

**INSTITUTO SUPERIOR DE CIÊNCIAS POLICIAIS E
SEGURANÇA INTERNA**



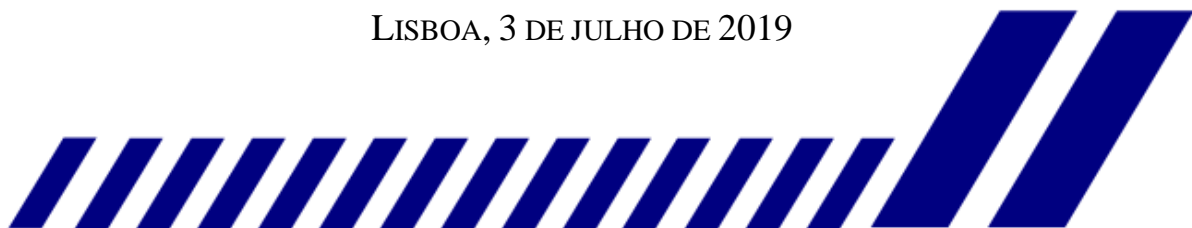
TRABALHO DE INDIVIDUAL FINAL
3º CURSO DE COMANDO E DIREÇÃO POLICIAL

**PLANO DE COORDENAÇÃO, CONTROLO E COMANDO
OPERACIONAL DAS FORÇAS E SERVIÇOS DE SEGURANÇA:
A COORDENAÇÃO NOS DESEMBARAÇAMENTOS DE
TRÂNSITO**

CARLOS ALBERTO DE SÁ CALEIA
COMISSÁRIO

ESTUDO TEÓRICO

LISBOA, 3 DE JULHO DE 2019



INSTITUTO SUPERIOR DE CIÊNCIAS POLICIAIS E SEGURANÇA INTERNA



PLANO DE COORDENAÇÃO, CONTROLO E COMANDO OPERACIONAL DAS FORÇAS E SERVIÇOS DE SEGURANÇA:

A COORDENAÇÃO NOS DESEMBARAÇAMENTOS DE TRÂNSITO

**TRABALHO DE INDIVIDUAL FINAL
3º CURSO DE COMANDO E DIREÇÃO POLICIAL
CARLOS ALBERTO DE SÁ CALEIA
COMISSÁRIO**

LISBOA, 3 DE JULHO DE 2019

RESUMO

O presente trabalho de investigação final versou sobre a forma como tem vindo a ser materializada a coordenação operacional constante no Plano de Coordenação, Controlo e Comando Operacional das Forças e Serviços de Segurança entre a Polícia de Segurança Pública e a Guarda Nacional Republicana, respeitante aos desembarçamentos de trânsito, em razão das respetivas competências territoriais. A escolha do tema teve como base reflectir sobre o conteúdo da norma orientadora sobre os desembarçamentos de trânsito e sobre as dificuldades operacionais que se verificam no terreno na execução das missões operacionais conjuntas entre estas duas Forças de Segurança, aquando de colunas de veículos de segurança pessoal a Altas Entidades, de colunas de veículos em deslocação de e para competições desportivas, ou noutro tipo de acompanhamentos que implique a utilização conjunta deste dispositivo policial. A metodologia de investigação baseou-se no método qualitativo, com recurso à revisão das normas e da literatura, e na reflexão sobre dificuldades concretas verificadas aquando de utilização deste dispositivo. As hipóteses formuladas enunciaram que existe necessidade de aperfeiçoamento do âmbito da norma orientadora e que não está materialmente instituída a coordenação ao nível operacional entre estas duas Forças de Segurança.

Palavras-chave: desembarçamento de trânsito; cooperação; coordenação; Forças de Segurança.

ABSTRACT

The current article of final research pretends to focus on how the operational coordination is materialized according to the *Plano de Coordenação, Controle e Comando Operacional das Forças e Serviços de Segurança* specifically between the Public Security Police and the Republican National Guard on the subjects of escort traffic control on their territorial competences. The selection of the current theme and matter was taken with the objective of studying the escort traffic control and the operational difficulties on the execution of joint operational missions between the two Security Forces, on motorcades of personal protection capsules for High Personalities, on sport competition's security motorcades, or on other types of escort that implicate the common use of this police method. The research methodology was based on the qualitative method, by the legislation and literature's revision, and the study of specific hitches verified when a common device is used on the field. The formulated hypotheses stated that there is a need to improve the scope of the guideline and that the cooperation and coordination at the operational level between these two Security Forces is not materially established.

Keywords: escort traffic control; cooperation; coordination; Security Forces.

INTRODUÇÃO

Objetivos

O sistema de organização policial em Portugal apresenta um elevado número de Forças e Serviços de Segurança (FSS), tornando-se especialmente complexo, podendo ser considerado, segundo Torres (2019, p. 44), como “pluralista multitutelado”. As duas maiores Forças de Segurança (FS) portuguesas, a Polícia de Segurança Pública (PSP) e a Guarda Nacional Republicana (GNR), dividem entre si as respetivas competências territoriais na totalidade do território português (cf. art.º 272.º, n.º 4 da Constituição da República), assim como exercem praticamente as mesmas atribuições nas respectivas áreas. A coordenação, a cooperação e a articulação entre as FS que definem a base do sistema organizacional de segurança português – a PSP e a GNR – são prejudicadas pela existência de uma concorrência interinstitucional, afetando o desempenho na prestação do serviço público e gerando sentimentos protecionistas entre os respetivos operacionais nas suas fileiras. De acordo com Teixeira (2006),

concorrem para esta circunstância fatores como: a sobreposição de áreas territoriais e funcionais com a conseqüente duplicação de meios e potenciais conflitos de competências; a existência de doutrinas, técnicas, táticas, regras de empenhamento distintas, e de níveis de formação e enquadramento diferentes, que dificultam a articulação operacional; e a falta de interoperabilidade de equipamentos e duplicação de meios, gerando problemas de articulação em situações de atuação conjunta. (p. 116)

Resulta, daqui, que a sua articulação e coordenação torna-se uma necessidade premente, quer para garantir uma melhor e mais eficaz resposta das FS para com o cidadão, quer para a imagem do Estado português em particular das FS.

Uma das frequentes ocasiões em que esta questão da articulação e coordenação entre estas FS se coloca é na execução de desembaraçamentos de trânsito (DT) em áreas territoriais da PSP. Especificamente, quando é necessário assegurar a deslocação entre diversos locais do território português, de colunas de veículos de altas entidades, de

transporte de valores, de combustíveis, de equipas desportivas, entre outras. O *Plano de coordenação, controlo e comando operacional das Forças e Serviços de Segurança* (PCCCOFSS: aprovado pela Deliberação do Conselho de Ministros nº DB 14/2010, de 5 de março) visa funcionar como um manual operacional relativamente aos mecanismos de coordenação entre as FSS. Apesar de, na maioria dos casos, a articulação direta entre as FS ocorrer sem sobressaltos, assegurando o cumprimento do PCCCOFSS, já se verificaram situações, no terreno, que tornaram visível a necessidade de reforçar e clarificar tais mecanismos. Além disso, a frequência destas operações, por um lado, e o impacto que podem ter na rotina dos cidadãos, por outro, obriga a que se procurem soluções de forma a delimitar o papel de cada uma das FS.

Mostrada a pertinência do tema, é nosso objetivo analisar a forma como tem sido materializada no terreno a articulação e a coordenação operacional entre a PSP e a GNR, realçando as dificuldades operacionais que se verificam aquando da execução deste dispositivo em área territorial da competência da PSP.

Este estudo teórico engloba a análise do estado da arte e da norma orientadora do PCCCOFSS, procurando identificar a origem e os aspetos específicos da falta de coordenação e articulação nos dispositivos de DT, indicando respostas concretas para a resolução dos problemas identificados, e propôr procedimentos de melhoria e possível alteração à norma do PCCCOFSS.

COORDENAÇÃO E ARTICULAÇÃO DAS FORÇAS DE SEGURANÇA NOS DESEMBARAÇAMENTOS DE TRÂNSITO: ESTADO DA ARTE

A Lei de Segurança Interna

A Lei n.º 53/2008, de 29 de agosto, que aprova a Lei de Segurança Interna (LSI), define no seu artigo (art.º) 25.º que as FSS são organismos públicos, estão exclusivamente ao serviço do povo português, são rigorosamente apartidárias e concorrem para garantir a segurança interna, frisando no seu n.º 4, que a organização, as atribuições e as competências das FSS constam das respetivas leis orgânicas e demais legislação complementar.

A mesma Lei estabelece no art.º 6.º o dever de coordenação e cooperação entre as FS, que devem exercer “a sua actividade de acordo com os princípios, objectivos, prioridades, orientações e medidas da política de segurança interna e no âmbito do respectivo enquadramento orgânico”. Conforme a alínea c), nº 2 do seu art.º 8º, compete ao Governo aprovar o PCCCOFSS e garantir o seu regular funcionamento. Os órgãos do SSI são (art.º 11.º): o Conselho Superior de Segurança Interna; o Secretário-Geral do Sistema de Segurança Interna (SGSSI); e, o Gabinete Coordenador de Segurança (GCS). Equiparado a Secretário de Estado, o SGSSI funciona na direta dependência do Primeiro-Ministro ou, por sua delegação, do Ministro da Administração Interna, atuando como órgão articulador das FSS, dispondo para o efeito de competências de coordenação, direcção, controlo e comando operacional (cf. art.º 14.º a 19.º). Relativamente às competências de coordenação, sublinha-se que compete ao SGSSI efetuar, através dos respetivos dirigentes máximos das FSS, a articulação necessária, garantindo o cumprimento do PCCCOFSS aprovado pelo Governo (cf. art.º 16.º, n.º 2, alínea a)). O GCS é o órgão especializado de assessoria e consulta para a coordenação técnica e operacional da atividade das FSS. Compete ao GCS assistir, de modo regular e permanente, o SGSSI no exercício das suas competências de coordenação, direcção, controlo e comando operacional, designadamente estudar e propor esquemas de cooperação e aperfeiçoamento dos dispositivos das FSS. O GCS compreende um Secretariado Permanente do Gabinete (SP/GCS), que funciona sob a coordenação do SGSSI e conta com a presença de oficiais de ligação da PSP e da GNR (cf. art.º 20.º e 21.º).

Naquilo que são as operações de rotina e os eventos de pequena e média dimensão, os dispositivos de DT são geralmente organizados diretamente entre a PSP e a GNR, nos termos do PCCCOFSS, sem intervenção dos Órgãos do SSI. Em eventos de grandes dimensões ou devido ao risco que envolvem/exigem a intervenção do Gabinete do SGSSI ou do GCS, a articulação ou coordenação destas medidas é feita em sede de planeamento conjunto, geralmente durante as reuniões de planeamento de segurança que se realizam no SSI ou no Protocolo do Estado.

Atualmente não são recolhidos no Gabinete do SGSSI dados estatísticos sobre os dispositivos de DT. Os dados que existem e que constam do Relatório Anual de Segurança Interna (RASI) de 2018 são os relativos ao empenhamento geral de meios em operações no âmbito da proteção de altas entidades, num total de 1.966 ações, das quais 704 foram de segurança pessoal a altas entidades. A partir de setembro de 2019, a plataforma de Registo de Informação de Visitas de Altas Entidades (RIVAE) que está a ser desenvolvida no

Gabinete do SGSSI vai possibilitar obter dados estatísticos dos DT relativos a este tipo de visitas.

As duas Forças de Segurança: Polícia de Segurança Pública e Guarda Nacional Republicana

A PSP e a GNR têm um conjunto alargado de atribuições legais de polícia administrativa. Conforme refere Elias (2018), apesar

de ter sido estipulado na lei o princípio da competência territorial no SSI e de a cada uma das FS ter sido atribuída uma área territorial de responsabilidade, na qual exercem a generalidade das suas competências, subsistem algumas missões que independentemente da área geográfica, são desempenhadas por cada uma delas, por exemplo a competência própria da PSP no âmbito da segurança pessoal e do licenciamento e fiscalização de armas e explosivos e, a da GNR, na área fiscal. Ao nível das respetivas leis orgânicas é possível identificar diferenças dignas de registo – a GNR nas matérias de controlo costeiro; tributária, fiscal e aduaneira, emergência, proteção e socorro; controlo da pesca marítima e espécies marinhas; honras de estado; e missões militares, em cooperação com as Forças Armadas – a PSP nas matérias de armas, munições e explosivos; segurança privada e segurança pessoal. (p. 85)

Nos termos da Lei n.º 63/2007, de 6 de novembro - Lei de Organização e Funcionamento da GNR (LOGNR), a GNR tem atribuição geral relativa à segurança rodoviária da mesma forma que tem a PSP, sublinhando-se a sua atribuição específica (cf. art.º 3.º, n.º 2, b)) de garantir a fiscalização, o ordenamento e a disciplina do trânsito em todas as infraestruturas constitutivas dos eixos da Rede Nacional Fundamental e da Rede Nacional Complementar, em toda a sua extensão, mas referindo que essa atribuição específica é apenas exercida fora das áreas metropolitanas de Lisboa e do Porto (cf. Lei n.º 44/91, de 2 de agosto, que define as áreas Metropolitanas de Lisboa e do Porto). Englobadas as escoltas e os DT na atribuição geral da GNR nesta matéria, podemos ilustrar como exemplo, a previsão que a GNR teve para o ano de 2018, relativas a ações de escoltas e DT, através de dados retirados do Plano de Atividades da GNR para esse ano (2018;

retrieved from https://www.gnr.pt/InstrumentosGestao/2018/PA_GNR_2018.pdf), conforme pode ver-se na Tabela 1.

Previsão de ações de escoltas e DT	
Ações no âmbito da segurança rodoviária nacional	669 ações
Ações no âmbito da segurança rodoviária regional/local	2.149 ações

Tabela 1 - *Previsão de ações de escoltas e DT para 2018 (GNR)*

Nos termos da Lei n.º 53/2007, de 31 de Agosto - Lei de Organização e Funcionamento da PSP (LOPSP), a PSP tem atribuições próprias na sua área de responsabilidade como o zelar pelo cumprimento das leis e regulamentos relativos à viação terrestre e aos transportes rodoviários e promover e garantir a segurança rodoviária, designadamente através da fiscalização, do ordenamento e da disciplina do trânsito (cf. art.º 3º, n.º 2, f)). Relativamente aos DT, a PSP não inclui no seu Plano de actividades a previsão de DT a executar no ano seguinte.

As atribuições da PSP são prosseguidas em todo o território nacional, essencialmente nos centros urbanos e nas regiões autónomas dos Açores e da Madeira. As atribuições da GNR são prosseguidas em todo o território nacional e no mar territorial. No caso de atribuições cometidas simultaneamente às duas FS, a delimitação das áreas de responsabilidade é definida pelas portarias do Ministério da Administração Interna, nomeadamente as relativas às áreas de responsabilidade territorial, a Portaria n.º 340-A/2007, de 30 de março, e às áreas de responsabilidade nos itinerários principais e itinerários complementares nas áreas metropolitanas de Lisboa e Porto, a Portaria n.º 778/2009, de 22 de julho.

Competência territorial das duas Forças de Segurança

A Resolução do Conselho de Ministros (RCM) n.º 44/2007, de 19 de março, que aprovou as opções fundamentais da reforma das FS, teve como um dos principais objetivos desencadear o processo para uma adequada articulação entre as áreas de responsabilidade das FS, nomeadamente a eliminação de descontinuidade nos respectivos dispositivos territoriais, limitada aos casos em que tal se considerou absolutamente essencial para a racionalização das duas FS.

Neste sentido, foi publicada a Portaria n.º 340-A/2007, de 30 de março, que definiu as áreas de responsabilidade das duas FS, circunscrevendo as situações de partilha de freguesias entre a GNR e a PSP, justificadas por elementos naturais, vias de comunicação ou pela própria descontinuidade das freguesias, procurando também eliminar as situações de descontinuidade territorial dos respectivos dispositivos nas áreas metropolitanas de

Lisboa e do Porto, resolvendo, simultaneamente, outras situações pontuais de desajustamento. Esta Portaria refere que, para garantir o cumprimento da missão de segurança, controlo do tráfego e fiscalização rodoviária, de forma integrada, permanente e geograficamente ininterrupta, nas infraestruturas constitutivas dos eixos da rede nacional fundamental e da rede nacional complementar, tais vias são atribuídas à responsabilidade da GNR, em toda a sua extensão, fora das áreas metropolitanas de Lisboa e do Porto (cf. art.º 5º). Com a publicação da Portaria nº 340-A/2007, de 30 de março, subsistiu ainda a necessidade de delimitar as competências resultantes da nova distribuição de responsabilidade entre as FS. Para garantir o cumprimento da missão de segurança, controlo do tráfego e fiscalização rodoviária nas infraestruturas constitutivas dos itinerários principais e itinerários complementares na área metropolitana de Lisboa (AML) e na área metropolitana do Porto (AMP), foi publicada a Portaria n.º 778/2009, de 22 de julho, que define as áreas de responsabilidade das duas FS da seguinte forma:

Na AML à GNR: A 1, até ao nó de Sacavém; A 12, Ponte Vasco da Gama; A 5, desde o nó de Monsanto até Cascais; A 10;

Na AML à PSP: A 8, desde as portagens de Loures até Lisboa; A 2, Ponte 25 de Abril, desde o nó de Almada até Lisboa; IC 2, desde Lisboa até Vila Franca de Xira; IC 16; IC 17; IC 19; IC 22, desde Odivelas até à A 9; A 9, até ao nó de Belas.

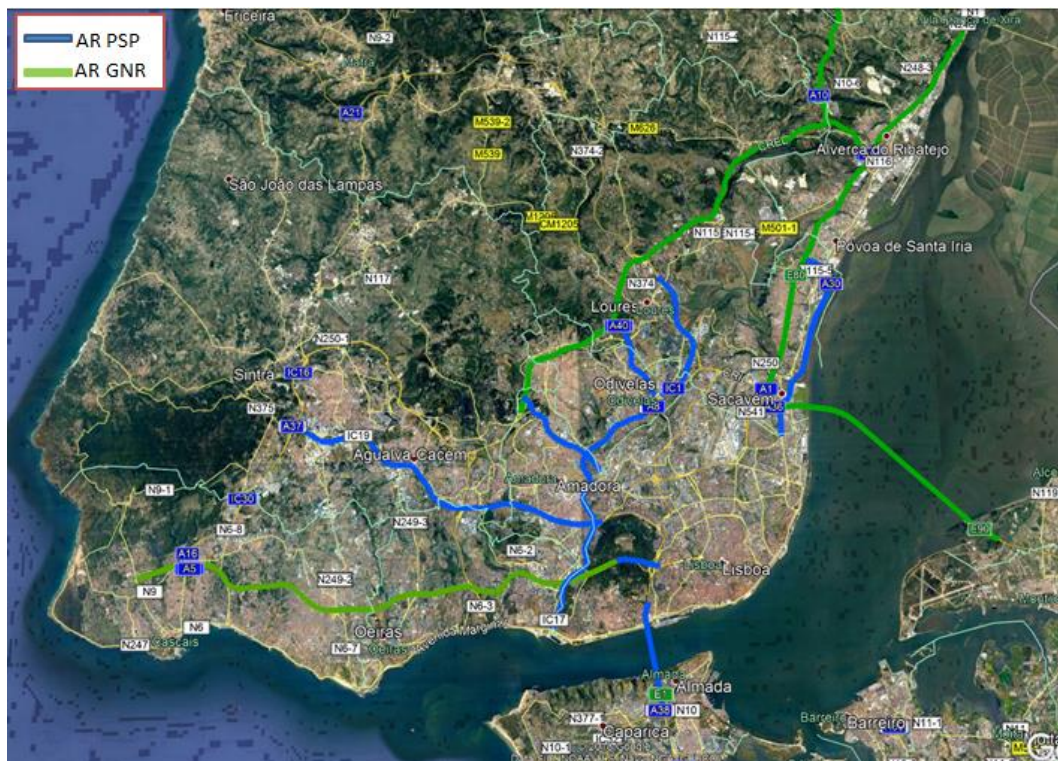


Figura 1 - AML: Áreas de responsabilidade da PSP e GNR e respetivos eixos viários.

Fonte: Google maps. Edição própria.

Na AMP à GNR: A 3; A 29; A 41, desde o Porto até Espinho; A 43, desde o Porto até Gondomar; A 44; A 1, Ponte da Arrábida;
Na AMP à PSP: A 4, até ao nó da VRI; VRI; A 28, entre a A 4 e o nó do Campo Alegre; A 20, Ponte do Freixo.

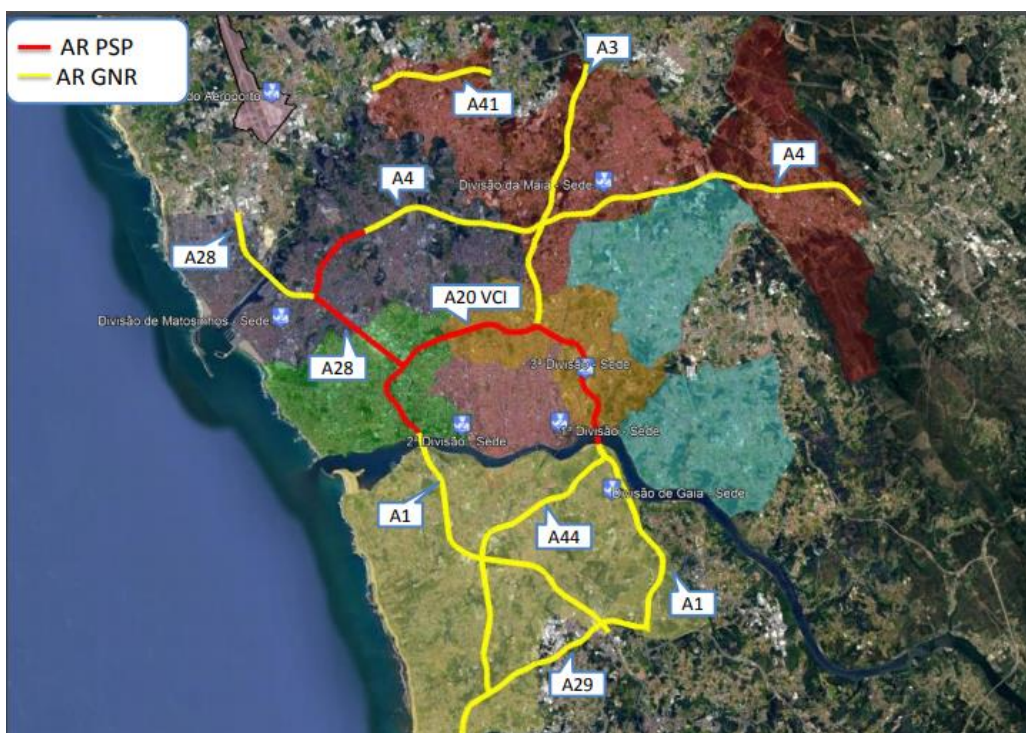


Figura 2 – AMP: Áreas de responsabilidade da PSP e GNR e respetivos eixos viários. As Divisões Policiais do Comando Metropolitano do Porto da PSP estão representadas com diferentes cores .

Fonte: Google maps. Edição própria.

Entre as cidades do Porto e de Gaia, de competência da PSP, separadas pela competência da GNR sobre a Ponte da Arrábida, criam-se dificuldades de ordem operacional à PSP.



Figura 3 – Competência da GNR sobre a Ponte da Arrábida.

Fonte: Mapas do Google. Edição própria.

Definida na Portaria n.º 778/2009, de 22 de julho a competência de cada uma das FS nas autoestradas e nos itinerários principais e complementares, é de sublinhar como aspeto importante, a coordenação informal estabelecida entre as duas FS relativamente à competência nos troços de saída das infraestruturas rodoviárias, estando estabelecido, por uma questão prática, que cada FS é competente igualmente nos respetivos nós de saída das vias.



Figura 4 – AML: Foco nos troços de saída da A5 para o IC 17.

Fonte: Google maps. Edição própria.

Nas áreas de serviço localizadas nas autoestradas e em itinerários principais e complementares, o cumprimento da missão de segurança, controlo do tráfego e fiscalização rodoviária, é da responsabilidade da FS com jurisdição na infraestrutura rodoviária.

No entanto, relativamente a qualquer ocorrência não decorrente ou fora do âmbito do controlo do tráfego e fiscalização rodoviária, como um incidente tático policial, a competência pertence à FS com jurisdição na área geográfica.

A título de exemplo, na área de serviço da GALP situada ao km 10 da A5, ilustrada na figura 5, localizada dentro da área de jurisdição da Divisão Policial da PSP de Oeiras (mapeada a verde), qualquer ocorrência policial fora do âmbito do controlo do tráfego e fiscalização rodoviária é da responsabilidade da PSP.

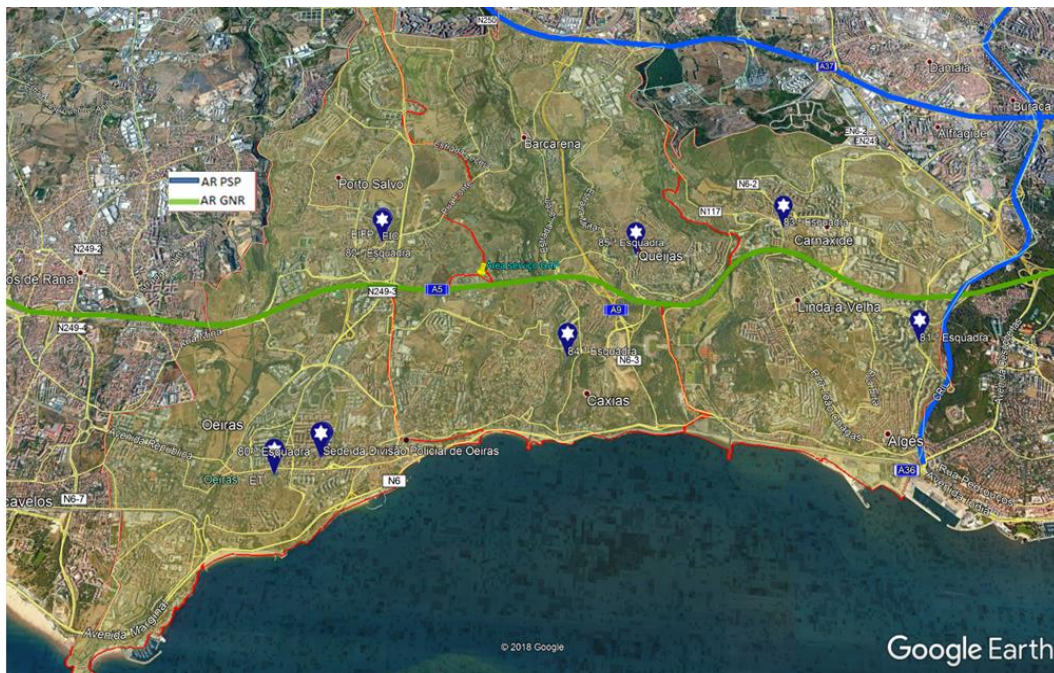


Figura 5 – AML: Foco na A5 e na Divisão Policial da PSP de Oeiras, a verde.

Fonte: Mapas do Google. Edição própria.

As Portarias n.º 340-A/2007, de 30 de março e n.º 778/2009, de 22 de julho, nada referem quanto às regiões autónomas da Madeira e dos Açores, nem o poderiam referir, como defende Simões (2019),

por não ter existido qualquer dúvida ao legislador em como é a PSP a FS que tem competência territorial nas mesmas, como resulta claro da leitura atenta e conjugada das leis orgânicas da PSP e da GNR bem como uma leitura atenta do PCCCOFSS indica que toda a arquitectura do SSI tem a sua base no princípio de que o legislador pretende deixar claro que em cada ponto do território nacional exista uma e uma só FS territorialmente competente. (p. 3)

Compete, em especial, aos comandantes regionais de Polícia promover as acções de fiscalização do cumprimento das disposições legais e regulamentares sobre viação terrestre e transportes rodoviários em todas as vias públicas (cf. art.º 36.º, n.º 3, b) da LOPSP). Por seu lado, a LOGNR estipula claramente no seu art.º 37.º, n.º 2, que nas Regiões Autónomas, as atribuições da GNR são exclusivamente no âmbito da vigilância da costa e do mar territorial e da prevenção e investigação de infrações tributárias e aduaneiras (cf. art.º 37.º, n.º 2). Como defende Simões (2019),

ainda que neste número se refira que poderão ser exercidas outras atribuições pela GNR, tais missões teriam de resultar claramente de lei expressa, de valor superior ou igual a uma Lei Orgânica¹, de ordem expressa do Ministro da tutela, ou de pedido expresso da PSP. Neste último caso, resulta claro do n.º 3 do artº 5.º da LOGNR, que fora das áreas de responsabilidade definidas pelas portarias do Ministro da tutela, a intervenção da GNR noutras áreas da segurança pública depende do pedido de outra FS, de ordem especial, ou de imposição legal. (p. 3)

O Plano de Coordenação, Controlo e Comando Operacional das Forças e Serviços de Segurança

Aprovado pela Deliberação do Conselho de Ministros n.º DB 140/2010, de 25 de março, o PCCCOFSS procura constituir-se como um manual operacional no reforço dos mecanismos de coordenação entre as FSS, tendo o SGSSI como órgão articulador das FSS, dispondo para o efeito de competências de coordenação, direção, controlo e, em alguns casos, de comando operacional.

O PCCCOFSS sublinha os princípios de natureza essencialmente funcional ou organizativa de especial importância referidos na LSI, que enquadram o conjunto de atividades e orientam o funcionamento do SSI. Destaca em especial o dever de colaboração entre os funcionários, o princípio da coordenação, segundo o qual as FSS exercem as suas atividades de acordo com os princípios, objetivos, prioridades, orientações, e medidas da política de segurança interna dentro dos limites dos respetivos enquadramentos orgânicos; e o princípio da cooperação, que estabelece o dever das FSS cooperarem entre si.

O PCCCOFSS enuncia diversas estruturas de cooperação e coordenação do SSI, consagrando normas gerais, específicas e especiais de procedimento em situações de intervenção conjunta, apelando à iniciativa das diferentes FSS para o desenvolvimento de outras formas e processos de cooperação. Relativamente às normas gerais, pretende com a atuação conjunta das FSS a decisão e pragmatismo na tomada de medidas e na conduta operacional, assim como o interrelacionamento e a interajuda, conseguindo uma coordenação de esforços na fase de planeamento, decisão e execução, e no aproveitamento racional das potencialidades de cada FSS, nomeadamente as suas especialidades.

A configuração do SSI, com duas FS que dividem entre si a competência territorial em toda a extensão do território nacional, coloca sempre desafios e exigências de

¹ Vide Princípio da hierarquia das leis, defendido por Canotilho (2003, pp. 700, 706, 781).

articulação em especial quando os destinatários das medidas de segurança se deslocam por todo o território nacional. A norma específica relativa aos DT procura articular e coordenar a ação da FS nestas operações, definindo como princípio geral que os DT que cruzam área de responsabilidade da GNR são executados por esta FS. Dispõe posteriormente de um conjunto de exceções.

Importa agora referir a norma objeto deste trabalho, constante no apêndice 2 ao Anexo B – Proteção e Segurança, do PCCCOFSS, denominado Escoltas e DT, que contém os procedimentos de coordenação e articulação estabelecidos para as duas FS. Para a análise da norma, é importante efectuar a distinção entre estes dois tipos de dispositivos: Os DT definidos como a execução simplificada de uma abertura de itinerário, que podem assumir a forma contínua ou descontínua, efetuada por uma Força com a finalidade de facilitar um determinado deslocamento; e as Escoltas de Honra, da responsabilidade e executadas pela GNR, definidas como a Força armada destinada a acompanhar a Alta Entidade a quem se deve prestar determinada Honra Militar.

Relativamente aos procedimentos de DT, indica como regra geral, que o dispositivo de DT é da responsabilidade e, como tal, executado, pela FS territorialmente competente, com as seguintes exceções: (1) nos percursos que compreendam passagens por áreas de responsabilidade territorial das duas FS, o dispositivo de DT fica à responsabilidade da GNR. (2) fica à responsabilidade da PSP o DT nos seguintes deslocamentos: de Lisboa para Queluz e Cascais; das cidades do Porto e de Faro para os seus respetivos aeroportos internacionais e percursos inversos. (3) Caso seja considerado útil e haja prévio acordo entre as duas FS, o serviço de DT pode ser executado segundo outro modelo, a definir na oportunidade. Refere ainda que o dispositivo de DT é constituído, em regra, por dois motociclos (mais conhecidos como *batedores*), no interior das áreas urbanas e por uma viatura caracterizada nas autoestradas e em itinerários principais e complementares.

Hipóteses Teóricas: Formulação do problema

Este estudo teórico procura dar resposta à seguinte questão:

- Será que é exequível e coerente a norma constante no PCCCOFSS que visa a cooperação e coordenação operacional no terreno entre a PSP e a GNR na execução dos dispositivos de DT ?

Para obter resposta a esta questão importa saber se a norma indicada no PCCCOFSS é clara, lógica e facilmente aplicável tendo em conta as respetivas áreas territoriais de competência, e se existem por parte da PSP e da GNR mecanismos para materializar no

terreno essa cooperação, coordenação e articulação nos DT efectuados em áreas territoriais de competência da PSP.

DESEMBARAÇAMENTOS DE TRÂNSITO: PERSPETIVAS E INCONSISTÊNCIAS NA COORDENAÇÃO OPERACIONAL

As duas FS devem ter sempre presente o princípio da cooperação, que estabelece o dever de cooperarem entre si, subordinando a sua acção ao interesse público definido pelo PCCCOFSS. Neste sentido, a norma não concede direitos a determinada FS mas sim gera obrigações mútuas para ambas, que são as de cooperarem e articularem entre si as diversas fases da operação, entendida esta desde as comunicações formais, até à materialização no terreno das fases de execução das operações.

Conforme já referido, o GCS é o Órgão do SSI especializado de assessoria e consulta para a coordenação técnica e operacional da atividade das FSS. No SP/GCS estão presentes oficiais de ligação das duas FS, competindo a este órgão assistir ao SGSSI no exercício das suas competências de coordenação, direção, controlo e comando operacional, estudando e propondo esquemas de cooperação entre as FSS e o aperfeiçoamento dos respetivos dispositivos.

A formalização da coordenação dos dispositivos de DT é estabelecida entre a Direção Nacional da PSP e o Comando Geral da GNR, com intervenção do SP/GCS quando esta coordenação é estabelecida em reuniões de coordenação de segurança de eventos ou operações, ou fora destes casos, à solicitação da PSP. O SP/GCS intervém na fase preparatória de eventos ou operações em que seja previsível a participação de mais do que uma FS, clarificando e facilitando os mecanismos formais de coordenação, não existindo nestas situações dificuldades significativas de entendimento entre as FS. Nas operações rotineiras decorrentes das respetivas atividades que requeiram coordenação entre as FS, a formalização da coordenação é feita diretamente entre elas, normalmente por mensagem de correio eletrónico, com conhecimento ao SP/GCS.

Conforme referido no apêndice 2 do PCCCOFSS, o dispositivo de DT é a execução simplificada de uma abertura de itinerário, efectuada por uma FS com a finalidade de facilitar um determinado deslocamento.

Como ponto de partida, para verificar se é clara, lógica e facilmente aplicável a norma indicada no PCCCOFSS tendo em conta as respetivas áreas territoriais de competência, importa fazer uma análise sobre as componentes essenciais da definição de

DT, nomeadamente: (a) a FS competente; (b) a abertura de um itinerário; e, (c) facilitar um determinado deslocamento.

Relativamente à FS competente (a) para realizar o DT, a regra geral decorre das respetivas competências territoriais, referindo que o dispositivo de DT é da responsabilidade e, como tal, executado, pela FS territorialmente competente.

Destacam-se agora as exceções:

A primeira exceção indica que nos percursos que compreendam passagens por áreas de responsabilidade territorial das duas FS, o princípio geral é o de o dispositivo de DT ficar à responsabilidade da GNR. Desta exceção tiram-se duas conclusões: a primeira é de que a PSP tem confinada a sua ação apenas aos DT dentro da sua própria área de responsabilidade territorial; a segunda é de que a GNR além de ter competência na sua própria área de responsabilidade territorial, tem também na área de responsabilidade territorial da PSP sempre que se verifica a exceção. Por força da divisão de competências territoriais e das infraestruturas rodoviárias (consagradas na Portaria n.º 340-A/2007, de 30 de março e na Portaria n.º 778/2009, de 22 de julho), basta o percurso a efectuar pelo DT incluir passagem por infraestruturas rodoviárias ou área territorial de responsabilidade da GNR para que o dispositivo de DT fique à sua responsabilidade.

A segunda exceção refere que, atendendo à dimensão relativa da distância a percorrer nas cidades e suas áreas limítrofes, e por razões de facilidade de planeamento e racionalização de recursos, ficam à responsabilidade da PSP, os seguintes DT: de Lisboa para Queluz e Cascais; e das cidades do Porto e Faro para os seus respectivos aeroportos internacionais e percursos inversos.

Várias inconsistências podem ser assinaladas. A primeira inconsistência é o facto de não estar considerado o percurso inverso de Lisboa para Cascais, à semelhança do perspectivado para os percursos previstos para as cidades do Porto e de Faro. Se relativamente a Queluz, servido pelo IC19 e atualmente da competência da PSP, seja irrelevante mencionar-se o percurso inverso, já quanto a Cascais, servido fundamentalmente pela A5 e da competência da GNR, não faz sentido não estar indicado o percurso inverso. Esta omissão é incompreensível e fere os princípios estruturantes do PCCCOFSS.

A segunda inconsistência tem a ver com o facto de a simples observação do percurso da A5, traçado maioritariamente sobre áreas de competência territorial da PSP, mostrar que dos cerca de 25 km da sua extensão, apenas os últimos 4 km, (a noroeste de Cascais), coincidem com área de responsabilidade da GNR. Questiona-se a razão de na Portaria n.º 778/2009, de 22 de julho, ter sido atribuída a competência da A5 à GNR, já que esta autoestrada serve maioritariamente a área de responsabilidade territorial da PSP, e não

menos importante, está inserida na AML (cf. nº 5 da Portaria nº 340-A/2007, de 30 de março).

A terceira inconsistência remete para o facto de a A5 estar traçada maioritariamente sobre áreas de competência territorial da PSP, conforme indica a figura 5, impondo-se outra questão, que só admite resposta afirmativa: será a PSP competente para executar os DT pela A5, de Lisboa para Oeiras e de Lisboa para Carcavelos? Consideramos poder aplicar-se o argumento jurídico *a maiori ad minus* e, por conseguinte, defendemos uma interpretação enunciativa. Neste contexto, sublinha Machado (2000) que o intérprete deduz de uma norma um preceito que nela está virtualmente contido, para tanto, inferências lógico jurídicas (p. 186). (Expressão latina e forma de argumentação jurídica que estabelece que a lei que permite o mais também permite o menos).

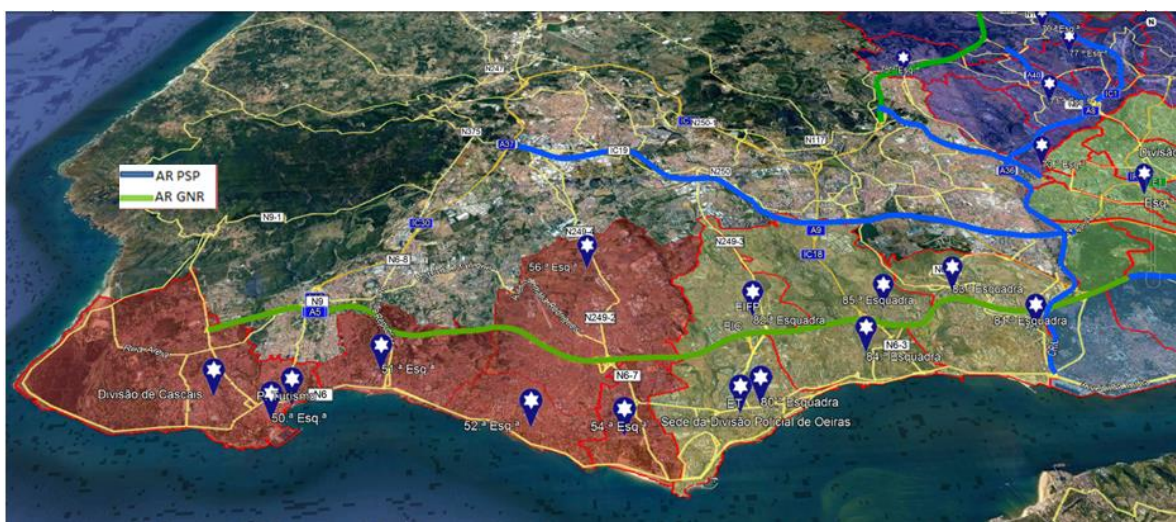


Figura 6 – AML: A 5 percorre áreas territoriais das Divisões da PSP de Oeiras e Cascais, representadas com diferentes cores.

Fonte: Google maps. Edição própria.

A terceira exceção refere que, sem prejuízo dos princípios enunciados, poderá, caso seja considerado útil e haja prévio acordo entre as duas FS, o serviço de DT ser executado segundo outro modelo, a definir na oportunidade. Este instrumento facilitador, que é um dos expoentes máximos do princípio basilar da cooperação, raramente é utilizado pelas FS. Prevalece sempre a integral assunção das respectivas competências.

Quanto à abertura de um itinerário (b), importa referir que para a efetivação da sua execução, a ação deve comportar, mesmo que de forma superficial, contactos de coordenação entre as FS, procedimentos técnicos preparatórios, reconhecimentos e planeamentos, necessários e imprescindíveis para a boa execução do DT. Fruto da norma prevista no PCCCOFSS, é essencial referir que a área geográfica onde invariavelmente ocorrem os DT objeto de coordenação entre as FS é da competência territorial da PSP, onde esta, além de ser responsável pela segurança e ordem pública, é também competente

por zelar pelo cumprimento das leis e regulamentos da viação terrestre e dos transportes rodoviários e de garantir a segurança rodoviária, o ordenamento e a disciplina do trânsito, não sendo revogadas as suas competências pela aplicação, num dado momento, da norma do PCCCOFSS. Neste sentido, é essencial que as subunidades das duas FS que executam o movimento abertura de um itinerário no terreno, efetuem a preparação em conjunto, estabeleçam os itinerários, e executem a missão, tendo sempre presente que uma FS efetua a abertura de itinerário, mas a outra FS continua a ser responsável por garantir a segurança rodoviária, o ordenamento e a disciplina do trânsito, e que as duas FS devem subordinar a sua ação unicamente ao interesse público.

As subunidades com atribuições de segurança rodoviária das duas FS são as que desempenham normalmente a função de DT. Na PSP destacam-se a Esquadra Moto da Divisão de Trânsito do Comando Metropolitano de Lisboa (COMETLIS/PSP) e a Divisão de Trânsito do Comando Metropolitano do Porto (COMETPOR/PSP). As Secções de Trânsito dos restantes Comandos Distritais só muito residualmente efetuam operações de DT. Na GNR destacam-se a Unidade Nacional de Trânsito (UNT/GNR), unidade especializada no âmbito da fiscalização, ordenamento e disciplina do trânsito; o Esquadrão Moto da Unidade de Segurança e Honras de Estado (USHE/GNR), que além de realizar as Escoltas de Honra motorizadas aquando das visitas de Estado a Portugal de altas entidades estrangeiras, efetua também os DT para colunas de veículos de altas entidades com a presença do CSPess/PSP; e os Destacamentos de Trânsito dos Comandos Territoriais.

Os dispositivos de DT utilizados por cada FS compreendem particularidades que importa serem referidas. Os dispositivos da PSP conjugam três componentes: a componente móvel, representada pelos motociclos e/ou veículos policiais caracterizados que acompanham à frente e/ou à retaguarda da coluna de veículos; a componente de controlo do itinerário, representada pelo veículo policial caracterizado “piloto”, que circula em posição avançada à frente da coluna de veículos, e pelo dispositivo policial fixo posicionado no itinerário, a efetuar o controlo e os cortes de trânsito em cruzamentos, rotundas e em outras vias, em articulação direta com o veículo piloto e com o dispositivo móvel; e a componente de coordenação, através do centro de comando e controlo operacional, em operações de relevo ou, nos casos rotineiros, através da central de comunicações rádio dos Comandos e do Oficial territorialmente responsável pelo policiamento. A ação conjunta e coordenada das três componentes deste dispositivo permitem manter um controlo eficaz de todo o movimento e do itinerário, mantendo também, a todo o momento, o ordenamento, a segurança e a disciplina do trânsito, com o mínimo incómodo e impacto para o tráfego normal dos restantes veículos da cidade e ao

mesmo tempo garantindo a segurança e tranquilidade públicas, funções principais das FS. Com a utilização dos meios de comunicação policiais rádio emissor/recetor e de telecomunicações, está assim também garantida a articulação em situações em que seja necessário coordenar as chegadas das colunas a pontos específicos, alterações de percursos ou outras situações inesperadas e de emergência, com grande relevância nos DT com colunas de veículos de altas entidades e com colunas de veículos de equipas de clubes desportivos.

Os dispositivos de DT utilizados pela GNR em área de competência territorial da PSP têm configuração diversa, conforme a subunidade que o executa. A UNT/GNR e os Destacamentos de Trânsito usam normalmente dois motociclistas no interior das áreas urbanas e uma viatura caracterizada nas autoestradas e em itinerários principais e complementares.

Deve-se, aqui, referir uma inconsistência: a USHE/GNR também utiliza o mesmo tipo de meios mas em maior número e com procedimentos diferentes para a abertura de itinerário. Os seus DT incluem um conjunto de motociclos avançados que vão cortando alternadamente o itinerário para permitir a passagem da coluna objeto do DT, que após serem ultrapassados por esta, vão alternadamente ultrapassando a coluna para efetuar novos cortes. Nos seus movimentos alternados entre a retaguarda e a frente da coluna, a circularem pelas laterais, direita ou esquerda, e algumas vezes entre os próprios veículos da coluna, obrigam a acrescida atenção por parte de todos os condutores envolvidos no movimento, de modo a evitar acidentes com o próprio dispositivo de DT e com os restantes utentes das vias. Este procedimento, quando aplicado numa hora de maior tráfego rodoviário na cidade de Lisboa, sem a necessária coordenação operacional com a PSP, nomeadamente sem itinerário articulado com o policiamento fixo em pontos específicos do itinerário para cortes de trânsito antecipados, cria grande impacto negativo na segurança e fluidez do tráfego rodoviário na cidade e para a segurança dos utentes das vias e dos próprios veículos objeto do DT.

Importa sublinhar que, tal como a PSP, a GNR também utiliza o mesmo modelo aquando de DT nas suas áreas de competência territorial, conjugando as três componentes acima indicadas, o que permite manter o controlo, ordenamento, segurança e disciplina do trânsito em todo o itinerário.

Resulta daqui que a abertura de um itinerário, por mais simples que possa parecer, não o é realmente, porque não é suficiente a comunicação formal entre as estruturas centrais das duas FS. Invariavelmente obriga a que exista o mínimo de coordenação entre as subunidades operacionais das duas FS que executam o movimento no terreno.

Um bom exemplo para ilustrar como deve ser a coordenação operacional entre as duas FS relativamente à abertura de um itinerário, é o que sucede nos casos das Escoltas de Honra realizadas pela USHE/GNR. Em primeiro lugar o PCCCOFSS prevê expressamente que o comandante da Escolta da GNR estabeleça a coordenação operacional relativamente à garantia e segurança do itinerário com os responsáveis do CSPess/PSP e do comando local da PSP. Em segundo lugar porque, por força da coordenação operacional prévia e cientes das respetivas missões na operação, uma FS faz a Escolta de Honra e outra FS mantém o controlo, ordenamento, segurança e disciplina do trânsito em todo o itinerário.

O facilitar um determinado deslocamento (c) constitui o motivo da realização dos dispositivos de DT. O DT pode visar colunas de veículos de natureza diversa, como sejam: de altas entidades; de clubes desportivos; de transportes de combustíveis; de transportes de matérias perigosas; entre outros; ou pode consistir em DT para acompanhamento de provas desportivas, como as de ciclismo (Volta a Portugal).

É importante sublinhar que facilitar um determinado deslocamento não corresponde a uma ação isolada de uma FS. Para complementar o que já foi dito, refere-se agora o aspeto de extrema importância relativo à aproximação das colunas de veículos objeto dos DT aos locais de chegada e desembarque, aspeto que requer invariavelmente coordenação operacional efetiva e comunicação com o policiamento montado no local de desembarque e com o responsável pelo policiamento nesse local.

Há, aqui, nova inconsistência a referir. Recorrendo ao exemplo das colunas de veículos de clubes desportivos da 1.^a Liga de Futebol (composta atualmente por 18 clubes, dos quais 14 estão localizados nas áreas de competência territorial da PSP), aquando de DT efetuados pela GNR, é recorrente existirem descoordenações com reflexos na segurança e tranquilidade públicas e, não menos importante, na segurança do próprio deslocamento em momentos cruciais de aproximação aos locais de desembarque. Resulta muitas vezes que o responsável do policiamento territorial da PSP não saiba que itinerário de aproximação está a ser tomado e, em situações mais graves, não ter condições de comunicar com o DT da GNR para evitar a aproximação da coluna ao local de desembarque perante a contingência de não existirem condições de segurança para tal. Apesar de alguns DT serem normalmente acompanhados pelos *spotters* das Unidades Metropolitanas de Informações Desportivas da PSP (UMID/PSP), estes não têm qualquer domínio na definição do itinerário nem na movimentação da coluna, que é exercido pelo dispositivo de DT da GNR. São inúmeras as situações de conflito entre os operacionais das duas FS, ao nível e durante a execução dos dispositivos de DT, perniciosos para o relacionamento institucional e, ao mesmo tempo, potenciadores de imagem negativa das FS junto da sociedade em geral (por exemplo as verificadas em 10 de agosto de 2014, em Viseu na 6.^a etapa da 76.^o Volta a

Portugal em bicicleta; e em 5 de maio de 2018, em Lisboa, 1ª Liga de Futebol, no DT da equipa do Sport Lisboa e Benfica do estádio José Alvalade para o Seixal).

CONCLUSÃO

Aqui chegados, em resultado do trabalho de análise realizado, é possível identificar um conjunto de implicações práticas e teóricas relativas à coordenação operacional dos desembarçamentos de trânsito. Além disso, avançamos com um conjunto de sugestões que poderão permitir uma diferente concetualização da coordenação e articulação das FS nos desembarçamentos de trânsito.

Quanto às primeiras, verifica-se que não é clara, lógica e facilmente aplicável a norma indicada no PCCCOFSS relativa aos DT, tendo em conta as áreas de competência territorial das duas FS. Verifica-se também não existirem nem estarem estabelecidos entre as FS, mecanismos de coordenação e articulação prática no terreno, o que deixa aos seus operacionais executantes uma margem de interpretação autocentrada na aplicação da norma, com utilização apenas dos seus próprios recursos, o que gera conflitualidade ao nível da execução entre os operacionais das duas FS e ao mesmo tempo deixa transparecer à sociedade em geral uma imagem negativa das FS, sendo estes os factos que tornam não operável a norma constante no PCCCOFSS.

Sendo o princípio da prossecução do interesse público um dos princípios enformadores da atividade das FS, refere Fontes (2018), que o interesse público é definido, em regra, de forma primária pelos órgãos políticos do Estado (p. 46), neste caso, nas regras contidas no PCCCOFSS definido pelo Governo. As FS, fazendo parte da estrutura administrativa do Estado, não podem seguir qualquer outro tipo de interesse senão o interesse público. Nesta perspetiva, a aplicação das normas do PCCCOFSS nas ações materiais de coordenação e articulação entre as FS, não permitem uma discricionariedade na sua aplicação que se possa desviar das finalidades definidas no PCCCOFSS.

Para a melhoria dos atuais mecanismos de coordenação e articulação nos dispositivos de DT realizados pela GNR em áreas de competência territorial da PSP, propõe-se a intervenção do SGSSI para, no uso das suas competências, promover com responsáveis das duas FS, o estabelecimento de mecanismos de coordenação e articulação no terreno, tendo como referência o modelo protocolado para as escoltas de honra. Neste sentido, proponho que se incluam as seguintes orientações:

- (1) A execução de DT da GNR em área territorial de responsabilidade da PSP implica que o responsável do dispositivo de DT da GNR efetue a necessária coordenação da

operação, dos respetivos itinerários a percorrer e dos meios de comunicações a utilizar, com o responsável do comando local da PSP e, nos casos em que se destinar a acompanhar altas entidades, com o responsável do CSPess/PSP.

- (2) Aquando da execução de DT da GNR em área territorial de responsabilidade da PSP, os comandos locais da PSP devem posicionar no itinerário a componente de controlo do itinerário representada pelo veículo policial caracterizado *piloto* e pelo dispositivo policial fixo posicionado ao longo do itinerário, efetuando o controlo e os cortes de trânsito em cruzamentos, rotundas e em outras vias, em estreita articulação com o DT da GNR.
- (3) Atendendo à dimensão relativa da distância a percorrer e à FS com competência territorial nas áreas envolventes, acrescentam-se as seguintes exceções às já elencadas na norma no PCCCOFSS relativa aos DT, ficando também à responsabilidade da PSP os percursos: a) de Cascais para Lisboa; b) entre Lisboa e Cascais para toda a área envolvente à A5 da responsabilidade territorial da PSP, e respetivos percursos inversos; c) entre o aeroporto do Porto e as cidades de Matosinhos, da Maia e de Gaia, e respetivos percursos inversos; d) entre Porto e Gaia, utilizando a ponte da Arrábida.

Quanto às implicações teóricas, verificamos neste trabalho que a sistematização da regra geral do PCCCOFSS, que inicialmente indica que o dispositivo de DT é da responsabilidade e executado pela FS territorialmente competente, com as sucessivas exceções que estabelece, transforma a regra geral em exceção, em benefício da competência territorial exercida em determinada parcela da infraestrutura rodoviária ou de área geográfica de competência territorial da GNR. É importante referir que o princípio basilar da competência territorial das FS decorre da área geográfica onde originalmente existe a necessidade da sua intervenção. Torna-se, por isso, evidente que existe necessidade de alteração desta norma do apêndice 2 ao Anexo B do PCCCOFSS relativa aos dispositivos de DT.

Como contributos para reflexão de um possível Grupo de Trabalho para alteração desta norma, promovido pelo SGSSI com as duas FS, apresenta-se a seguinte proposta de redação a partir do seu ponto 6:

6. Dentro da área geográfica do mesmo distrito de Portugal continental, são da competência da PSP os DT que tenham o seu início e o seu término em áreas de competência territorial da PSP, independentemente da competência da GNR em áreas geográficas ou infraestruturas rodoviárias utilizadas no decorrer dos itinerários.

-
7. São da competência da GNR os DT que não se enquadrem no ponto anterior.
 8. Atendendo à dimensão relativa da distância a percorrer fora das cidades, independentemente da competência territorial da PSP, são da competência da GNR os DT entre os diferentes distritos de Portugal continental.
 9. Por razões de facilidade de planeamento e de racionalização de recursos, constituem exceções aos princípios gerais enunciados nos pontos 6, 7 e 8, ficando à responsabilidade da PSP, os DT nos seguintes deslocamentos:
 - a. Da cidade de Lisboa para: Sintra, Almada, Cacilhas, Alfeite, Laranjeiro, Miratejo, Corroios, Cruz de Pau, Paivas, Fogueteiro, Arrentela, Seixal e Alcochete; e respetivos percursos inversos para a cidade de Lisboa.
 - b. Da cidade do Porto para as cidades de Braga e Guimarães e respetivos percursos inversos para a cidade do Porto.
 - c. Da cidade do Porto para o seu aeroporto internacional e percurso inverso.
 - d. Do aeroporto do Porto para as cidades de Matosinhos, da Maia, de Gaia, de Braga e de Guimarães, e respetivos percursos inversos para o aeroporto do Porto.
 - e. Da cidade de Faro para o seu aeroporto internacional e percurso inverso.
 10. Sem prejuízo dos princípios atrás enunciados, poderá, caso seja considerado útil e haja prévio acordo entre as duas FS, o serviço de DT ser executado segundo outro modelo, a definir na oportunidade.
 11. A execução de DT em área da responsabilidade da outra FS implica que o responsável do dispositivo da FS que executa o DT efetue a necessária coordenação da operação, dos respetivos itinerários a percorrer e dos meios de comunicações a utilizar, com o responsável do comando local da outra FS e, nos casos em que se destinar a acompanhar altas entidades, com o CSPess/PSP.
 12. O responsável da FS local deve posicionar no itinerário a componente de controlo do itinerário representada pelo veículo policial caracterizado “piloto” e pelo dispositivo policial fixo posicionado ao longo do itinerário, efetuando o controlo e os cortes de trânsito em cruzamentos, rotundas e em outras vias, em estreita articulação com o DT da outra FS.
 13. O dispositivo de DT é constituído conforme as orientações técnicas de cada FS.

Tomando em consideração as localidades elencados na tabela 2, para as quais ocorrem em maior número os DT no âmbito da atual norma do PCCCOFSS, pode-se verificar e comparar a atual percentagem de DT atribuídos a cada FS, com a que poderá ser com a proposta agora apresentada de futura alteração desta norma no PCCCOFSS.

Local de início dos DT	Local de terminus dos DT	Competência territorial para os DT no local de início	Infraestrutura rodoviária principal a utilizar	Atual competência territorial para os DT	Competência com a alteração proposta para os DT	
Lisboa	Sintra	PSP	IC 19 - PSP	GNR	PSP	
Sintra	Lisboa	GNR	IC 19 - PSP	GNR	PSP	
Lisboa	Cascais	PSP	A5 - GNR	PSP	PSP	
Cascais	Lisboa	PSP	A5 - GNR	GNR	PSP	
Lisboa	Seixal	PSP	A2 - GNR	GNR	PSP	
Seixal	Lisboa	PSP	A2 - GNR	GNR	PSP	
Lisboa	Alcochete	PSP	A12/A33 GNR	GNR	PSP	
Alcochete	Lisboa	GNR	A12/A33 GNR	GNR	PSP	
Lisboa	Fátima	PSP	A1 - GNR	GNR	GNR	
Fátima	Lisboa	GNR	A1 - GNR	GNR	GNR	
Lisboa	Porto	PSP	A1 - GNR	GNR	GNR	
Porto	Lisboa	PSP	A1 - GNR	GNR	GNR	
Porto	Braga	PSP	A3 - GNR	GNR	PSP	
Braga	Porto	PSP	A3 - GNR	GNR	PSP	
Aerp. Porto	Braga	PSP	A3 GNR	GNR	PSP	
Braga	Aerp. Porto	PSP	A3 GNR	GNR	PSP	
Porto	Guimarães	PSP	A3/A7 GNR	GNR	PSP	
Guimarães	Porto	PSP	A3/A7 GNR	GNR	PSP	
Lisboa	Faro	PSP	A2 - GNR	GNR	GNR	
Faro	Lisboa	PSP	A2 - GNR	GNR	GNR	
Faro	Aerp. Faro	PSP	IC4 - GNR	PSP	PSP	
Aerp. Faro	Faro	GNR	IC4 - GNR	PSP	PSP	
				% Competência de desembarçamentos de trânsito	GNR=86,4%	GNR=27,3%
				% Competência de desembarçamentos de trânsito	PSP=13,6%	PSP=72,7%

Tabela 2

Quadro comparativo de competências para os DT entre a PSP e a GNR

Fonte:

Quadro de elaboração própria.

Tendo em conta os vários constrangimentos elencados no presente trabalho, com as sugestões e propostas apresentadas, consideramos que se conseguiria uma melhor

cooperação e coordenação operacional no empenhamento dos recursos das duas FS nos dispositivos de DT, alcançando-se dessa forma o desígnio de melhor servir o interesse público.

REFERÊNCIAS

- Canotilho, J. J. G. (2003). *Direito constitucional e teoria da constituição* (7ª ed.). Lisboa: Almedina.
- Decreto-Lei n.º 48/95, de 15 de março. Diário da República n.º 63/1995 - I Série A. Lisboa: Ministério da Justiça.
- Deliberação do Conselho de Ministros n.º DB 140/2010. de 25 de março. *Plano de Coordenação, Controlo e Comando Operacional das Forças e dos Serviços de Segurança*. Lisboa: Presidência do Conselho de Ministros.
- Elias, L. M. A. (2018). *Ciências policiais e segurança interna: Desafios e prospetiva*. Lisboa: Instituto Superior de Ciências Policiais e Segurança Interna.
- Fontes, J. (2018). *Curso sobre o código de procedimento administrativo* (7ª ed. rev. e atualizada). Lisboa: Almedina.
- Lei Constitucional n.º 1/2005, de 12 de agosto. Diário da República n.º 155/2005 - I Série A. Lisboa: Assembleia da República.
- Lei n.º 44/91, de 2 de Agosto. Diário da República n.º 176/1991 - I Série A. Lisboa: Assembleia da República.
- Lei n.º 53/2008, de 29 de agosto. Diário da República n.º 167/2008 – I Série. Lisboa: Assembleia da República.
- Lei n.º 53/2007, de 31 de Agosto. Diário da República n.º 168/2007 - I Série. Lisboa: Assembleia da República.
- Lei n.º 63/2007 de 6 de Novembro. Diário da República n.º 213/2007 - I Série. Lisboa: Assembleia da República.
- Machado, B. (2000). *Introdução ao direito e ao discurso legitimador* (12.ª reimpr.). Coimbra: Coimbra Editora.
- Plano de atividades da GNR – 2018, pesquisado em 15 de junho de 2019. Disponível em: https://www.gnr.pt/InstrumentosGestao/2018/PA_GNR_2018.pdf

Portaria n.º 340-A/2007, de 30 de março. Diário da República n.º 64/2007 – II Série.
Lisboa: Ministérios da Administração Interna e das Finanças e da Administração Pública.

Portaria n.º 778/2009, de 22 de julho. Diário da República n.º 140/2009 – I Série I. Lisboa: Ministérios da Administração Interna.

Relatório Anual de Segurança Interna - 2018, pesquisado em 20 de Junho de 2019.
Disponível em: <https://www.portugal.gov.pt/download-ficheiros/ficheiro.aspx?>

Relatório de Atividades da GNR - 2017, pesquisado em 15 de junho de 2019. Disponível em: <https://www.gnr.pt/InstrumentosGestao/2017/RA2017.pdf>

Resolução do Conselho de Ministros n.º 44/2007, de 19 de março. Diário da República n.º 55/2007 – I Série. Lisboa: Presidência do Conselho de Ministros.

Simões, L. (2019). *Memorando sobre as competências da PSP e da GNR na região autónoma da Madeira*. Documento do Comando Regional da Madeira, disponibilizado pelo autor.

Teixeira, N. S. (2006). *Estudo para a Reforma do Modelo de Organização do Sistema de Segurança Interna*. Lisboa: Instituto Português de Relações Internacionais da Universidade Nova de Lisboa.

Torres, J. M. (2019). *Economia da Segurança: Contas Públicas e Grandes Opções de Segurança Interna*. Lisboa: Instituto Superior de Ciências Policiais e Segurança Interna.