada legislação cair no esquecimento; tal como Pesados; Táxis; Escolas de Condução; Transporte de Passageiros; Matérias Perigosas; etc. No fundo penso que algumas matérias específicas deixaram de ser trabalhadas o que poderá levar a uma redução da segurança estradal.	Thu, 2/26/09 1:59 PM
2. falta de coordenação e diferentes formas de actuação a nível nacional para os mesmos assuntos, procedimentos diferenciados	Mon, 2/23/09 1:16 PM
3. Imcunhecimento das metas do plano nacional de prevenção rodoviária perca de prestígio para a gnr - Ruralização mais acentuada e maior poder para outras forças e serviços de segurança perca de poder de influência nas diversas entidades deficiente coordenação operacional falta de meios e pessoal; (viaturas/equipamento/fardamento/etc)	Thu, 2/19/09 5:20 AM
4. Não existir Destacamentos de Trânsito e a UNT, ou seja, ser tudo o mesmo.	Wed, 2/18/09 12:27 AM
5. Poderá aumentar a sinistralidade rodoviária, o que já se verificou ao longo do mês de Janeiro. Poderá vir a desaparecer a especialidade do trânsito, devido ao facto de não existir uma formação contínua e uma actualização legislativa permanente, ou seja, no primeiro mês houve falhas aos diferentes níveis técnicos, táticos e logísticos.	Mon, 2/16/09 12:47 PM
6. - Desmotivação dos militares; - perda de vias para a PSP; - menos uniformidade ao nível de empenhamento e actuação; - possibilidade de as autoridades administrativas (ANSR, IMTT, ACT) criarem as suas próprias "polícias" fiscalização, perdendo a Guarda essa competência;	Sun, 2/15/09 10:41 PM
7. a forma de actuação dos próprios militares. não se acaba com 38 anos de história e sacrifício de um dia para o outro.	Thu, 2/12/09 11:25 PM
8. A guarda no geral vai começar a perder protagonismo no diz respeito à projecção de imagem que a ex BT lhe conferia. Poderão começar a surgir problemas, pois ainda é cedo para avaliar a situação. Quero com isto dizer por exemplo, o modo de actuação num distrito, pode ser diferente do distrito ao lado pois agora não existe uma BT para normalizar esses procedimentos.	Thu, 2/12/09 1:25 PM
9. A Guarda se nada fizer para mudar este estado de coisas, vai perder a valência trânsito para outra força de segurança. A componente territorial não está preparada para aguentar o dinamismo do trânsito. A insegurança que graça na sociedade, vai rapidamente reflectir-se na estrada. Muito por culpa da incompetência e do facilitismo da componente territorial e da desmotivação dos militares do trânsito.	Thu, 2/12/09 12:53 AM
10. Como optimista aceito e acredito que conseguimos aproveitar as oportunidades que a mudança nos traz, logo a extinção da BT é passado agora importa potenciar os Comandos Territoriais e a valência de trânsito, garantindo a especialidade e a independência operacional com forte complementaridade e cooperação interna.	Wed, 2/11/09 12:13 PM

11. As vantagens anunciadas em 6.	Wed, 2/11/09 12:46 AM
12. Se até agora, mesmo com a BT, já se fiscalizava pouco trânsito de transportes, tacógrafos, expressos, táxis, escolas de condução, etc, agora com esta perda de importância da especialidade, o trânsito praticamente deixa de existir, passando a fazer à semelhança da Divisão de Trânsito da PSP apenas Código da Estrada, o que deveria ser deixado a fazer para o Territorial (excepto, as infracções mais graves, que devem ser fiscalizadas por todos). Facto revelador desta total inoperância do actual Trânsito e a pouca ou nenhuma atenção que a GNR dá a esta vertente, são os tacógrafos digitais, que já deviam estar a ser fiscalizados à 3 anos, à semelhança de todos os outros países da Europa e nada. Enquanto os outros já passaram de cartão de controlo para PDA, nós nem cartão temos, e neste momento um pesado com Tacógrafo digital é como se fosse um ligeiro a circular nas estradas (ninguém os fiscaliza). Tudo isto se reflecte na economia (concorrência desleal) e se irá reflectir na sinistralidade, a médio prazo, continuando as coisas desta forma.	Tue, 2/10/09 10:13 AM
13. No que concerne ao serviço dos DT, a extinção da BT não veio alterar nada. Volto a dizer que discordo apenas com a criação da UNT.	Mon, 2/9/09 9:33 PM
14. tudo	Mon, 2/9/09 6:27 PM
15. formação instrucao gestao estrategia nacional objectivos nacionais	Sat, 2/7/09 10:49 PM
16. Só o futuro o dirá, mas o grande teste à mudança é o fornecimento e rapidez logística na resolução dos problemas, e ainda a manutenção das viaruras	Sat, 2/7/09 11:09 AM
17. Pode não mudar nada se o Comando Geral se assumir efectivamente como comando de toda a GNR.	Fri, 2/6/09 11:54 PM
18. A Criação de uma policia de trânsito para policiar as Auto-estradas, a perda de área de policiamento.	Fri, 2/6/09 3:59 PM
19. Eventualmente, melhor coordenação de operações de carácter policial, tudo o resto, para já, me parece que piorará.	Fri, 2/6/09 3:45 PM

Tabela 21 - Pergunta nº 9 do Questionário

9. A sua área de competência no Destacamento de Trânsito aumentou com a reestruturação?			Response Percent	Response Count
a) Sim aumentou.			10.0%	2
b) Não aumentou.			85.0%	17
c) Sim aumentou mas também recebi mais militares que vêm de serviços administrativos.			5.0%	1
			<i>answered question</i>	20
			<i>skipped question</i>	0

Tabela 22 - Pergunta nº 10 do Questionário

10. Os militares que vêm de serviços administrativos são capazes de desempenhar funções de natureza operacional?			Response Percent	Response Count
a) Sim	<input type="text"/>		50.0%	10
b) Não	<input type="text"/>		50.0%	10
			<i>answered question</i>	20
			<i>skipped question</i>	0

Apêndice B – Guião da Entrevista



Tema: “A abrangência Nacional da Unidade Nacional de Trânsito e implicações resultantes da subordinação dos Destacamentos de Trânsito aos Comandos Territoriais”.

Entrevistador: Aspirante Armando Filipe Alves de Sousa

Entrevistado:

Objectivos gerais:

- Descrever a nova Unidade Nacional de Trânsito e sua ligação/coordenação com o Comando Territorial;
- Compreender os factores/motivos que conduziram à extinção da Brigada de Trânsito (BT);
- Conhecer as principais implicações resultantes da subordinação dos Destacamentos de Trânsito aos Comandos Territoriais;
- Identificar as diferenças existentes entre um Comandante de Destacamento de trânsito da BT e um Comandante de Destacamento de trânsito actual.

Blocos temáticos:

- A. Legitimação da entrevista.
- B. Criação da Unidade Nacional de trânsito (UNT).
- C. Reestruturação da GNR.

Estratégia:

A entrevista a ser realizada é do tipo semi-directiva, em que o entrevistado pode abordar outra questão que não lhe seja colocada. No entanto, existem questões de carácter avaliativo, em que o visado deve responder.

O entrevistador deverá ser objectivo e sucinto em todas as questões que efectuar, insistir nas questões de avaliação e pedir ao entrevistado para responder de forma clara. Cada vez que o entrevistado não falar por si mesmo dos assuntos relevantes à entrevista, o entrevistador deverá colocar uma questão sobre a temática de interesse à entrevista.

ENTREVISTA

1. Como funcionava o Destacamento de Trânsito antes da sua reestruturação?
2. Anteriormente a esta reestruturação existia coordenação operacional entre um Comandante de Destacamento de Trânsito e um Comandante de Destacamento Territorial?
3. Quais as vantagens e desvantagens de um Destacamento de Trânsito pertencer à Brigada de Trânsito?
4. Quais os motivos que levaram à extinção da Brigada de Trânsito?
5. Vai haver mais coordenação com a subordinação dos Destacamentos de Trânsito ao Comando Territorial?
 - 5.1 E quais são as implicações resultantes dessa subordinação?
6. O que vem alterar com a extinção da Brigada de Trânsito?
7. Quais as vantagens e desvantagens de um Destacamento de Trânsito estar subordinado ao Comando Territorial?
8. Como define a nova Unidade Nacional de Trânsito?
9. Como funciona a coordenação entre a Unidade Nacional de Trânsito e um Destacamento de Trânsito?
10. De que forma é que a Unidade Nacional de Trânsito vai realizar acções especiais de fiscalização em qualquer parte do território Nacional?
11. A Unidade Nacional Trânsito será uma mais-valia para a GNR? Ou a antiga BT já tinha a missão da UNT?

Apêndice C – Carta de apresentação do Questionário

No âmbito da elaboração do Trabalho de Investigação Aplicada (TIA) do Tirocínio para Oficiais (TPO) 2008/09, a decorrer na Escola da Guarda (EG) estou a desenvolver um trabalho de investigação subordinado ao tema “ **A abrangência Nacional da Unidade Nacional de Trânsito e implicações resultantes da subordinação dos Destacamentos de Trânsito aos Comandos Territoriais**”

Os **objectivos** da realização do **Questionário** são:

- Descrever a nova Unidade Nacional de Trânsito e sua ligação/coordenação com o Comando Territorial;
- Compreender os factores/motivos que conduziram à extinção da Brigada de Trânsito (BT);
- Conhecer as principais implicações resultantes da subordinação dos Destacamentos de Trânsito aos Comandos Territoriais;
- Identificar as diferenças existentes entre um Comandante de Destacamento de trânsito da BT e um Comandante de Destacamento de trânsito actual.

Com a finalidade de obter credibilidade na recolha de informação sobre a temática em apreço, torna-se fundamental inquirir **todos** os actuais Comandantes de Destacamentos de Trânsito.

Assim solicito a V. Exa que se designe a colaborar na realização do estudo. Agradeço a disponibilidade prestada.

Aspirante Armando Filipe Alves de Sousa

Apêndice D – Entrevistas 1

Entrevistador: Aspirante Alves de Sousa

Entrevistado: Coronel Francisco Damião

Local: Comando Territorial de Lisboa

Data: 18 horas, 12 de Fevereiro de 2009

Função	Cmdt do Comando Territorial de Lisboa
---------------	--



ENTREVISTA

1. Os DT's antes desta reestruturação correspondiam-se directamente com uma Unidade chamada BT que tinha abrangência a nível nacional. Após a reestruturação os militares do trânsito continuam a desempenhar as mesmas funções que desempenhavam até à recente reestruturação só que em vez de se corresponderem com a extinta BT correspondem-se com os Comandos Territoriais.
2. Havia mais uma coordenação em termos informais do que formais, havia trabalho feito em conjunto mas não era coordenado ao nível do escalão superior, essa coordenação era feita de forma informal entre comandantes da DT e DTer e até às vezes, entre os grupos territoriais e os DT's, mas como já disse coordenação com o escalão superior tínhamos alguma deficiência.
3. Só vejo a desvantagem da insuficiência da coordenação, não estranhávamos que em determinadas alturas em determinados itinerários andassem as duas forças, patrulhas de um posto territorial e patrulhas da Brigada de Trânsito, as vantagens mantém-se ainda hoje com a aproximação dos DT's aos Comandos Territoriais.
4. A extinção da BT foi um motivo político e de certa forma traz vantagens, só acho que houve um erro que foi a criação da UNT, como Unidade Especial. Os militares não conseguem compreender porque é que se acaba com uma unidade especial que era a BT para se fazer outra. Não se percebe quais foram os critérios de selecção dos militares para a UNT.
5. A subordinação dos DT's aos Comandos Territoriais faz com que eu possa coordenar toda a actividade operacional, ou seja, no mesmo itinerário possa ter forças da Territorial e do Trânsito, só por aí verificamos que colmatamos essa lacuna. Enquanto primeiro quando, um posto territorial necessitava reforços, através de meios da BT, tinha que haver um pedido informal ou até formal e quando o era formal muitas vezes chegava com algum atraso para colmatar isso havia as coordenações informais.

- 5.1 Todos trabalharmos para o mesmo fim e com todas as valências da Guarda, no Trânsito com os radares, balanças, a valência territorial, SEPNA... todas e algumas delas quando são ordenadas pelo escalão superior, ainda recebo reforços de materiais que antes não tinha, reforços da Unidade de Intervenção, da UNT, da Unidade Costeira, em que todas elas vão trabalhar para o mesmo fim, o que antes da reestruturação acontecia raramente.
6. Em termos de funcionamento rigorosamente nada, porque eles continuam a desempenhar as mesmas missões de trânsito. Cada DT tem autonomia para fazer os seus PAO's e outros são ordenados por mim, pelo escalão superior, naturalmente que aí vão ter todas as componentes Territoriais, de Trânsito, Destacamento de Intervenção, por tanto afecta todas as valências da GNR: SEPNA, NIC, NES são um conjunto de componentes que podem ser incluídos numa operação realizada pelo Comando Territorial.
7. As **vantagens** de um Destacamento de Trânsito estar subordinado a um Comando Territorial é a maior coordenação e ter à mão essa mais-valia para desencadear as operações com todas as valências. **Desvantagens:** não vejo nenhuma, só acho que o único inconveniente foi terem criado essa tal Unidade Nacional de Trânsito que é uma Unidade Especial, para extinguirem a BT que também era uma Unidade Especial... não faz sentido e será um perigo se os militares não pegarem no trânsito com maior profissionalismo porque o país precisa da segurança nas estradas.
8. A UNT é mais uma é a tal que nos dá inconvenientes como porquê de a criarem e quais foram os critérios que utilizaram para seleccionar os militares da UNT.
9. Não existe coordenação, eu sei que eles andam aí em acções de fiscalização até já os vi mas eles nunca me deram conhecimento dessas acções por tanto não existe coordenação.
10. Já vi acções de fiscalização no meu Comando Territorial no entanto não sei como eles vão fazer acções de fiscalização em todo o território nacional tendo eles o efectivo que têm.
11. A GNR já tinha a valência do trânsito, que deve acarinha-la, deve defende-la e todos os seus militares devem actuar com todo brio e profissionalismo porque é uma matéria sensível demais para se deixar ao abandono, como já referi todos nós precisamos desses homens na segurança das estradas, se hoje se vê tantos acidentes e mesmo estando vigiadas imagino se não estivessem. Seguramente, que iríamos ver subir o número de acidentes na estrada e de feridos, iria aumentar a sinistralidade. Não acho que a GNR tenha perdido imagem com a extinção da BT, pois a Guarda não é a Brigada de Trânsito nunca foi... será sempre a Guarda Nacional Republicana, pois a imagem não se cria só na estrada, porque a primeira defesa são os postos com o policiamento de proximidade.

Apêndice E – Entrevista 2

Entrevistador: Aspirante Alves de Sousa

Entrevistado: Tenente-Coronel Oliveira

Local: Janelas Verdes, Lisboa

Data: 11 horas, 5 de Fevereiro de 2009



Função	Cmdt da UNT
---------------	--------------------

ENTREVISTA

1- Os DT's estavam na dependência dos Grupos de Trânsito no caso de Lisboa tínhamos um DT de Setúbal dois Destacamentos do distrito de Lisboa, todos esses Destacamentos tinham uma área pré definida onde executavam giros obrigatórios. Para além dos obrigatórios que eram realizados nas grandes vias nas auto-estradas, nas municipais e nas complementares sempre que possível deslocavam-se também para vias secundárias. Para além do patrulhamento faziam-se operações ao nível do Destacamento e ao nível do Grupo, os DT's possuíam também a investigação criminal na área do trânsito e eram responsáveis pela investigação de todos os acidentes de trânsito dentro da sua área quer quando fossem registados pelo DT ou pelo DTer sempre que houvesse mortos ou feridos graves.

2- Existia coordenação quer a nível local quer a nível regional, a GNR tinha uma NEP que referia a coordenação operacional entre as Unidades Territoriais e Especiais, o planeamento das operações era feito e dado o conhecimento às Unidades Territoriais locais isto na coordenação programada, era feito mensalmente um planeamento operacional era dado conhecimento dessa actividade à Unidade Territorial que integrava no seu planeamento e depois dávamos conhecimento do plano conjunto. Para além desta coordenação mensal pontualmente os Cmdt's de Destacamento coordenavam operações com os Comandos Territoriais, Fiscais e Trânsito, por tanto pelo menos na minha zona fizeram-se muita actividade deste género, beneficiando da coordenação existente entre os Comandantes de Destacamentos.

3- Como vantagens havia a coordenação a nível nacional que a Brigada de Trânsito tinha na área do trânsito, o trânsito e outras actividades hoje circula-se muito rapidamente do Algarve ao porto, por exemplo e parece me que em termos de coordenação seria muito mais fácil um comando único para ter todas as peças coordenadas ao mesmo tempo, naturalmente que tinha também as suas desvantagens nomeadamente deslocar meios para alguns locais onde não tinha capacidade de intervir.

4- Os motivos que levaram a extinção da Brigada de Trânsito não foi uma decisão vinda do comando interno da GNR, mas sim motivos políticos e parece-me que acabar com as Brigadas deve-se ao facto de deslocar mais efectivo para a parte operacional, parece-me que foi uma decisão para melhor, pelo menos assim espero.

5- A nível regional a coordenação será maior pois vai ter as valências todas, no entanto poderá haver alguma dificuldade de coordenação a nível nacional.

5.1. Implicações: a orientação ao nível operacional das Unidades de trânsito. Se retirarem os meios que lhe estão destinados, para efectuarem a sua missão e aplicar esses meios em outras situações que não estão vocacionados poderá por em risco o controlo da sinistralidade rodoviária.

6- Vem alterar a coordenação ao nível nacional, vem alterar a dependência directa dos DT's à antiga BT e, neste momento, ao dependerem directamente do Comando Territorial, faz com que recebam militares vindos de uma actividade administrativa, que de certa forma, vêm em reforço da actividade operacional. Na minha opinião são militares que estão preparados pois a maior parte deles até tinham o curso de trânsito, isto falando do escalão Grupo, no escalão da Brigada aí os militares são um pouco diferentes, mas penso que com um pouco de reciclagem também todos eles são capazes de desempenhar bem as funções.

7- Desvantagens: São 18 Comandos no continente, por tanto poderá haver alguma descoordenação a nível nacional, mas para isso o comando da Guarda deve estar a par dessa situação a tomar providencias para resolver essa situação. Vantagens: certamente que se o Comando Territorial tiver todas as valências poderá actuar com todas elas, espero que esta mais valia traga benefícios para o trânsito e para o controlo da sinistralidade rodoviária.

8- A missão da UNT está plasmada na Lei Orgânica da Guarda e em regulamento que saíram depois em complemento da Lei Orgânica e tem como missão por um lado a formação contínua dos militares da Guarda, por outro lado actuar em operações a serem determinadas pelo Comando Operacional da Guarda quer pelo Comando da Unidade em todo o país, dentro dessas operações poderiam ser operações de fiscalização, de acompanhamentos, de transportes de grande dimensões, provas desportivas e pretendo que essas acções de fiscalização sejam feitas para zonas muito especificas que é necessário grande conhecimento técnico de actuação para essas áreas e em zonas especificas para isso estamos a preparar os nossos militares com um plano de instrução e que certamente poderá ser aproveitados pelo resto do dispositivo assim o comando o entender.

9- Neste momento a coordenação está a ser feita nível de Comando Operacional, ainda não defini qualquer coordenação, mas aquela que é mais visível é a que é feita no Comando Operacional e que tem por norma operações a nível nacional com os Comandos Territoriais

que forem definidos e coordenado operações com Unidades especializadas como a UAF a nível pontual entre comandantes de Comando Territorial e os Comandantes de Destacamentos de facto ainda não foram feitas.

10- O efectivo da Unidade dos dois Destacamentos que possui é lançado para uma zona previamente seleccionada com a finalidade de transportes especiais, transporte de mercadoria, ou para uma zona que tenha maior sinistralidade e é lançada por norma por períodos de 5 dias, após esses dias regressam, ou então se houver necessidade são deslocados para outro lado, isto é uma actividade planeada que nós fazemos através do Comando, quando a actividade não estiver planeada trabalham mais próximos da sua sede em saídas diárias sempre em equipa, em que cada Destacamento constituído por 3 equipas quando o efectivo está completo que é o caso por exemplo de Lisboa, essa equipas trabalham num local específico com os meios concentrados e de facto conseguimos criar algum impacto quando temos as equipas concentradas. Quando estão a trabalhar em operações conjuntas trabalhamos com os Comandos Territoriais é aquilo que nos definirem. Esses Destacamentos de Acções Conjunto para além das fiscalizações fazem também acompanhamentos que naturalmente é feito em horário de descanso dos militares é uma sobrecarga muito grande para os militares que fazem pois implica andar em cima de uma mota 5, 6 ou até 10 horas, e de facto é muito pois as velocidades são muito reduzidas, 20, 30 km/h à qual desgasta muito os militares. Antecedente à reestruturação os pedidos dos acompanhamentos eram feitos por particulares aos Grupos, normalmente o Destacamento de Trânsito que iniciasse o deslocamento também terminava, e neste momento os que chegam ao Comando da Guarda são feitos pela UNT, ou então pelos próprios Comando Territoriais

11- Sim, a UNT é uma mais-valia pois a existência de uma Unidade que pode sobrepor ao que está feito no terreno penso que seja uma mais-valia, porque poderá criar insegurança nos infractores que não sabem quando têm outra força no terreno poderá também espreitar os próprios militares que estão no serviço local que em termos do seu trabalho espero que seja uma mais-valia para a GNR.

Apêndice F – Entrevista 3

Entrevistador: Aspirante Alves de Sousa

Entrevistado: Major Lourenço da Silva

Local: Janelas Verdes, Lisboa

Data: 11 horas, 20 de Janeiro de 2009



Função	Chefe da SOIRP da UNT
---------------	------------------------------

ENTREVISTA

1- Relativamente ao funcionamento do Destacamento de Trânsito antes e após a reestruturação, estamos exactamente da mesma maneira, não há nenhuma alteração relacionada com esta estrutura, ou seja ao nível mais baixo o Destacamento de Trânsito, não sofre qualquer alteração a não ser que seja introduzida aqui e além pelos respectivos Comandantes Territoriais à posteriori agora em termos de reestruturação de acordo com a Lei Orgânica e resolução complementar não há nenhuma alteração.

2- Sim e não. O Plano de Actividade Operacional, cai nos comandos de Brigada, na altura, por exemplo o Comandante de Destacamento de Alenquer e o Comandante de Destacamento do Carregado, em ocupação do território são os que estão mais próximos, o Comandante do Destacamento do Carregado deve manter um bom relacionamento com o Comandante de Destacamento Territorial e vice-versa, se não é verdade logo à partida temos aqui uma quebra e esta não pode ser a forma de apoiar a estrutura da organização não pode basear-se em conhecimentos pessoais, mas esse é um bom principio de uma organização que se baseia em relações humanas. A questão da actividade operacional planeada PAO que prevê para cada mês o número de operações a realizar, o horário, o local, também a iniciativa que a Brigada de Trânsito tomou numa certa altura, que chegou a ser advertida pelo Comando Geral, a realização de Operações Multifuncionais com as componentes de Investigação Criminal, de Cinotécnica, Ordem pública, Fiscal, montar operações de grande dimensão, sobre um Comando Operacional, o Controlo Operacional da Brigada de Trânsito sobre o controlo respectivo, outras vezes em reforço de Unidade Territoriais em que essas Unidades montavam operações de fiscalização e Brigada de Trânsito cedia esses meios e para isso é necessário haver coordenação ao nível do Comandante de Destacamento. O PAO neste momento é elaborado por cada Comando Territorial. A Unidade Nacional de Trânsito não tem patrulhamento regular nem giros

obrigatórios fará operações muitas vezes em reforço por ordem do Comando Operacional, por solicitação do Comandante operacional ou por iniciativa da Unidade.

3- As desvantagens vejo evidentemente a possibilidade de estar sobre a dependência de uma unidade. Um Destacamento de Trânsito não ter um suporte administrativo para efeitos financeiros do pessoal e poder pertencer a uma estrutura comum ao territorial e ao trânsito, desvantagem na forma antiga da BT seria eventualmente esta, em termos de comando e controlo operacional, não vejo nenhuma desvantagem designadamente para o desempenho de missões que não exclusivamente da fiscalização, vou dar um exemplo um transporte de grandes dimensões que se inicia em Gaia e termina algures no Alentejo passa hoje 6, 7, 8 Comandos Territoriais a solução encontrada por quem faz a reestruturação da GNR, foi deixar uma Unidade Nacional de Trânsito para tapar esta brecha, tal que essa era uma missão que dificilmente poderia ser desempenhada com coordenação e capacidade pelos Comandos Territoriais respectivos, não podemos evidentemente esperar que um acompanhamento a grandes dimensões comece em Gaia e depois seja abandonado por esse Comando Territorial, o de Aveiro pegue nele e depois o de Coimbra, não pode ser como é evidente, mas por outro lado também esta ideia de uma Unidade Nacional de Trânsito que com dimensão Nacional, ou seja, que pode percorrer todo o território independentemente das fronteiras dos Comandos Territoriais começar em Gaia e vir até ao Alentejo, ou seja onde for com este transporte, obriga a que alguém saiba onde está o transporte, se alguém sabe onde está o transporte? Neste momento não há ninguém que responda a esta questão. Quem é que dá apoio a esse transporte se houver um problema no caminho? O Comando Territorial local? Está lá alguém para responder? Qual é Destacamento de Trânsito? Nós estamos numa fase em que passou pouco tempo após o fim da Brigada de Trânsito, por tanto ainda há alguns contactos que ainda fazemos com os Destacamentos de Trânsito que nos permitem resolver alguns problemas expeditamente, porque as pessoas conhecem-se, porque ainda há alguma ligação. Eu pergunto daqui a 2, 3, anos vai ser assim? Ou o Comando Operacional aqui em Lisboa, comanda tudo o que se passa a nível nacional? Tem capacidade para isso, para saber o que se está a passar a todo o momento? Tem pessoas que têm a capacidade global e conhecem o dispositivo nacional e são capazes de tomar decisões para avançar a, b ou c? Tenho dúvidas... muitas dúvidas.

4- Os motivos são os mesmos que levaram à extinção das Brigadas Territoriais. Leia-se o estudo da Accenture, leia-se o preâmbulo da Lei Orgânica da Guarda e rapidamente perceberá que, resposta politicamente correcta, esta é a iniciativa que dá origem à extinção das Brigadas. O estudo feito deixa a entender que há ideais de poupança de recursos Humanos, Financeiros e Materiais.

5- Os Comandantes Territoriais têm que ter a sensibilidade e gente com sensibilidades e saber ouvir com sensibilidade, aquilo que são os problemas relacionados com a realidade rodoviária, relacionada com a sua área de responsabilidade e isso nem sempre acontece. Um Comandante Territorial, não pode, não deve, preocupar-se mais com este tema do que com aquele. Tem que ter a capacidade de coordenação e deve-se rodear de pessoas que garantam que essa mesma capacidade se mantenha sempre em níveis elevados, olhando constantemente para a realidade e de uma forma global na sua zona de acção, ou seja o Trânsito é tão importante quanto é a prevenção da criminalidade noutras áreas porque também há prevenção da criminalidade no trânsito, tem que se preocupar com a natureza e o ambiente de igual forma, por tanto, não pode estar a privilegiar mais este ou aquele aspecto, antes não tinha preocupações com o trânsito e hoje tem que ter, porque é uma matéria muito sensível e acerca do qual os políticos pedem contas. Os Governadores Civis são particularmente interessantes de analisar a partir de agora em diante sobre esta questão. O papel dos governadores civis passa por analisar o carácter e a maneira como se posicionam face aos comandantes policiais que têm na região seja Guarda ou da PSP.

5.1 Supostamente e de acordo com o estudo é possível obter uma maior coordenação da actividade, aliás o senhor ex-ministro António Costa dizia que agora numa operação Stop temos todas as valências, o que já fazíamos antes sem que as Brigadas tivessem sido extintas, por tanto, não sei se isso será uma mais-valia resultante da reestruturação, ou se tem a ver com os problemas de comunicação e coordenação que a Guarda sempre teve e que não precisa de uma reestruturação para começarem a funcionar.

6. A Brigada de Trânsito é uma unidade das mais jovens da Guarda, as Unidades Territoriais são todas mais antigas que BT agora com uma particularidade interessante é que foi a primeira Unidade da Guarda a ter designação de Brigada, só depois é que as Unidades Territoriais é que se designaram de Brigada, ou seja já existia a Brigada desde 1970, de facto isto tem muita importância, até porque os militares da BT foram os primeiros a usar a chapa de identificação coisa que os militares da territorial só 11 anos depois é que adoptaram muito por causa do Exército também ter adoptado, a qual eles chamavam a chapa do cão, que era a chapa da licença camarária que os cães devem ostentar. Isto deve-se à minha opinião que tenho sobre a extinção da BT, o que eu entendo sobre isto e conhecendo bem o passado da BT, porque bem ou mal sou filho de um Oficial da Guarda que serviu a Brigada Trânsito e foi um dos fundadores, sempre ouvi um discurso deste tipo, que depois venho a comprovar no serviço na minha vivência diária. Desde que me conheço, a Guarda não gosta da sua Brigada de Trânsito, a Guarda rejeita esse corpo estranho e acaba por ser este o resultado. Evidentemente, a extinção não foi da Brigada de Trânsito foi das Brigadas Territoriais e Trânsito e Fiscal, por tanto o escalão Brigada desaparece, não tem nada a ver com a Brigada de Trânsito. A extinção da Brigada de Trânsito é uma perda

para a Guarda e uma perda para o país. Chamem-lhe o que quiserem, Unidade Nacional de Trânsito ou BT. Pela sua dimensão, capacidade operativa que tinha, capacidade de resolução de problemas e capacidade de mostrar uma boa imagem da Guarda revelou-se uma perda para o país, aliás há testemunhos interessantes, de alguns eventos internacionais, que referindo-se à Brigada de Trânsito e à Guarda como uma das melhores polícias do mundo estou a falar do rally de Portugal.

7. Reunidas as condições para um bom desempenho de um comandante territorial que tenha a noção de diferentes valências da Guarda. Seja capaz de ouvir o seu Estado-Maior e conseguir perceber onde deve incidir a sua actividade de fiscalização, sem ir a traz de manias, tendências que podem ser injectadas por determinadas autoridades, que fazem coisas que não têm pés nem cabeça, gostaria de ser mais explicito mas não posso, o que passa é que há alguns decisores políticos que gostam de se posicionar perante o poder central de uma determinada maneira e depois tentam influenciar os comandantes da Guarda que acabam quase por servir de fantoches. Nós não podemos andar a desperdiçar recursos em acções dessa natureza, nós temos que ser eficazes e temos que ter a característica de ser mensurável, ou seja uma acção de fiscalização que eu executo deve ter determinado objectivo e esse objectivo deve ser mensurável, nomeadamente quando falamos em operações que devem ter determinados comportamentos quando não são praticados podem dar origem a acidentes, nomeadamente no controlo de velocidade. A Brigada de Trânsito tinha a fama de serem muito maus que nem perdoavam nem ao Pai, na verdade o Lema I senção Firmeza e cortesia assim o obriga e isso incomodava muita gente na Guarda, agora que os Comandantes Territoriais têm essa faculdade ... vamos ver.

8. Defino como Unidade de Trânsito tirava-lhe o Nacional, pois de nacional não tem nada, esta unidade é uma unidade de reserva para as aflições do Comando da Guarda.

9. A coordenação funciona por via de informações que são emanadas por via do Comando Operacional da Guarda, o comandante de uma Unidade de Trânsito relaciona-se directamente com o Comandante Operacional da Guarda não com os Comandantes Territoriais e por tanto a UNT não se coordena directamente com os Comandos Territoriais só a pedido do Comandante Operacional da Guarda.

10. Simples, através da recolha de informações de uma determinada região, por exemplo através de denúncias, ou por via de indicações que nos são dadas através do Instituto de Mobilidade e Transportes Terrestres, da própria ANSR, ou a pedido dos Comandos Territoriais, que achem que os seus Comandantes de Destacamento de Trânsito não estão a conseguir dar resposta às necessidades e por tanto aí obrigarão à utilização de um reforço dos meios por parte da UNT e é assim que a UNT e o comandante da UNT vão dar corpo a estas acções especiais de fiscalização em todo o território nacional. Evidente que alguns casos serão tipicamente lançados através do Comando (UNT), sem que comandantes locais

tenham conhecimento, aliás a subunidade da BT, o Grupo de Acção e Conjunto, fazia a sua própria fiscalização em que o comandante territorial e o comandante de trânsito não tinham conhecimento da presença dessas forças por razões que prendem com a sua liberdade de acção. É evidente que pode haver denúncias ou informações que não nos cheguem mas o que é comum é que as pessoas denunciem às vezes até anonimamente essas situações e onde há fumo há fogo. Depende como as questões nos cheguem nós temos a capacidade suficiente de interpretar as cartas e as notícias que vão chegando aqui e por tanto não vai ser difícil.

11. Esta é uma unidade de aflições para a Guarda e não uma mais-valia para a Guarda entende-se por mais-valia aquilo que traz algo que acrescente alguma coisa à Guarda ou à sua actividade, não me parece que a UNT nestas condições seja uma mais-valia para coisíssima nenhuma.

Apêndice G – Entrevista 4

Entrevistador: Aspirante Alves de Sousa

Entrevistado: Capitão Robson Lima

Local: Setúbal

Data: 18 horas, 10 de Fevereiro de 2009

Função	Cmdt do Destacamento de Trânsito de Setúbal
---------------	--



ENTREVISTA

1. O Destacamento de Trânsito de Setúbal encontrava-se na dependência do Grupo Regional de Trânsito de Lisboa pertencente à Brigada de Trânsito da GNR, sendo uma unidade de âmbito nacional e de cariz especial, sendo que tinha uma estrutura completamente independente dos Comandos Territoriais. Em termos logísticos e operacionais dependia do GRT-1 da BT, o que permitia que a partir do Comando da BT sediado em Lisboa conseguiam-se coordenar operações, esforços e formas de actuação a nível nacional e com um tempo de prontidão mínimo de menos de uma hora.
2. Existiu sempre coordenação operacional entre um Comandante de Destacamento de Trânsito e um Comandante de Destacamento Territorial, desenvolvendo-se esta coordenação através de contactos institucionais ou através de contactos directos entre os respectivos comandantes.
3. Vantagens do DT pertencer à BT: maior racionalização dos meios de fiscalização de trânsito e coordenação ao nível dos principais eixos rodoviários que são transversais aos diversos Destacamentos uma coordenação permanente entre ambos. Desvantagens do DT pertencer à BT: existência de um escalão de comando que em nada favorecia a actividade operacional, que se tratava dos Grupos Regionais de Trânsito.
4. Tratou-se de uma decisão política porque em termos operacionais não existiam motivos para que a BT fosse extinta.
5. Vem alterar o funcionamento, visto o Comando Territorial ter mecanismos de funcionamento mais burocratizados, o que em nada favorece a actividade operacional dos DT's de Trânsito. Num futuro próximo e com uma maior flexibilidade e incremento das novas tecnologias (que na Brigada de Trânsito estavam implementadas) este problema pode vir a ser ultrapassado.

5.1 Ter mecanismos de funcionamento mais burocratizados, a BT tinha os processos muito mais automatizados enquanto agora está se a verificar que existe um aumento do tempo quando se trata da resolução dos problemas.

6. A minha opinião é que foi uma decisão política, que em termos de fiscalização rodoviária perdeu-se uma unidade que em muito ajudou o País a reduzir o drama da sinistralidade rodoviária, e em minha opinião uma decisão precipitada sem ter em conta quais as vantagens e desvantagens da sua extinção.

7. As vantagens do DT pertencer ao Comando Territorial: até á presente data no que concerne ao trânsito ainda não se conseguiu constatar que esta dependência venha a trazer qualquer vantagem, contudo a breve prazo poderá esta dependência ser mais vantajosa no que concerne à troca de informação. Como desvantagens do DT pertencer ao Comando Territorial: até à presente data são de apontar desvantagens ao nível logístico e ao nível de coordenação operacional e de esforços a nível nacional.

8. Trata-se de uma Unidade com um efectivo reduzido, tendo como missão principal a fiscalização do trânsito ao nível nacional, que para prosseguir os objectivos a que foi proposta deveria ter um aumento muito urgente de efectivo e maior dispersão a nível nacional, para conseguir efectuar maior fiscalização rodoviária nos diversos distritos de Portugal.

9. Trata-se de uma coordenação institucional e hierárquica.

10. As acções de fiscalização de trânsito poderão ser realizadas de forma independente ou de forma coordenada com os Comandos Territoriais.

11. É uma mais-valia, uma vez que a GNR não perde a especialidade do Trânsito a nível nacional e ainda o facto de permitir uma actuação independente ou coordenada com os Comandos Territoriais. Contudo esta Unidade deveria ter um aumento substancial do efectivo.

Apêndice H – Entrevista 5

Entrevistador: Aspirante Alves de Sousa

Entrevistado: Capitão Gomes

Local: Sintra, Lisboa

Data: 15 horas, 22 de Janeiro de 2009

Função

**Cmdt do Destacamento
Territorial de Sintra**



ENTREVISTA

1. Da mesma forma que hoje em dia estão a funcionar, divide-se em várias secções que se mantêm em funcionamento, estamos a falar de uma secção de logística, contra-ordenações, acidentes, de aparelhos especiais, uma secretaria e uma secção de investigação criminal que se mantêm exactamente a funcionar da mesma forma com uma ou outra variação das equipas que estão formadas nos Destacamentos.
2. Sim havia, porque os Comandantes de Destacamento o fomentavam, no entanto se já não houvesse um bom relacionamento entre estes Comandantes de Destacamento territorial ou trânsito a coordenação entre estes deixava de existir, na minha experiencia que tive como Comandante de Destacamento de Trânsito isto nunca aconteceu.
3. Vantagens de pertencer à BT: a BT era uma Unidade Nacional e os Comandantes de Destacamento de Trânsito trabalhavam para o mesmo fim com as mesmas preocupações, instrumentos, dinamismo, é evidente que os meios humanos e materiais variavam com o tamanho da área de competência de cada um, no entanto os aparelhos radar, de despistagem era uniforme entre todos os Destacamentos. Depois éramos todos da mesma casa dava para falar uns com os outros no serviço de Oficial – Dia, ou seja havia uma família, era tipo os pára-quedistas do Exército têm uma especialidade, mas dentro do Exército isso dá lhes brio. A BT também tinha muita imagem, uma marca registada em que as pessoas viam o seu fardamento associando logo ao Trânsito, para o bom e para o mau. Desvantagens: era a ligação com os antigos Grupos, se não fosse da boa vontade não havia coordenação e a falta de ligação dava origem a situações caricatas em que a Brigada de Trânsito estava a fiscalizar ao km 10 e a Territorial no km 12 e as pessoas ficavam na dúvida, chegando a ser fiscalizado duas vezes.

4. Esta reestruturação vem dar mais valências a um Comando Territorial que não seja apenas a vertente territorial e essas valências vêm-se a juntar num comando único, eu concordo, estou à espera de ver o resultado porque a partir do momento que se começa a ver a mudança causa um pouco de receio porque todo o ser humano é adverso à mudança e nós não podemos ser adversos à mudança. Estou à espera do resultado que pode ser bom ou mau. A BT perdeu-se e com ela foi a sua imagem, a UNT é criada mas não tem a imagem que a BT tinha.

5. .Concordo com a reestruturação precisamente pela coordenação que vai ter obrigatoriamente no Territorial e no Trânsito, existindo mais interação quando é preciso. Por exemplo, quando é preciso mais um Drager como o Comandante é o mesmo, torna-se mais fácil, enquanto na BT quando era necessário mais um meio pela parte do Territorial tinha que pedir ao Comando de Grupo, que depois ia pedir ao comando da Brigada que depois ia pedir ao Comando Geral 3ª Repartição e esta dava autorização ao Comando da Brigada de Trânsito que por sua vez delegava no Grupo para este delegar no Destacamento de Trânsito para haver uma troca de meios, o que neste momento é muito mais fácil basta pedir ao Comando Territorial.

5.1. A principal implicação é a relação não depender do contacto pessoal mas sim depender do contacto de um comandante que é do Comando Territorial e que define quais ordens para a sua zona de acção.

6. O Trânsito antes da reestruturação tinha uma independência total, por sua vez os DTer estavam dependentes de determinadas entidades, como por exemplo: a Câmara Municipal, que condicionava o seu desempenho. Neste momento o DT ao estar subordinado ao Comando Territorial pode sofrer um pouco dessa influência.

7. Vantagens: A ligação, haver um Comando único, em que numa determinada área estarem todos a trabalhar para o mesmo, uns na área do Trânsito outros na área Fiscal, consolidados com a Territorial. Todos trabalham para o mesmo, para GNR e para o cidadão. Actualmente, existe obrigatoriamente uma ligação através do Comandante do Comando Territorial, em que o próprio define a estratégia do que pretende, dando as suas indicações aos Comandantes dos Destacamentos, que são obrigados a cumprir. Desvantagens: Perda da imagem que a BT tinha na área do Trânsito, uma vez que todo o cidadão associava a Brigada de Trânsito com todo o seu fardamento e equipamento ao Trânsito.

8. A UNT é uma Unidade autónoma, equivalente a um Comando Territorial, pois é uma Unidade que também depende organicamente do Comandante Operacional. Sobre a sua alçada tem 25 ou 26 unidades.

9. A coordenação entre a UNT e os Destacamentos de Trânsito vai limitar-se a uma parte técnica e formação, em que tem a valência de formar tecnicamente os militares do trânsito e, pontualmente, de dar algumas indicações da parte da fiscalização, que é a parte técnica.

10. A UNT pode fazer acções de fiscalização em qualquer parte do território nacional sem dar satisfações a ninguém, eles não estão sobre ordem do Comandante do Comando Territorial podem dar apoio ao comando territorial sobre ordem do comandante operacional, não havendo sobreposição. No entanto a BT tinha um Gabinete que fazia acções de fiscalização inopinadas podendo mesmo ser equiparado à missão actual da UNT.

11. Sim, a UNT é uma mais-valia para a GNR porque se não houvesse uma a PSP, que anda há muito tempo com esperança de ficar com o trânsito poderia ficar com essa área já que não ia existir um controlo nacional. Neste momento o trânsito dá muita imagem à GNR seja na Páscoa, no Natal e é preciso conservar isso.

ANEXOS

Anexo I

Resolução do Conselho de Ministros n.º 44/2007. DR 55 SÉRIE I de 2007-03-19

Presidência do Conselho de Ministros

Aprova as opções fundamentais da reforma da Guarda Nacional Republicana e da Polícia de Segurança Pública

Definido o modelo de segurança interna, importa agora desencadear o processo de reforma da Guarda Nacional Republicana (GNR) e da Polícia de Segurança Pública (PSP), tendo em vista: a) a sua adequada articulação; b) a racionalização dos seus recursos; c) a programação plurianual dos investimentos em infra-estruturas e equipamentos, que permitam melhorar a qualidade do serviço prestado aos cidadãos e a melhoria das condições de trabalho nas forças de segurança.

A reforma é norteada por dois grandes objectivos.

Em primeiro lugar, pretende-se incrementar a 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.

Por outro lado, e não menos importante, visa-se, também, melhorar as condições de funcionamento das forças de segurança, reparando ou reinstalando as subunidades policiais degradadas e reforçando a sua capacidade de intervenção através de mais e melhores meios e equipamentos e do recurso sistemático a novas tecnologias de informação e comunicação.

A conjugação destes meios ao serviço dos objectivos enunciados permitirá acrescer eficácia às forças de segurança, reforçará a qualidade do serviço por estas prestado aos cidadãos e assegurará aos homens e mulheres da GNR e da PSP as condições de trabalho a que têm direito.

O processo desencadeado pela presente resolução envolve a alteração de diversos diplomas legislativos, tais como as leis orgânicas das forças e os respectivos diplomas estatutários, carece de intervenção legislativa parlamentar quanto aos traços capitais do regime das forças de segurança [alínea u) do artigo 164.º da Constituição] e está sujeito ao princípio da participação da oposição, nos termos do Estatuto do Direito de Oposição [alínea c) do n.º 1 do artigo 5.º da Lei n.º 24/98, de 26 de Maio].

O XV Governo constitucional encomendou ao Gabinete Coordenador de Segurança um estudo sobre o dispositivo territorial da GNR e da PSP, que foi largamente apreciado e debatido, e o actual governo encomendou uma auditoria externa, que já beneficiou da apreciação crítica não só da parte do Comando-Geral da GNR e da Direcção Nacional da PSP, mas também das associações sindicais e sócio-profissionais que se quiseram pronunciar.

Importa, agora, fixar as linhas orientadoras da reforma, de modo a permitir desde já o exercício do direito de participação da oposição, a consulta das associações sindicais e sócio-profissionais e o desenvolvimento do trabalho de elaboração dos diversos diplomas legislativos e regulamentares, com a estreita colaboração do Comando-Geral da GNR e da Direcção Nacional da PSP.

Assim:

Nos termos das alíneas d) e g) do artigo 199.º da Constituição, o Conselho de Ministros resolve fixar nos termos seguintes as linhas de orientação da reforma da Guarda Nacional Republicana (GNR) e da Polícia de Segurança Pública (PSP), com vista à preparação, debate e aprovação dos correspondentes instrumentos legais:

I - Articulação adequada de áreas de responsabilidade entre a GNR e a PSP

1 - Eliminação das situações de sobreposição de meios entre as duas forças ou de descontinuidade, em especial no respectivo dispositivo territorial.- Tendo em conta a natureza de ambas as forças como polícias integrais de âmbito nacional e os custos institucionais, financeiros e pessoais das deslocalizações, a redistribuição de áreas de responsabilidade é limitada aos casos em que tal se afigura absolutamente essencial para a racionalização das forças.

Assim, ficará confiada à GNR, através da sua Unidade de Segurança e Honras de Estado, a criar, nos termos previstos no n.º II.2.6., a segurança dos Palácios de Belém, de São Bento

e das Necessidades, devendo o secretário-geral do Gabinete Coordenador de Segurança identificar outros locais onde eventualmente se verifique uma situação de sobreposição de meios, propondo a sua afectação exclusiva a uma das forças.

Por outro lado, proceder-se-á ao ajustamento dos dispositivos territoriais, nos termos do anexo I, que faz parte integrante da presente resolução, de modo a:

- a) Limitar as freguesias partilhadas entre as duas forças de segurança àquelas em que elementos naturais, vias de comunicação ou a própria descontinuidade das freguesias aconselham tal partilha;
- b) Eliminar todas as situações de descontinuidade territorial nas áreas atribuídas a cada uma das forças nas áreas metropolitanas de Lisboa e do Porto;
- c) Resolver outras situações pontuais de manifesto desajustamento no conjunto dos dispositivos.

2 - Elaboração de instrumentos de planeamento estratégico e operacional comuns, salvaguardando as especificidades de programas e acções requeridas pelo perfil das respectivas áreas de responsabilidade. -À Direcção-Geral de Administração Interna (DGAI) compete assegurar a elaboração dos instrumentos de planeamento integrado e a avaliação da respectiva execução, intervindo, ainda, na implementação da gestão por objectivos e na elaboração de programas especiais de segurança em comum e na avaliação da execução.

3 - Criação de serviços partilhados comuns às duas forças. - A reforma orgânica do Ministério da Administração Interna e a criação do Sistema Integrado de Segurança Interna (SISI) consagram os instrumentos adequados à criação de serviços partilhados nos domínios das relações internacionais, obras, aquisições, sistemas de informação e comunicações.

Deve ainda ser promovida a contratação com a recém-criada Empresa de Gestão Partilhada de Recursos da Administração Pública, E. P. E. (GeRAP), dos serviços a disponibilizar por esta em algumas áreas da gestão de recursos humanos e financeiros, com prioridade para o processamento de vencimentos e a contabilização das receitas e despesas segundo o Plano Oficial da Contabilidade Pública, proporcionando, mediante acordos de níveis de serviço, uma execução mais eficiente, ao que acresce uma diminuição dos custos e dos recursos operacionais actualmente associados a estas áreas.

4 - Introdução de formações conjuntas e unidades curriculares comuns:

4.1 - A adaptação dos cursos ministrados nos estabelecimentos de ensino superior público policial e militar aos princípios constantes do regime jurídico dos graus e diplomas do ensino superior (Decreto-Lei n.º 74/2006, de 24 de Março), no quadro do Processo de Bolonha, e a revisão das carreiras de oficiais na GNR e na PSP são a oportunidade para a introdução de formações conjuntas para as duas forças e de unidades curriculares comuns nos cursos de formação de oficiais e de progressão na carreira, sem prejuízo da formação de base própria de cada uma das forças.

4.2 - Para o efeito, será constituído um grupo de trabalho, para estudo e apresentação de uma proposta de reformulação dos planos de estudos dos cursos de formação de oficiais e de progressão na carreira, que contemple as orientações definidas no número anterior, tendo em vista o início da sua aplicação no ano lectivo de 2008-2009, composto por um coordenador, designado pelo Ministro de Estado e da Administração Interna e três outros membros, a indicar, respectivamente, pelo Ministro da Defesa Nacional, pelo comandante-geral da GNR e pelo director nacional da PSP.

4.3 - Paralelamente, será criado um grupo de trabalho para estudo e apresentação de uma proposta de reformulação dos planos de estudos dos cursos de formação, dos cursos de progressão não condicionados pelo Processo de Bolonha e dos cursos de especialização, nomeadamente nas áreas de trânsito e de investigação criminal, a vigorar também no ano lectivo de 2008-2009, composto pelo inspector-geral da Administração Interna, que coordena, e por dois outros membros, a indicar, respectivamente, pelo comandante-geral da GNR e pelo director nacional da PSP.

II - Racionalização das forças de segurança

1 - Unidade de serviços partilhados, gestão por objectivos e reengenharia de procedimentos:

1.1 - A racionalização orgânica de ambas as forças assentará, em primeiro lugar, na reestruturação dos seus serviços de obras, aquisições, informática, transmissões, finanças e pessoal, proporcionada pela nova orgânica do MAI, pelo SISI e pela criação da GeRAP.

1.2 - Além da externalização parcial de serviços mencionada no número anterior, será eliminada a replicação de serviços de apoio ao longo da cadeia hierárquica, garantindo-se, pelo esforço conjugado de ambas as medidas, uma redução significativa do número de recursos operacionais afectos a funções administrativas.

1.3 - Por último, a almejada racionalização não prescinde outrossim da adopção de mecanismos de gestão por objectivos e da reengenharia de procedimentos com forte impacte na gestão e actividade das forças de segurança, desde os relativos ao processamento de suplementos remuneratórios aos relativos ao processamento de contra-ordenações de trânsito, passando por diversos procedimentos do sistema judicial, muito em particular as citações e notificações.

Para este efeito, impõem-se, designadamente, as seguintes medidas:

- a) Construção e implementação de um sistema de gestão por objectivos nas forças e serviços de segurança e nos serviços centrais do MAI;
- b) Simplificação do sistema de subsídios, suplementos e gratificações abonados aos elementos das forças de segurança;
- c) Criação do Sistema de Contra-Ordenações de Trânsito (SCOT), plataforma de mobilidade comum às forças de segurança que permite o acesso remoto a todas as informações pertinentes à área de trânsito, bem como a produção de todos os documentos relacionados, podendo funcionar em modo online ou em diferido;
- d) Dispensa de comparência obrigatória das forças de segurança nas ocorrências de acidentes de trânsito em que não se verifiquem danos pessoais;
- e) Reorganização das estruturas policiais encarregadas de realizar diligências processuais, simplificando os respectivos procedimentos.

2 - Reorganização do Comando-Geral e das unidades da GNR.
A reforma da GNR compreenderá:

2.1 - A reestruturação do Comando-Geral com a extinção do estado-maior-geral ou coordenador e do estado-maior especial ou técnico e a criação de três comandos funcionais: operações, recursos humanos, logística e finanças;

2.2 - A eliminação de um escalão de comando com a extinção das brigadas territoriais - prevendo-se a possibilidade de criar comandos eventuais para operações de âmbito regional que o possam justificar -, e a redução do número de grupos territoriais no continente de 23 para 18, ajustando o seu âmbito territorial à dos antigos distritos administrativos, devendo ser correspondentemente ajustados os destacamentos;

2.3 - O reforço do enquadramento em função destas alterações, quer no Comando-Geral, quer nos grupos territoriais, cujo comando é atribuído a coronel.

A revisão do enquadramento dos destacamentos e postos garantirá o comando por major nos destacamentos que o justifiquem e o comando de todos os postos por oficial subalterno ou sargento;

2.4 - A 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;

2.5 - A extinção da Brigada Fiscal e subsequente:

a) Criação da Unidade de Controlo Costeiro, que assegurará, de modo integrado, a vigilância, patrulhamento e intercepção naval ou terrestre em toda a costa do continente e das Regiões Autónomas, reunindo os elementos hoje afectos a estas funções;

b) Criação de uma Unidade de Acção Fiscal, com carácter especializado e de alto nível técnico, reunindo os elementos hoje afectos a funções de investigação, sendo o restante efectivo atribuído ao dispositivo territorial;

2.6 - A unificação dos Regimentos de Cavalaria e Infantaria, com a criação de uma Unidade de Segurança e Honras de Estado e de uma Unidade de Intervenção. A Unidade de Segurança e Honras de Estado, de pequena dimensão, deve reunir a Banda Sinfónica, a Charanga a Cavalos e o pessoal estritamente necessário às cerimónias e honras de Estado e à segurança dos Palácios de Belém, de São Bento e das Necessidades, que passa a estar confiada exclusivamente à GNR.

A Unidade de Intervenção reúne os elementos dos actuais Regimentos de Cavalaria e Infantaria afectos à manutenção da ordem pública, à protecção e socorro, à cinotecnia, à inactivação de explosivos e ao aprontamento para missões internacionais. Uma parte dos seus efectivos é colocada sob comando operacional dos grupos territoriais;

2.7 - O ajustamento do dispositivo territorial da GNR com vista a uma maior eficiência da sua actividade operacional. Para o efeito, o Comando-Geral apresentará, no prazo de 45 dias, uma proposta de dispositivo territorial elaborada de acordo com os princípios da racionalização da cobertura da malha territorial, maximização da proximidade e visibilidade por via do patrulhamento policial, acessibilidade e melhoria sustentada e sustentável das instalações;

2.8 - Componente importante da reforma é, ainda, a alteração de três elementos fundamentais no âmbito dos recursos humanos:

a) Fixação do 11.º ano de escolaridade completo como requisito de admissão ao curso de guardas, garantindo a equivalência deste curso ao 12.º ano de escolaridade;

b) Criação de um quadro próprio de oficiais gerais, a prover progressivamente por oficiais do quadro de oficiais da própria GNR, licenciados em Ciências Militares pela Academia Militar ou que tenham complementado a formação obtida no curso de formação de oficiais com outra licenciatura relevante para o exercício de funções;

c) Criação de um horário de referência para os militares da GNR, sem prejuízo da disponibilidade permanente para o serviço.

3 - Ajustamento da organização da PSP, em particular das unidades especiais, e revisão dos níveis de enquadramento:

3.1 - Criação dos Departamentos de Investigação Criminal e de Segurança Privada, na Direcção Nacional, para enquadrar a acção da PSP nos dois domínios em causa;

3.2 - Criação do Comando Regional da Região Autónoma dos Açores, extinguindo-se os três comandos equiparados actualmente existentes, substituídos por divisões;

3.3 - Integração das unidades especiais - Grupo de Operações Especiais, Corpo de Intervenção e Corpo de Segurança Pessoal - numa única unidade, sem prejuízo de especializações, favorecendo o pleno aproveitamento dos seus elementos ao longo da carreira;

3.4 - A Direcção Nacional da PSP apresentará, no prazo de 30 dias, uma proposta de revisão do seu dispositivo territorial nas cidades de Lisboa e do Porto e a consequente

reformulação das divisões e esquadras dos demais concelhos das respectivas áreas metropolitanas;

3.5 - Adequação dos níveis dos comandos distritais e das divisões à complexidade da respectiva função, designadamente ao número de efectivos, de modo a garantir uma adequada gestão do corpo de oficiais e a melhoria do nível de enquadramento;

3.6 - Em relação aos recursos humanos, adequação do Regulamento Disciplinar e do Estatuto de Honras e Continências à natureza civil da PSP.

4 - Instituição, em parceria com as associações sindicais e sócio-profissionais, de um centro de arbitragem permanente (CAP) especializado para resolução alternativa dos litígios estatutários, conforme previsto no Código de Processo nos Tribunais Administrativos.

III - Programação plurianual dos investimentos

1 - Aprovação de uma Lei de Programação de Instalações e Equipamentos das Forças de Segurança.

A reforma das Forças de Segurança exige um investimento significativo, coerente e consistente na sua execução plurianual. A aprovação de uma Lei de Programação de Instalações e Equipamentos das Forças de Segurança é por isso um elemento essencial para o planeamento dos investimentos em instalações, veículos, comunicações, sistemas de informação, armamento e outros equipamentos num horizonte de cinco anos (2008-2012), que é fixado no montante de 427 milhões de euros, correspondendo a um crescimento de 105% do investimento nas forças de segurança.

2 - Objectivos.

Para cada uma destas rubricas os principais objectivos a assumir são os seguintes, discriminados e estimados no quadro síntese constante do anexo II à presente resolução, dela fazendo parte integrante:

a) Instalações:

i) Substituição ou reabilitação, de acordo com as recomendações técnicas para instalações de forças de segurança, já aprovadas, da totalidade das esquadras e postos classificados como estando em mau estado, num total de 55 instalações da PSP e 70 instalações da

GNR;

ii) Execução do programa especial de reestruturação do dispositivo da PSP nas cidades de Lisboa e do Porto, abrangendo a totalidade das esquadras destas cidades;

iii) Instalação de raiz de três grandes equipamentos: a Escola Prática da Guarda em Portalegre, o quartel da Unidade de Intervenção da GNR e as instalações para a Unidade Especial da PSP;

iv) Reinstalação da Direcção Nacional da PSP e das sedes dos comandos metropolitanos de Lisboa e do Porto;

v) Instalação da Unidade de Segurança e Honras de Estado da GNR;

b) Veículos - renovação da frota de patrulha, recorrendo prioritariamente a viaturas amigas do ambiente, garantindo que nenhuma viatura de patrulha tenha mais de seis anos no caso das viaturas de patrulha urbana e de oito anos no caso dos veículos todo o terreno, o que implica a substituição ao longo dos próximos cinco anos de cerca de 3000 viaturas;

c) Comunicações:

i) Instalação da rede nacional de segurança interna, assegurando a ligação em rede de banda larga de todos os postos da GNR e todas as esquadras da PSP;

ii) Instalação com cobertura de todo o território nacional do Sistema Integrado de Redes de Emergência e Segurança de Portugal;

iii) Desenvolvimento do programa «Polícia em movimento», com atribuição às viaturas de patrulha e elementos de patrulha apeados do necessário equipamento, designadamente computadores portáteis, computadores de bolso com telemóvel, câmara fotográfica e aplicações policiais, equipamento de localização e terminais de pagamentos bancários;

d) Sistemas de informação:

i) Desenvolvimento do Sistema Informático de Apoio às Operações da GNR e reformulação do Sistema Estratégico de Informação da PSP, assegurando a respectiva interoperabilidade e expansão de aplicações, bem como o ajustamento ao SISI e às exigências do espaço europeu de liberdade, segurança e justiça;

ii) Reorganização e gestão integrada dos sistemas de informação na dependência da Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária;

iii) Desenvolvimento e implementação de diversas aplicações comuns: Sistema de Contra-Ordenações de Trânsito (SCOT), plataformas digitais de gestão dos sistemas de saúde e dos sistemas de remunerações;

iv) Criação de um balcão único virtual para atendimento e apresentação de queixas, peça central de um portal de segurança, capaz de facultar aos cidadãos o acesso de forma integrada a toda a informação relevante para protecção contra atentados à segurança, bem como às aplicações e microsites disponibilizados para a protecção de vítimas de crimes;

e) Armamento:

- i) Dotação de todo o efectivo da GNR e PSP com pistolas de 9 mm;
- ii) Reforço e renovação do equipamento das unidades especiais;

f) Outro equipamento:

- i) Continuação do programa de aquisição de coletes balísticos;
- ii) Instalação do sistema integrado de vigilância comando e controlo (SIVICC) da costa portuguesa;
- iii) Planeamento e execução do Programa Nacional de Videovigilância;
- iv) Desenvolvimento do programa de instalação de radares.

3 - Recursos humanos.

As alterações orgânicas das forças, a externalização de funções e a criação de serviços partilhados permitirão a libertação de cerca de 4800 efectivos para a actividade operacional.

Estão identificados cerca de seis milhares de postos de trabalho nas forças em funções de suporte que podem ser desempenhados por civis sem formação militar ou policial. Desde logo, 1800 efectivos podem ser libertados para colocação em funções operacionais, permitindo que os respectivos postos de trabalho sejam objecto de procedimento para colocação de funcionários civis. Os restantes podem vir a ser externalizados ou progressivamente preenchidos da mesma forma, conforme forem vagando.

Tendo em conta que em 2007 e 2008 há um total de cerca de 2500 militares da GNR e pessoal com funções policiais da PSP que adquirem as condições de passagem à reserva e pré-aposentação, verifica-se que os 6600 efectivos libertados por aquelas duas vias

permitem compensar as saídas de dois anos e ainda um aumento em cerca de 4100 efectivos do pessoal militar ou policial afecto a funções operacionais.

Assim, determina-se:

- a) A não realização, em 2008 e 2009, de concursos para novas admissões de praças e agentes na GNR e na PSP;
- b) A abertura de procedimentos para a colocação de funcionários civis da Administração Pública na GNR e na PSP, em número de pelo menos 1800.

4 - Financiamento.

A execução deste programa envolve um investimento global de 427 milhões de euros.

O financiamento deste programa será garantido essencialmente pelo crescimento de 105% do PIDDAC/MAI afecto às forças de segurança (de 38 milhões para 78 milhões de euros anuais, um crescimento de 201 milhões de euros em cinco anos), crescimento com impacte zero no défice orçamental por ser compensado, no período de cinco anos, da seguinte forma:

- a) 60 milhões de euros correspondentes a 75% da receita de alienação de instalações actualmente afectas às forças de segurança que a reforma permite libertar;
- b) 131 milhões de euros correspondentes a 75% da poupança resultante da não incorporação de novos praças na GNR e agentes na PSP nos anos de 2008 e 2009;
- c) 10 milhões de euros de fundos comunitários afectos ao SIVVIC e à modernização das forças de segurança.

Presidência do Conselho de Ministros, 1 de Março de 2007. - O Primeiro-Ministro, José Sócrates Carvalho Pinto de Sousa.

Anexo J

Despacho nº 76/08-OG Unidade Nacional de Trânsito

A Lei n.º 63/2007, de 6 de Novembro, aprova a orgânica da Guarda Nacional Republicana.

Com a publicação da Portaria n.º 1450/2008, de 16 de Dezembro, definiu-se a organização interna das unidades territoriais, especializadas, de representação e de intervenção e reserva, bem como as respectivas subunidades.

O presente despacho visa definir as competências, a estrutura e o efectivo da 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.

3. 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.

4. Comando

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

5. Efectivos

Conforme anexo B.

6. 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.

7. 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;

8. Entrada em vigor

O presente despacho produz efeitos a partir de 01 de Janeiro de 2009.

Anexos:

Anexo A – Estrutura da UNT.

Anexo B – Quadro orgânico de referência.

Comando-Geral da Guarda Nacional Republicana, 22 de Dezembro de 2008.

O Comandante-Geral, Luís Nelson Ferreira dos Santos, Tenente-General. Os Destacamentos de Acção de Conjunto (DAC) são comandados por oficial com o posto de capitão.

5. Efectivos

Conforme anexo B.

6. 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.

7. 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;

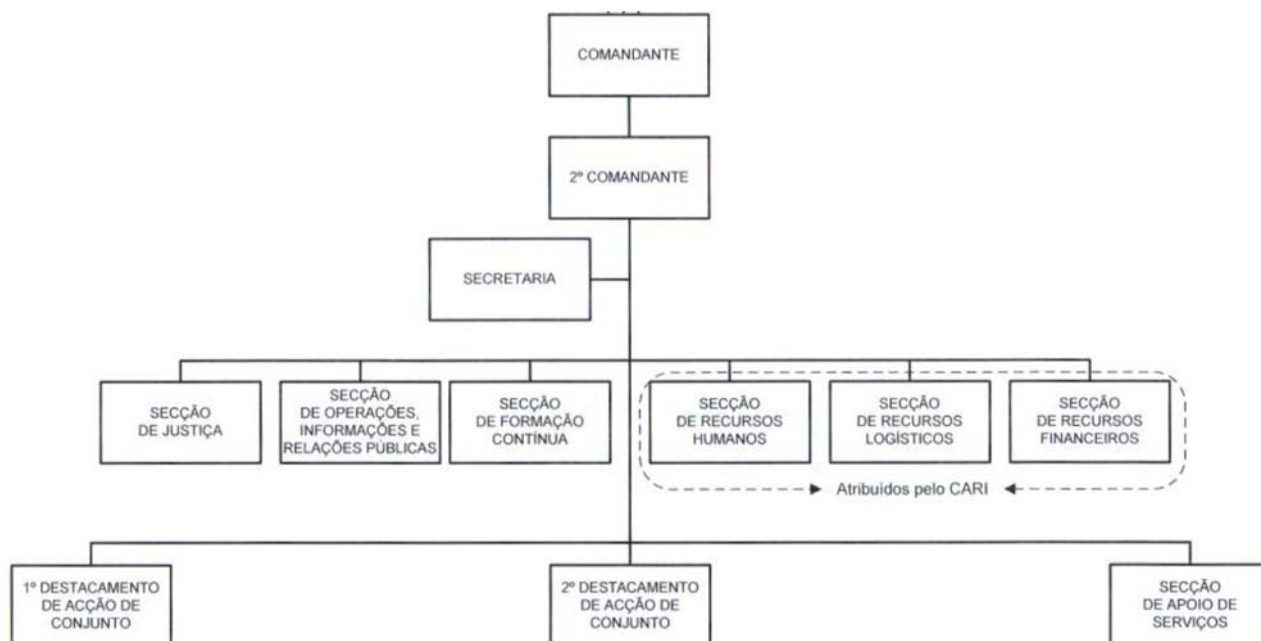
8. Entrada em vigor

O presente despacho produz efeitos a partir de 01 de Janeiro de 2009.

.

Comando-Geral da Guarda Nacional Republicana, 22 de Dezembro de 2008.

O Comandante-Geral, Luís Nelson Ferreira dos Santos, Tenente-General.



Anexo A – Estrutura da UNT

Anexo L

Lei nº 63/2007 de 06-11-2007

(EXTRACTO)

TÍTULO II - Organização geral

CAPÍTULO III - Unidades

SECÇÃO III - Unidades especializadas, de representação e de intervenção e reserva

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.

3 - A UNT é comandada por um coronel, coadjuvado por um 2.º comandante e o seu dispositivo será definido por portaria.

Início de Vigência: 06-12-2007

Anexo M

Despacho nº 72/08-OG

Comandos Territoriais

A Lei n.º 63/2007, de 6 de Novembro, aprova a orgânica da Guarda Nacional Republicana. Com a publicação da Portaria n.º 1450/2008, de 16 de Dezembro, estabeleceu-se a organização interna das unidades territoriais – Comandos Territoriais.

O presente despacho visa definir as competências, a estrutura e o efectivo das unidades territoriais.

1. Definição e missão

A Componente Territorial da Guarda, materializa-se pela ocupação do território por unidades, que executam todas as tarefas necessárias de comando, instrução, operacionais e logísticas na área à sua responsabilidade, constituindo a estrutura base do dispositivo da Guarda para cumprimento da sua missão geral.

As unidades territoriais integram elementos das armas e dos serviços, sob um comando único, e têm competência genérica em toda a respectiva zona de acção, que compreende um distrito da divisão administrativa. São unidades, de escalão regimento, na directa dependência do comandante-geral, responsáveis pelo cumprimento da missão da Guarda na área de responsabilidade atribuída.

2. Articulação e dispositivo

Os Comandos Territoriais (CTer) articulam-se em:

a. Comando e Estado-Maior

- (1) O Comandante;
- (2) O 2.º Comandante;
- (3) O Adjunto do Comando;
- (4) Secretaria;
- (5) A Secção de Operações Informações, Instrução e Relações Públicas;
- (6) A Secção de Justiça e de Recursos Humanos;
- (7) A Secção de Recursos Logísticos e Financeiros,

b. Componente de Apoio Operacional que compreende:

- (1) O Núcleo de Investigação e de Apoio a Vítimas Específicas (NIAVE), antigo NMUME;
- (2) O Núcleo de Apoio Técnico (NAT);
- (3) O Núcleo de Apoio Operativo (NAO).

c. Serviços

(1) Pelotão de Apoio de Serviços

- (a) Comando e Secção de Comando;
- (b) Secção Policial (onde não exista Posto sede);
- (c) Secção de Transmissões, Informática e Electrónica (TIE);
- (d) Secção de Reabastecimentos/Transportes/Manutenção;
- (e) Secção Sanitária;
- (f) Secção Siderotécnica;
- (g) Secção de Alimentação e Bem-Estar
- (h) Secção de Serviços Gerais.

d. Subunidades Operacionais

(1) Destacamentos Territoriais:

- (a) Comando;
 - (b) Secretaria;
 - (c) Núcleo de Protecção do Ambiente (NPA);
 - (d) Núcleo de Investigação Criminal (NIC);
 - (e) Núcleo de Programas Especiais (NPE);
 - (f) Subdestacamentos e Postos Territoriais;
 - (g) Postos Fiscais (onde se justifique).
- (2) Destacamentos de Trânsito
- (a) Comando;
 - (b) Secretaria;
 - (c) Núcleo de Investigação Criminal de Acidentes de Viação (NICAV);
 - (d) Subdestacamentos e Postos de Trânsito.

(3) Destacamento de Intervenção

- (a) Comando
- (b) Pelotões de Intervenção;
- (c) Secção Cinotécnica;
- (d) Equipas de Inactivação de Explosivos e Segurança em Subsolo.

e. O CTer dispõe de uma sala de situação e de um posto de controlo de matérias classificadas.

3. Atribuições

a. Secção de Operações Informações, Instrução e Relações Públicas

À Secção de Operações Informações Instrução e Relações Públicas compete:

- (1) Planear, coordenar e assegurar a supervisão do cumprimento da actividade operacional, nomeadamente no âmbito da investigação criminal e da protecção da natureza e do ambiente;

- (2) Elaborar, difundir e assegurar a supervisão do cumprimento das directivas emanadas pelo estado-maior;
- (3) Proceder à pesquisa e análise de informação com interesse para a missão, designadamente de âmbito criminal;
- (4) Administrar o processo de credenciação;
- (5) Elaborar documentação relacionada com reclamações, denúncias, exposições e inspecções;
- (6) Manter e assegurar o funcionamento do sistema integrado de informações operacionais (SIIOP);
- (7) Proceder à reunião, análise e difusão de notícias necessárias ao cumprimento da missão geral da Guarda;
- (8) Coordenar a actividade dos controlos móveis (nas zonas de fronteira);
- (9) Elaborar, difundir e supervisionar os planos de instrução e dinamizar a IAQT;
- (10) Garantir a ligação ao Comando Distrital de Operações de Socorro (CDOS).

b. Secção de Justiça e de Recursos Humanos

À Secção de Justiça e de Recursos Humanos compete:

- (1) Submeter a despacho do comandante todos os assuntos da área de justiça, disciplina, acidentes em serviço e processos de natureza administrativa que tenham por objecto o apuramento de responsabilidade indemnizatória;
- (2) Apoiar tecnicamente o comandante em tudo o que concerne à administração da Justiça;
- (3) Propor a nomeação de instrutores para os processos e prestar assistência técnica na sua elaboração;
- (4) Apresentar propostas de recompensas e punições e elaborar os processos de condecorações;
- (5) Manter actualizados os registos de toda a actividade em matéria de Justiça;
- (6) Organizar e manter actualizados todos os registos relativos ao pessoal, bem como elaborar os processos de reserva, reforma e aposentação do pessoal da unidade;
- (7) Assegurar os procedimentos relativos à avaliação do pessoal;
- (8) Efectuar as colocações e transferências de pessoal no âmbito da unidade;
- (9) Colaborar nos processos relativos ao recrutamento para cursos ou outras acções de formação;
- (10) Promover as acções necessárias à emissão de documentos pessoais da responsabilidade da GNR;
- (11) Colaborar na elaboração dos processos de promoção.
- (12) Promover a elaboração do expediente relacionado com os assuntos do contencioso do âmbito do pessoal;

(13) Informar o comando sobre a situação de pessoal da unidade, propondo as acções necessárias para uma correcta utilização dos recursos humanos;

c. Secção de Recursos Logísticos e Financeiros

À Secção de Recursos Logísticos e Financeiros compete:

- (1) Executar a política financeira, orçamental e de aquisição de bens e serviços;
- (2) Elaborar o orçamento anual e controlar e analisar periodicamente a sua execução;
- (3) Preparar as propostas de orçamento, com base nos respectivos programas de actividades, bem como acompanhar a execução orçamental;
- (4) Executar o orçamento, assegurando todos os procedimentos relativos ao cabimento e processamento de despesas;
- (5) Promover a constituição, reconstituição e liquidação do fundo de maneo;
- (6) Efectuar a gestão de fundos, proceder à cobrança das receitas assegurando a sua gestão, registo e controlo contabilístico, bem como a liquidação e pagamento das despesas;
- (7) Promover os procedimentos pré-contratuais adequados à aquisição dos bens e serviços necessários ao suprimento das necessidades dos diversos órgãos;
- (8) Assegurar o registo e arquivo dos originais dos contratos geradores de responsabilidades ou direitos de natureza financeira;
- (9) Elaborar o relatório anual de gestão;
- (10) Organizar, elaborar e manter actualizados os registos e procedimentos contabilísticos inerentes ao sistema de contabilidade geral e analítica;
- (11) Assegurar o aprovisionamento de bens e serviços necessários e adequados ao funcionamento da unidade;
- (12) Gerir o património móvel e imóvel que lhe estão afectos;
- (13) Assegurar a adequada manutenção e assistência técnica a bens patrimoniais e imóveis;
- (14) Elaborar o plano anual de necessidades
- (15) Elaborar e assegurar o registo e arquivo dos originais dos contratos geradores de responsabilidades ou direitos de natureza patrimonial.

d. Secretaria

À Secretaria compete:

- (1) Emitir a ordem de serviço da unidade;
- (2) Emitir guias de marcha;
- (3) Receber, registar, classificar e digitalizar a documentação recebida e proceder ao seu encaminhamento para os respectivos destinatários;
- (4) Garantir a aplicação da tabela de selecção documental aprovada;
- (5) Assegurar a conservação dos documentos em condições que garantam a sua integridade e segurança;
- (6) Assegurar o registo e saída de correspondência.

e. A componente de Apoio Operacional

A componente de Apoio Operacional compete apoiar as subunidades no âmbito da actividade de investigação criminal, através dos:

(1) Núcleo de Investigação e Apoio a Vítimas Específicas

Ao NIAVE compete a prevenção, acompanhamento e investigação das situações de violência exercida sobre as mulheres e crianças e outros grupos específicos de vítimas mais vulneráveis;

(2) Núcleo de Apoio Operativo

Ao NAO compete satisfazer os pedidos das subunidades no âmbito da investigação criminal operativa, designadamente as actividades de vigilância e seguimento e de captação de som e imagem (que exijam especiais meios técnicos);

(3) Núcleo de Apoio Técnico

Ao NAT compete realizar as inspecções oculares e o adequado tratamento da prova, em apoio aos órgãos de investigação criminal operativa das subunidades.

f. Pelotão de Apoio de Serviços

Ao Pelotão de Apoio de Serviços compete exercer todas as funções de suporte e sustentação da unidade, de forma a garantir a sua operacionalidade, e ainda colaborar na segurança das instalações.

g. Destacamento Territorial

(1) O destacamento territorial constitui um escalão eminentemente operacional que agrupa um número variável de Postos, em regra cinco a seis. O conjunto das respectivas áreas de intervenção, constitui a sua zona de acção (ZA), competindo-lhe designadamente:

a) Manter a lei e a ordem;

b) Auxiliar e proteger os cidadãos;

c) Vigiar o território, com especial incidência dos pontos sensíveis.

(2) O destacamento territorial, integra os núcleos de protecção do ambiente, de investigação criminal e de programas especiais. O Núcleo de Protecção do Ambiente articula-se em equipas de investigação de crimes e contra-ordenações ambientais, de protecção da natureza e onde se justifique de protecção da natureza de zona específica, náuticas de mergulho ambiental e de protecção florestal (guardas florestais).

h. Subdestacamento e Posto Territorial

(1) O Subdestacamento Territorial é uma subunidade que pode ser criada na dependência dum Destacamento Territorial, sempre que motivos de natureza operacional o justifiquem, para melhor garantir o cumprimento da missão nas respectivas zonas de acção.

(2) O Posto Territorial é a mais pequena unidade orgânica da Guarda que no dispositivo territorial constitui o escalão que fundamentalmente detém a responsabilidade operacional.

i. Posto Fiscal

O Posto Fiscal executa, nos termos da Lei, missões específicas de natureza tributária, fiscal e aduaneira e de segurança de instalações e estâncias aduaneiras.

j. Destacamento de Trânsito

Aos destacamentos de trânsito compete a fiscalização, ordenamento e disciplina da circulação rodoviária, nas áreas que lhes forem especialmente cometidas. Os DTrans integram um Núcleo de Investigação de Acidentes de Viação (NICAV).

k. Subdestacamento e Posto de Trânsito

(1) O Subdestacamento de Trânsito é uma subunidade que pode ser criada na dependência dum Destacamento de Trânsito, sempre que motivos de natureza operacional o justifiquem, para melhor garantir o cumprimento da missão nas respectivas zonas de acção.

(2) O Posto de Trânsito constitui uma pequena unidade exclusivamente operacional na dependência do Destacamento de Trânsito para efeitos de fiscalização, ordenamento e disciplina da circulação rodoviária.

l. Destacamento de Intervenção

(1) O destacamento de intervenção é uma subunidade especialmente vocacionada para as missões de segurança e de manutenção e restabelecimento da ordem pública, dispondo forças em condições de intervir isoladamente ou em reforço das subunidades do comando territorial.

(2) O destacamento de intervenção pode integrar ainda, forças atribuídas pela Unidade de Intervenção, nos termos a definir por despacho do comandante-geral.

4. Comando

1. O Comando Territorial é comandado por coronel ou tenente-coronel, coadjuvado por um segundo comandante.

2. O Destacamento é comandado por major ou capitão, o Subdestacamento por oficial subalterno e o Posto por sargento.

5. Efectivos

Conforme anexos B e C.

6. Instruções de coordenação

a. A Secção de Operações, Informações, Instrução e Relações Públicas é chefiada por Tenente-Coronel, coadjuvado por dois adjuntos com o posto de major (adjunto para a área da investigação criminal e informações / adjunto para a área da protecção da natureza e do ambiente). Um dos oficiais adjuntos é também oficial de relações públicas.

b. Nos CTer de Lisboa, Porto, Coimbra e Évora, o oficial adjunto para a área da protecção da natureza e do ambiente é o órgão coordenador regional (OCR).

c. Nos Comandos Territoriais de maior efectivo a Secção de Justiça e de Recursos Humanos, poderá desdobrar-se em Secção de Justiça e Secção de Recursos Humanos. O

chefe é, preferencialmente, um oficial do QTPS. Dado tratar-se de uma função técnica pode ser desempenhada por um oficial subalterno/capitão/major.

d. O Chefe da Secção Recursos Logísticos e Financeiros deve ser, preferencialmente, um oficial do SAM (capitão/major).

e. A Sub-Secção de RH passa a incluir 1 sargento e um cabo do SAM, para tratamento do serviço de abonos e outro desta natureza.

f. Um dos Sargentos do SAM da Sub-Secção de Recursos Financeiros, acumula com a função de Gerente da Secção de Alimentação e Bem-Estar.

g. Os quarteleiros acumulam funções na Sub-Secção de Recursos Logísticos.

h. 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.

i. A Secção de Comando do Pelotão de Apoio de Serviços inclui um terno de corneteiros/ordenanças.

j. Nos Comandos Territoriais de maior dimensão, os efectivos dos NAT e NAO, poderão ser aumentados (4 a 6 de acordo com as necessidades).

k. Nos CTer de Vila Real, Aveiro, Castelo Branco, Santarém e Faro, irão ser progressivamente instalados os Núcleos Técnicos Periciais (NTP) para operarem as estações AFIS (Automated Fingerprint Identification System).

l. Os CTer de Braga, Porto, Aveiro, Lisboa, Setúbal e Faro, possuem um segundo NAT, descentralizado.

m. As atribuições do NICD transitam para os NIC/DTer.

n. As Secções de Alimentação e Bem-Estar e de Serviços Gerais, poderão ser substituídas por serviços em outsourcing ou suas funções serem desempenhadas por desempenhadas por civis.

o. As equipas do SEPNA passam a constituir, a nível dos DTer, o Núcleo de Protecção do Ambiente/DTer (NPA).

p. Núcleo de Programas Especiais: inclui o Núcleo Escola Segura, Idosos em Segurança, Comércio Seguro, Táxi Seguro, Férias em Segurança, etc.

q. Os Destacamentos de Trânsito e os Postos Territoriais mantêm a actual estrutura e os actuais efectivos, sendo progressivamente ajustados aos novos QO de referência.

r. Os DTer, de maior actividade operacional, poderão ter um Oficial Subalterno como adjunto do Comandante.

s. O Posto Fiscal do Aeroporto de Lisboa, para além da sua missão principal, garante a segurança das instalações da Alfândega e do Carrascal.

t. Os efectivos dos CTer e dos DTer, serão progressivamente ajustados ao QO de referência.

7. Entrada em vigor

O presente despacho produz efeitos a partir de 01 de Janeiro de 2009.

Anexos:

Anexo A – Estrutura do Comando Territorial

Apêndice 1 – Estrutura do Destacamento Territorial

Apêndice 2 – Estrutura do Destacamento de Trânsito

Apêndice 3 – Estrutura do Destacamento de Intervenção

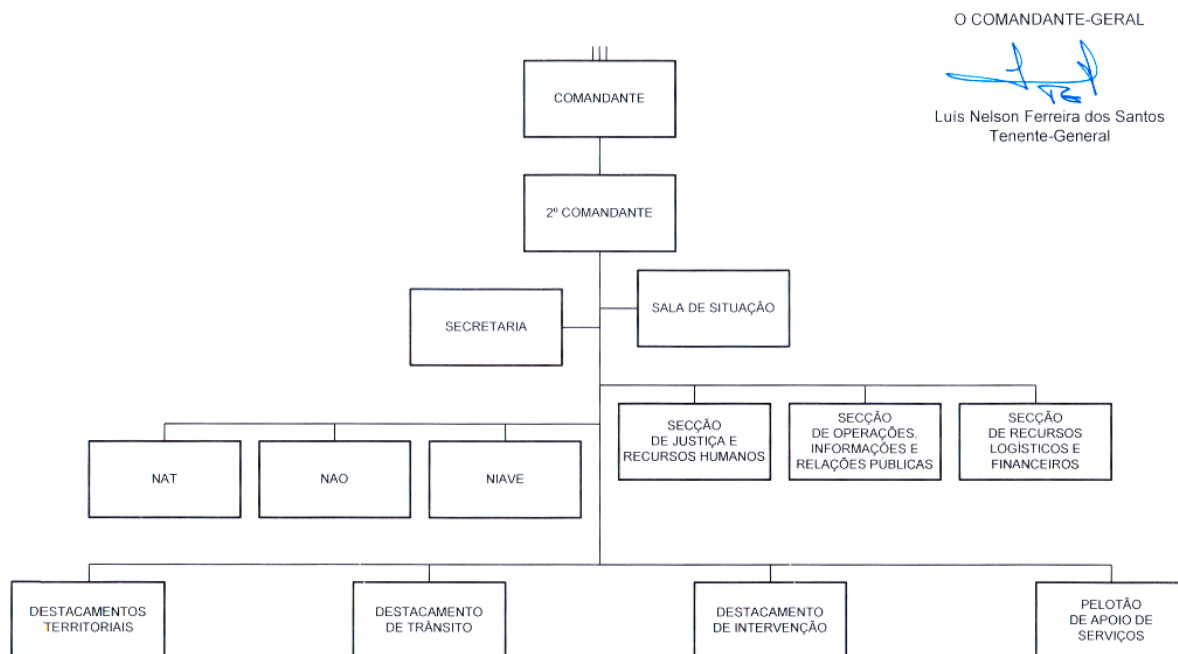
Anexo B – Quadro Orgânico de Referência do Comando Territorial

Anexo C - Quadro Orgânico de Referência do Destacamento Territorial

Comando-Geral da Guarda Nacional Republicana, 22 de Dezembro de 2008.

O Comandante-Geral, Luís Nelson Ferreira dos Santos, Tenente-General

Anexo A – Estrutura do Comando Territorial



Apêndice 2 – Estrutura do Destacamento de Trânsito



Anexo N

Decreto-Lei n.º 265/70 **Criação da Brigada de Trânsito**

Usando da faculdade conferida pela 1ª parte do n.º 2.º do artigo 109.º da Constituição, o Governo decreta e eu promulgo para valer como lei o seguinte:

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 Direção-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.

Art. 2.º

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

Policiar as estradas e caminhos assegurando a prevenção das infracções relativas ao trânsito e à segurança e circulação dos transportes rodoviários;

Levantar autos de notícia, receber denúncias e fazer participações pela prática de infracções às normas a que se refere o artigo 1.º, n.º1, 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;

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;

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 e judiciais;

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.º 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.º 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 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.º 5.º

1. Cada G.R.T. será comandado por um capitão e cada D.T. terá por comandante um tenente.
2. As unidades da 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.º 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.

Art.º 7.º

1. Para a constituição da BT os quadros da G.N.R. são aumentados de acordo com o mapa que vai anexo ao presente decreto-lei e que poderá vir a ser alterado por decreto;
2. As vagas que se abrirem nos quadros da B.T. serão preenchidas por efectivos da G.N.R., de harmonia com as normas a fixar pelo comandante-geral.
3. O preenchimento dos lugares será feito sem prejuízo da execução do disposto nos artigos 10.º, n.º 5, e 11.º e o respectivo encargo será coberto pela parte disponível das verbas orçamentais referidas no artigo 14.º e das demais destinadas à despesa com a G.N.R.

Art.º 8.º

1. Os oficiais e sargentos da B.T. mantêm os vencimentos e gratificações de serviço correspondentes às suas patentes e postos na G.N.R.
2. Além dos seus vencimentos, serão abonados aos cabos e soldados da Brigada gratificações de serviço, cuja importância será fixada por despacho conjunto dos Ministros do Interior e das Finanças.
3. Aos sargentos, cabos e soldados da Brigada será abonado um subsídio de fardamento de quantitativo a fixar nos termos do número anterior e àqueles a quem for distribuída motocicleta ou outra viatura automóvel será mantido o abono correspondente.

Art.º 9.º

É extinta a P.V.T., devendo observar-se as disposições transitórias constantes dos artigos seguintes.

Art.º 10.º

1. O pessoal da P.V.T. recrutado na G.N.R. regressa a esta corporação.

2. Os oficiais do Exército que exerçam funções na P.V.T. e não devam regressar ao seu Ministério a seu pedido ou por determinação do Ministro, ficarão em comissão de serviço na G.N.R sendo colocados de preferência na B.T.
3. Os comissários graduados e guardas da P.S.P. destacados na P.V.T. que não devam regressar à sua corporação de origem, a seu pedido ou por determinação da autoridade competente, ficarão destacados em serviço na B.T.
4. Os guardas da P.S.P. poderão ainda ser recrutados para a G.N.R. a título definitivo como soldados ou cabos conforme a equivalência constante do mapa B anexo ao Decreto-Lei n.º 49488 de 30 de Dezembro de 1969.
5. A transição para a G.N.R. nos termos dos números anteriores do pessoal em serviço na P.V.T. será feita por despacho do Ministro do Interior publicado no Diário do Governo sem dependência de outras formalidades.

Art. 11.º

É garantida ao pessoal que transitar para a G.N.R. nos termos do artigo anterior a manutenção dos vencimentos, gratificações e subsídios a que tinham direito na P.V.T. quando superiores aos que lhes competiriam nos quadros a G.N.R.

Art.º 12.º

O pessoal da P.S.P. que transitar para a B.T. fica sujeito à legislação disciplinar aplicável ao pessoal da G.N.R. enquanto nesta permanecer, mas se tiver de cumprir pena disciplinar superior à de multa recolherá àquela Polícia.

Art.º 13.º

1. São transferidos para a G.N.R. sem dependência de quaisquer formalidades todos os veículos, armamento e munições, mobiliário, instalações, livros de registos ou documentos e outros bens que estejam afectos à P.V.T.
2. O material a transferir será inventariado, devendo a Direcção-Geral de Transportes Terrestres remeter o inventário ao Comando-Geral da G.N.R.

Art.º14.º

1. As verbas do Orçamento Geral do Estado do capítulo de despesas do Ministério das Comunicações relativo à Direcção-Geral de Transportes Terrestres, expressamente destinados à P.V.T., serão transferidas para o capítulo de despesas do Ministério do Interior relativo à G.N.R.
2. As verbas de despesa da referida Direcção Geral, que satisfaçam encargos da P.V.T. sem menção desta no orçamento ou provenientes do Fundo Especial de Transportes Terrestres, serão transferidas do mesmo modo e na proporção em que no ano anterior satisfizeram esses encargos.

Art.º 15.º

Até à publicação do novo regulamento de polícia do trânsito continuam em vigor as disposições actualmente aplicáveis em tudo quanto não colidam com a orgânica e a disciplina da G.N.R.

Art.º 16.º

1. Este decreto-lei entra em vigor no dia 1 de Julho de 1970.
2. A publicação do despacho a que se refere o nº 5 do artigo 10.º poderá efectuar-se antes daquela data mas para produzir efeitos a partir da mesma.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros - Marcello Caetano - António Manuel Gonçalves Rapazote - João Augusto Dias Rosas - Rui Alves da Silva Sanches.

Promulgado em 3 de Junho de 1970

Publique-se. Presidência da República 12 de Junho de 1970 AMÉRICO DEUS RODRIGUES THOMAZ.