

02 REFERÊNCIAS ELOGIOSAS

03 EDITORIAL

04 AGENDA NOTICIOSA

04 Aniversários:

- 04 Comando Territorial de Leiria
- 05 Unidade de Segurança e Honras de Estado
- 05 Comando Territorial de Setúbal
- 05 Comando-Geral - Condecorações
- 06 Comando Territorial de Lisboa
- 06 Unidade de Intervenção
- 07 Comando Territorial de Coimbra
- 07 Comando Territorial da Madeira
- 08 Comando Territorial de Viseu
- 08 Escola da Guarda

09 Notícias:

- 09 Militar da GNR Distinguido pela *National Geographic*
- 10 Visita de Crianças à Guarda Nacional Republicana
- 11 Mês da Prevenção dos Maus-Tratos na Infância
- 12 Compromisso de Honra do 50.º Curso de Formação de Guardas

13 Dia da Guarda Nacional Republicana - 112.º Aniversário

18 Visita do Curso de Promoção a Oficial General à Guarda Nacional Republicana

19 Comemoração do Dia da Criança nos Serviços Sociais da Guarda Nacional Republicana

20 Condecoração do Representante da República para a Região Autónoma da Madeira

21 Dia do Guarda-Florestal

23 Visita do Curso de Estado-Maior Conjunto à Guarda Nacional Republicana

24 Seminário com a Guarda Civil

25 Dia Mundial da Criança

26 Concerto da Banda Sinfónica da GNR

27 Cerimónia de Cessação de Funções do Tenente-General Maurício Simão Tendeiro Raleiras

28 TEMA DE CAPA

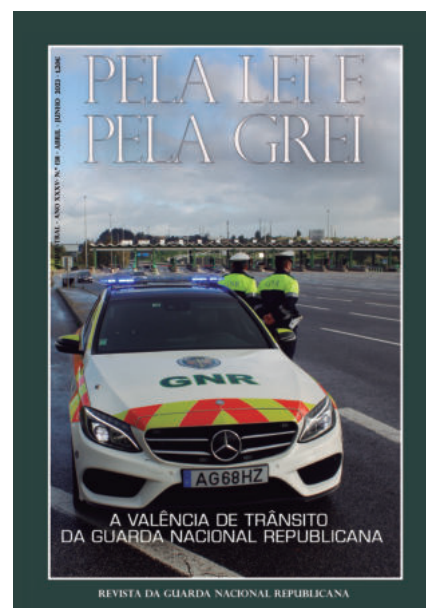
28 A Valência de Trânsito da Guarda Nacional Republicana Origens e Evolução Histórica

49 CONHECER

49 História das Epidemias e Pandemia de 1918-19 na GNR e em Portugal

66 2.º Esquadrão Moto da GNR Da Génese à Atualidade

SUMÁRIO



A Valência de Trânsito da Guarda Nacional Republicana

Ficha Técnica

Proprietário:

Comando-Geral da GNR, Largo do Carmo - 1200-092 Lisboa; Tel.: 213217354/294 - Fax 213217159;

NIPC: 600008878 **E-mail geral:** revista@gnr.pt;

Diretor: Carlos Manuel Pona Pinto Carreira, coronel de Administração Militar

I E-mail: revista.direccao@gnr.pt **I Redação e Edição:**

Comando-Geral da GNR, Largo do Carmo, 1200-092

Lisboa **Redação:** Paulo Guedelha, primeiro-sargento

de Cavalaria; Cláudio Alexandre, guarda-principal de

Infantaria **I Serviços Administrativos:** António Lourenço,

cabo-mor de Cavalaria; José Rasteiro, cabo de Infantaria

I Revisão Ortográfica: Vasco Zacarias, cabo de Infantaria

I Fotografia: Arquivo da Revista, Autores e Secção de

Audiovisuais da GNR **I Execução Gráfica:** Núcleo de

Apoio Gráfico GNR, Rua Padre Adriano Botelho, n.º 1,

1300-436 Alcântara.

I Tiragem: 2.800 Exemplares. Depósito Legal N.º

26875/89. ISSN: 1645-9253. Preço Capa: € 1,20;

Assinatura Anual: € 6,00; Ano XXXV - N.º 138 - abril -

junho de 2023. Publicação Trimestral.

N.º de registo ERC 127790.

Estatuto Editorial: Compete à Revista da Guarda veicular formação, informação e cultura a todos os militares e promover a divulgação da imagem e identidade institucional da Guarda.

Os artigos assinados manifestam a opinião dos seus autores e não necessariamente um ponto de vista oficial. No ano de 2012 entraram em vigor as normas constantes do Acordo Ortográfico. A Revista da Guarda, atendendo aos muitos artigos em carteira e às opções dos seus autores, vai progressivamente implementando

as novas normas, coexistindo as duas formas de escrita. Apelamos, por isso, à compreensão dos nossos leitores.

Referências Elogiosas

«Bom dia,
o meu nome é Lia Alexandra, resido perto de Moncarapacho e no dia 18/03, por ter adormecido a conduzir, tive um acidente que resultou na perda total do meu carro novo.
Despistei-me e acabei por nem conseguir tirar o carro da estrada. Isto foi cerca das 05h. Por volta das 05h30, ainda antes de ter tido capacidade para chamar as autoridades, um carro da GNR parou ao meu lado e perguntaram-me se eu estava bem.
Quando os dois senhores perceberam o que tinha acontecido, estacionaram o carro e acompanharam-me durante quase 2 horas, até chegar o reboque cerca das 07h15.
Todo o procedimento de registar um acidente, mais ainda para quem está em estado de choque, é difícil e cansativo. No entanto, tive a sorte de ser abordada pelo cabo-chefe 1970405 Gonçalo Entrudo e guarda-principal 2100160 João Soares, do Posto Territorial de Olhão, que já no fim do seu turno noturno, viram ao longe um carro com os 4 piscas ligados e por iniciativa própria, decidiram verificar se alguém precisava de ajuda.
Sou enfermeira e por isso, tenho a noção de que, por vezes, no mundo em que vivemos, nem sempre somos protegidos por quem nos devia proteger e que muitas vezes, há abuso de poder ou até mesmo negligência por parte de quem nos devia ajudar.
Vejo acontecer no hospital todos os dias, mas não vi acontecer naquela madrugada.
Vi sim, dois indivíduos duma sensibilidade incrível, prestáveis, e que foram muito além do que lhes era devido.
Esta é uma carta de agradecimento ao cabo-chefe 1970405 Gonçalo Entrudo, guarda-principal 2100160 João Soares, e a todos vós que cumprem e defendem aquilo que realmente é proteger o outro.

Muito obrigada.
Lia Alexandra.»

«Boa tarde,
o meu nome é Ricardo Cunha, natural de Fafe, e sou navegador de ralis.
Antes de mais, quero deixar uma palavra de apoio a todos os agentes das diversas "áreas", pelo trabalho feito em prol do bem-estar e segurança de todos nós, e em muitas situações são "injustiçados" pela população.
Como forma de reforçar o que acima escrevi, quero deixar o meu relato de uma situação ocorrida precisamente no dia 20 maio de 2022, e sem dúvida, um voto de louvor a um agente da GNR.
Decorria no dia 20 maio de 2022, a 1.ª etapa do Rali de Portugal, final do troço de Arganil 2.
Parámos a cerca de 700/800 metros do final do troço e o nosso carro começou a arder...
A população aos gritos, nós ainda dentro do carro a ativar todos os meios que temos de segurança no interior do carro e quando saímos, as chamas já devoravam o nosso carro.
Eis que surgem, de uma forma muito rápida, dois agentes da GNR logo para ajudar.
Foram os dois impecáveis, mas tenho de salientar um dos agentes, que foi simplesmente fantástico.
Perante a nossa impotência para combater o incêndio, pois já não tínhamos mais "armas" para tentar apagar o incêndio, o agente esteve sempre em contacto com o final do troço e como não vinham os bombeiros, foi a correr até ao final do troço, para pedir e reforçar a ajuda, regressou a correr, outra vez, para a nossa beira e sempre a tentar ajudar ao máximo...
Além desta situação, esteve sempre junto a nós, a dar apoio moral, palavras e gestos que sabem sempre bem ouvir num momento como este.
Arranjou-nos comida e água, que foi pedir à população, e sempre preocupado com a nossa situação. Sempre pronto a ajudar em tudo o que fosse e estivesse ao alcance.
Foram momentos de uma mistura de sentimentos impressionantes... impotência, ansiedade, tristeza, frustração, desilusão, mas por outro lado, vimos que ainda existem pessoas com um coração enorme e de uma generosidade fora de série.
Depois de "assentar" este turbilhão de emoções, começou a nova etapa... a tentativa de saber o nome do agente em causa.
Não foi uma tarefa fácil. Muitos telefonemas, muitas mensagens, muitos *e-mails*, muitas conversas com comissários, chefes de Posto, em que se foram mostrando algumas imagens do vídeo para se perceber quem era o agente em causa, mas penso que se chegou à conclusão do agente em questão.
Pelo *puzzle* montado ao longo deste tempo, penso ser o agente André Fernando Cardoso Pinto – Águeda.
Sem mais de momento,

Cumprimentos.
Ricardo Cunha.»



A Revista do 2.º Trimestre de 2023 é dedicada à Valência de Trânsito da Guarda Nacional Republicana. A Fiscalização e o Ordenamento do Trânsito assumem primacial importância, dado que a cada 23 segundos, infelizmente, morre, em média, um utente da infraestrutura rodoviária. De acordo com os dados existentes até ao momento, no ano passado, morreram em Portugal 459 pessoas nas Estradas Nacionais, para além das 40.155 que ficaram feridas em consequência de acidentes rodoviários. Este artigo, que consubstancia o tema de capa desta Revista, faz uma análise da evolução das estruturas criadas em Portugal – com a finalidade de garantir o patrulhamento e a fiscalização rodoviária; desde a primeira Polícia de Trânsito, passando pela criação e extinção da Brigada de Trânsito (BT), terminando na Unidade Nacional de Trânsito (UNT), estrutura actualmente existente. O artigo dá a conhecer a evolução da estrutura da Valência de Trânsito em Portugal, e, em particular, na GNR, identificando os aspectos contextuais que conduziram às diferentes mudanças estruturais.

Nesta Revista, começamos por noticiar que, o Sargento-Chefe Carlos Clemente, do Comando Territorial do Porto, foi distinguido

pela *National Geographic*, em virtude do livro de sua autoria *O outro lado do Camiño – Codex Calixtinus* ter sido reconhecido como «um dos cinco livros de leitura obrigatória» sobre «Os Caminhos de Santiago». De seguida, pomos em evidência as cerimónias do Compromisso de Honra dos militares do 50.º Curso de Formação de Guardas, realizadas no Centro de Formação de Portalegre, em 08 de Maio, presididas por S. Exa. o Ministro da Administração Interna (MAI), Dr. José Luís Carneiro, em que, perante o Estandarte Nacional, os 212 novos Guardas (185 homens e 27 mulheres) assumiram o seu Compromisso de Honra, marcando, dessa forma, o início da sua actividade profissional na Guarda Nacional Republicana.

Noticiamos que, este ano, no dia 10 Maio, presidida por S. Exa. o MAI, Dr. José Luís Carneiro, a Guarda Nacional Republicana realizou a Cerimónia Militar comemorativa do seu 112.º Aniversário – 3 de Maio de 1911 – na Praça do Império, em frente ao Mosteiro dos Jerónimos, dando público testemunho das suas capacidades, reforçando o seu prestígio e imagem junto do público que se associou às celebrações. E que, no âmbito das comemorações, em 7 de Junho, a Banda Sinfónica da GNR actuou no Jardim do Cerco, em Mafra, em conjunto com a *Unidad de Música de la Guardia Civil* de Espanha, sob a orientação dos maestros alferes Ricardo Torres e tenente-coronel músico Don Jaime Ismael Enguñados Royo.

Terminamos, exortando à sua leitura, com um excerto do discurso, no Dia da Guarda, de S. Exa. o General Comandante-Geral:

«Militares, guardas-florestais e funcionários civis da Guarda Nacional Republicana, estando numa Instituição que se pauta por um serviço de excelência e que é reconhecida pelo exímio desempenho das suas missões e atribuições, em que os resultados operacionais são disso reveladores, é normal e legítimo que os seus militares e civis sejam objecto de um crescente escrutínio público.

Um escrutínio que procura apontar para falhas na actuação, questionar procedimentos ou pôr em causa o nosso funcionamento e organização. O que não é normal, nem moralmente legítimo, é que, quando os militares e civis da Guarda são vítimas de crimes no exercício das suas funções, como ofensas à sua integridade física, injúrias, difamação e coacção, se considere, por vezes, que tal faz parte da sua actividade profissional e onde a retórica dá lugar à inacção e onde a benevolência resulta em sentimento de impunidade e na desvalorização da autoridade pública e do Estado de Direito.

Por último, quero deixar uma palavra de confiança. De Confiança sustentada na esclarecida percepção das vossas competências e responsabilidades. De Confiança na vossa determinação, resiliência e bom-senso, como garantia de uma Guarda eficaz, eficiente e exemplo de respeito. Por tudo isto, acredito que continuarão a ser a pedra angular da Instituição, capaz de projectar a Guarda como uma Força de Segurança única, forte, coesa e cada vez mais Humana, Próxima e de Confiança».

Quartel do Carmo, Lisboa, 24 de Julho de 2023.

O Director da Revista

Carlos Manuel Pona Pinto Carreira

CM

Carlos Manuel Pona Pinto Carreira
Coronel

PELA LEI E PELA GREI

Aniversários

Comando Territorial de Leiria



Unidade de Segurança e Honras de Estado



Comando Territorial de Setúbal



Comando-Geral - Condecorações



PELA LEI E PELA GREI

Comando Territorial de Lisboa



Unidade de Intervenção



Comando Territorial de Coimbra



Comando Territorial da Madeira



PELA LEI E PELA GREI

Comando Territorial de Viseu

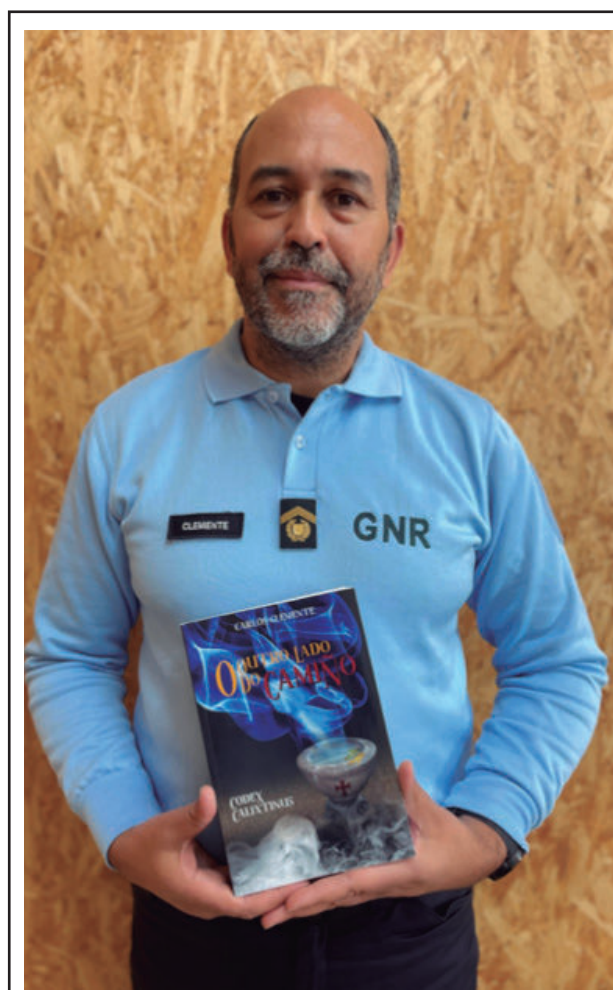


Escola da Guarda



Notícias

Militar da GNR Distinguido pela *National Geographic*



O sargento-chefe Carlos Clemente, do Comando Territorial do Porto, foi distinguido pela *National Geographic*, em virtude do seu livro intitulado *O outro lado do Camiño – Codex Calixtinus* ter sido reconhecido como um dos cinco livros de leitura obrigatória sobre «Os Caminhos de Santiago».

O livro foi apresentado no dia 25 de junho de 2022, tendo agora sido reconhecido pela *National Geographic*, através da sua revista edição especial viagens, para conhecer melhor o

«Caminho Português de Santiago».

Vários romances e livros de memórias contam histórias relacionadas com os «Caminhos Portugueses de Santiago». No entanto, foram destacados cinco livros cuja ação é passada nos caminhos portugueses de peregrinação a Compostela e entre eles está o livro do sargento-chefe Carlos Clemente.

O livro, com 642 páginas, conta relatos pessoais de peregrinos que percorreram os caminhos atlânticos e deixaram memórias de si.

Visita de Crianças à Guarda Nacional Republicana

No dia 19 de abril de 2023, a Guarda Nacional Republicana recebeu, na Escola da Guarda, em Queluz, a visita de 242 crianças, com idades compreendidas entre os três e os dez anos.

Nesta visita, as crianças tiveram a oportunidade de interagir com as diversas valências da GNR, o que lhes proporcionou um maior conhecimento e aproximação à nossa Instituição.

No evento realizaram-se demonstrações cinotécnicas, a demonstração de meios da Unidade de Emergência de Proteção e Socorro, da Unidade de Intervenção, da Unidade de Segurança e Honras de Estado e uma interação com os cães da GNR, que foi um delírio para as crianças.



Mês da Prevenção dos Maus-Tratos na Infância



Durante o mês de abril de 2023, assinalou-se o «Mês da Prevenção dos Maus-Tratos na Infância», uma campanha de sensibilização simbolizada com um Laço Azul, com o tema «Serei o que me deres...que seja amor», da Comissão Nacional de Promoção dos Direitos e Proteção das Crianças e Jovens.

A Guarda Nacional Republicana associou-se a este evento, realizando várias ações de sensibilização de norte a sul do país, de forma a aumentar a consciência de todos para a prevenção dos maus-tratos a que muitas crianças e jovens ainda estão sujeitos.

A origem desta campanha remonta a 1989, quando a norte-americana Bonnie Finney amarrou uma fita azul na antena do carro, em homenagem ao seu neto, vítima de maus-tratos por espancamento pela mãe e pelo namorado. A cor azul do laço representa a cor das nódoas



negras do seu neto.

A iniciativa teve uma enorme repercussão e o mês de abril passou a ser o «Mês Internacional da Prevenção dos Maus-Tratos na Infância». Ainda no âmbito desta campanha, a GNR participou num evento organizado pela Comissão Nacional de Promoção dos Direitos e Proteção das Crianças e Jovens (CNPDP CJ), em parceria com a Direção-Geral dos Estabelecimentos Escolares e a Câmara Municipal de Lisboa, no dia 28 de abril, no Terreiro do Paço, em Lisboa. Esta iniciativa, com o tema «Serei o que me deres, que seja amor», consistiu na formação de um Laço Azul Humano que envolveu 1500 crianças, com o objetivo de alertar toda a comunidade para a urgência de todos prevenirmos e combatermos os maus-tratos a que muitas crianças estão sujeitas, sejam físicos, psicológicos, sexuais ou outros.

PELA LEI E PELA GREI

Compromisso de Honra do 50.º Curso de Formação de Guardas



No dia 8 de maio de 2023, realizou-se a cerimónia do Compromisso de Honra dos militares do 50.º Curso de Formação de Guardas, no Centro de Formação de Portalegre, presidida por S. Exa. o ministro da Administração Interna, Dr. José Luís Carneiro, que contou com a presença do comandante-geral da Guarda Nacional Republicana, tenente-general José Manuel Lopes dos Santos Correia, e da presidente da Câmara Municipal de Portalegre, Eng.ª Fermelinda de Jesus Pombo Carvalho, entre outras entidades militares e civis, e ainda de familiares e amigos dos guardas provisórios.

mulheres) assumiram o seu Compromisso de Honra perante o estandarte nacional, momento que marca o início da sua atividade profissional na Guarda Nacional Republicana.

A cerimónia destacou-se ainda pelos alunos premiados que mais se evidenciaram pelo seu trabalho, competência, dedicação e força de vontade, nomeadamente o guarda Gonçalo Filipe Henriques Calqueiro, primeiro classificado geral, com uma média final de 16,97 valores e também primeiro classificado no tiro, com uma média final de tiro de 18,16 valores, e o guarda Diogo Marco Pinto Gouveia, primeiro classificado em educação física, com uma média final de 18,99 valores.

Dia da Guarda Nacional Republicana - 112.º Aniversário



A Guarda Nacional Republicana celebra o seu aniversário a 3 de maio. Este ano, A cerimónia militar comemorativa do 112.º aniversário realizou-se no dia 10 de maio, pelas 10:00 horas, na Praça do Império, em frente ao Mosteiro dos Jerónimos.

A cerimónia foi presidida por S. Exa. o ministro da Administração Interna, Dr. José Luís Carneiro, e deu público testemunho das capacidades da GNR, reforçando o seu prestígio e imagem junto do público que se associou às celebrações. Neste evento, S. Exa. o comandante-geral da GNR, tenente-general José Manuel Lopes dos Santos Correia, deixou a seguinte mensagem:

«Militares, Guardas-Florestais e Cíveis da Guarda Nacional Republicana,

Assinalamos hoje mais um aniversário!

O aniversário da Nossa Instituição que, ao longo

destes 112 anos, se tem consolidado como um exemplo de resiliência, de confiança, de progresso e de adaptação aos novos tempos, à evolução da Sociedade e das suas necessidades, sempre fiel ao compromisso de servir, assegurando a legalidade democrática e garantindo a segurança interna e os direitos dos cidadãos.

Assinalar o dia 3 de maio de 1911 significa valorizar a nossa identidade, honrar as nossas memórias e consolidar a nossa história, como forma de melhor atuarmos no presente e melhor orientarmos o nosso futuro.

Um futuro em que a nossa Guarda seja cada vez mais capacitada e qualificada, e que reúna a consideração e a confiança das pessoas que serve, reafirmando-se como uma Força de Segurança de referência.

Assinalar este dia é, também, uma forma de reconhecer e homenagear todos os militares e

civis, mulheres e homens que, tal como muitos outros no passado, hoje, servem na Guarda, mantendo-se fiéis a um conjunto de virtudes e valores característicos de uma força de génese militar, como a camaradagem, a disciplina, a lealdade, o espírito de sacrifício e de missão, cumprindo, de forma abnegada, o seu dever.

Um dever assente numa inabalável e firme entrega à defesa da Lei, em prol da Grei.

Um dever impregnado de imensuráveis sacrifícios e que, em muitos casos, afetou a integridade física e psicológica dos nossos camaradas, chegando mesmo, por vezes, a custar a sua própria vida.

A todos estes camaradas dirijo uma palavra de especial reconhecimento e gratidão, expressando a minha solidariedade, também e em especial, às respetivas famílias e amigos, por serem verdadeiros portos de abrigo e suporte inigualá-

vel para superar as adversidades.

Aos militares e civis hospitalizados ou a receber acompanhamento clínico, e que estão, por isso, impedidos ou condicionados de desempenhar as suas normais missões e funções, uma palavra de apoio e de motivação, desejando que recuperem rapidamente, porque a Guarda e os nossos concidadãos precisam de Vocês! Precisamos de Todos!

Constituiu, para mim, motivo da maior honra assumir, em 22 de novembro do ano transato, o cargo de comandante-geral, desta nobre Instituição.

Comandar uma Força de Segurança que detém características únicas, além de ser uma responsabilidade, é um enorme desafio.

É um desafio e um estímulo comandar uma Instituição que conta com: um legado de 221 anos de história e de enraizadas tradições; que



é respeitável, em dimensão e em recursos; que detém um singular espectro de missões e valências altamente especializadas; e que está capacitada para atuar nas componentes de Segurança e, de Proteção e Socorro.

Este quadro tem permitido à Guarda intervir nos mais diversos ambientes e com os mais variados atores, tanto ao nível interno, como além-fronteiras.

Destaco a capacidade de resposta que a nossa Guarda tem sabido manter, merecendo especial destaque as operações em grandes eventos, em cenários de crise de elevada complexidade e no apoio a outros países, como foi o caso da recente projeção de forças, em missões de Proteção e Socorro, para o Chile e para a Turquia, na

sequência dos desastres naturais que ceifaram dezenas de milhares de vidas humanas.

Neste particular, muito me apraz apontar o relevante contributo dos nossos militares em missão no estrangeiro, aproveitando para lhes manifestar o meu permanente apoio e sincero apreço, pela forma como têm zelado pelos compromissos assumidos com instituições e organismos internacionais, o que granjeia o prestígio da Guarda e do país.

Ao longo dos cerca de 9 anos em que venho desempenhando funções nesta distinta e notável Instituição, tenho podido testemunhar a riqueza da sua cultura, o nível da sua grandeza e a sua importância para Portugal, para os Portugueses e para aqueles que nos visitam, tornando-se



absolutamente evidente que o seu maior valor e a sua maior força residem no seu capital humano, amplamente reconhecido.

Vivemos, atualmente, um período marcado pelo avanço das novas tecnologias.

Um período em que prolifera a inteligência artificial, a automação de processos e a disponibilização de sofisticados sistemas de informação e que inevitavelmente molda a sociedade e exige uma capacidade de leitura e acompanhamento das novas dinâmicas.

Apesar de todas as vantagens e benefícios da tecnologia, estou certo de que é através do nosso capital humano que a Guarda se continuará a regenerar e a inovar, adaptando-se à exigência dos desafios emergentes, os quais requerem respostas céleres e integradas.

Considero que o conhecimento, a criatividade e o pensamento crítico dos seus militares e civis permitem à Guarda transformar-se e evoluir, compreendendo o que melhor podemos fazer e o que ainda mais podemos ser, no intuito de otimizar o seu produto operacional e garantir, a todo o tempo, mais e melhor segurança.

Oficiais, sargentos, guardas, guardas-florestais e funcionários civis da Guarda Nacional Republicana,

Enquanto comandante-geral, tenho bem presente que há ainda muito a fazer!

Tal como tive oportunidade de afirmar no dia em que tomei posse e mantendo-me centrado nas Pessoas, torna-se imperioso intervir em áreas prioritárias no que concerne às Componentes Organizacional e Tecnológica, Operacional, Social e Humana.

Preocupações que têm sido internamente escalpelizadas e, quando necessário, levadas à consideração da tutela, no intento de que, de

uma forma ponderada e célere, sejam tomadas as melhores decisões que mitiguem os nossos anseios e que concorram para as Nossas legítimas expectativas. Destas áreas prioritárias continuarei particularmente empenhado naquelas que, direta ou indiretamente, contribuam para a valorização dos Nossos Recursos Humanos, tais como:

- A consolidação do modelo de formação por competências;
- A revisão da Lei Orgânica da Guarda, com a adequação do dispositivo, atendendo às necessidades operacionais, as dinâmicas sociais, ao fluxo de pessoas e às novas atribuições, resultado da extinção do SEF;
- A harmonização do sistema de avaliação do desempenho e da progressão na carreira;
- E a atualização do sistema retributivo, adequando-o à realidade económica e social do país, assente num quadro de justiça em paralelo com outros organismos do Estado.

Ainda no campo da valorização dos recursos humanos, importa fazer-se uma reflexão.

Estando numa Instituição que se pauta por um serviço de excelência e que é reconhecida pelo exímio desempenho das suas missões e atribuições, em que os resultados operacionais são disso reveladores, é normal e legítimo que os seus militares e civis sejam objeto de um crescente escrutínio público.

Um escrutínio que procura apontar para falhas na atuação, questionar procedimentos ou pôr em causa o nosso funcionamento e organização. O que não é normal, nem moralmente legítimo, é que, quando os militares e civis da Guarda são vítimas de crimes no exercício das suas funções, como ofensas à sua integridade física, injúrias, difamação e coação, se considere,



por vezes, que tal faz parte da sua atividade profissional e onde a retórica dá lugar à inação e onde a benevolência resulta em sentimento de impunidade e na desvalorização da autoridade pública e do Estado de Direito.

Por último, quero deixar uma palavra de confiança.

De Confiança sustentada na esclarecida perceção das vossas competências e responsabilidades.

De Confiança na vossa determinação, resiliência

e bom-senso, como garantia de uma Guarda eficaz, eficiente e exemplo de respeito.

Por tudo isto, acredito que continuarão a ser a pedra angular da Instituição, capaz de projetar a Guarda como uma Força de Segurança única, forte, coesa e cada vez mais Humana, Próxima e de Confiança.

O comandante-geral,

José Manuel Lopes dos Santos Correia.

Tenente-general.»

Visita do Curso de Promoção a Oficial General à Guarda Nacional Republicana



No âmbito do programa do Curso de Promoção a Oficial General, ministrado no Instituto Universitário Militar (IUM), a unidade curricular Planeamento Estratégico-Militar prevê a realização de uma visita de estudo ao Comando-Geral da Guarda Nacional Republicana, com o objetivo de proporcionar aos auditores um melhor conhecimento sobre a GNR, concretamente sobre as competências e capacidades da nossa instituição, no que respeita à sua missão, organização, atribuições e atividade operacional. Neste sentido, no dia 19 de maio de 2023, a Guarda Nacional Republicana organizou a visita da delegação dos 33 auditores do referido curso, que foram recebidos por S. Exa. o comandante-geral da Guarda Nacional Republicana (GNR),

tenente-general José Manuel Lopes dos Santos Correia, no Comando-Geral da GNR, em Lisboa. A esta delegação, composta por sete auditores da Marinha Portuguesa, treze do Exército Português, seis da Força Aérea Portuguesa, dois da GNR, três das Forças Armadas do Brasil e dois da Marinha de Moçambique, foi apresentado um brífingue sobre a Guarda Nacional Republicana, com o objetivo de permitir aos auditores do curso um contacto mais próximo com a missão da GNR, a sua atividade e capacidades, seguido de uma passagem pelo CINGOp e Museu da GNR, integrando ainda uma visita à Unidade de Intervenção, tendo a visita dos elementos do curso terminado ao final da tarde.

Comemoração do Dia da Criança nos Serviços Sociais da Guarda Nacional Republicana



No dia 20 de maio de 2023, realizou-se o evento comemorativo do Dia da Criança, sob o tema «O Mundo do Futebol», na Colónia de Férias da Costa de Caparica, com diversas atividades culturais e lúdicas, nomeadamente ateliês e *workshops*, atividades radicais e insufláveis, espaço para bebés, animação de rua, espetáculo musical e demonstração de meios da Guarda Nacional Republicana.

O evento foi presidido por S. Exa. o comandante-geral da Guarda Nacional Republicana, tenente-

-general José Manuel Lopes dos Santos Correia, e contou com a presença de mais 2.500 pessoas, das quais cerca de 1.100 crianças.

Para ilustrar o «Mundo do Futebol», os Serviços Sociais receberam o diretor da Federação Portuguesa de Futebol, Hélder Postiga, e os embaixadores Nélson Pereira e Beto, em representação da Fundação do Futebol Liga de Portugal, a que se juntaram, a convite dos SSGNR, os futebolistas Pedro Barbosa e Nuno Gomes, bem como o cantor David Carreira, que ajudaram a abrilhantar o evento.



O «Dia da Criança dos SSGNR» teve o apoio da Fundação Benfica, da Fundação Sporting, do Oceanário, da MEO, do jornal *A Bola*, da Fidelidade e da NOS, assim como de diversas instituições parceiras, designadamente a Galp Energia, a SABSEG, o Aquashow Indoor, o ZooMarine, a Delta e o Grupo Auchan, contando também com a participação de todos os clubes da Liga Portugal Bwin e a APAF - Associação Portuguesa de Árbitros de Futebol, através de diversas ofertas e equipamentos para o evento.

Condecoração do Representante da República para a Região Autónoma da Madeira



Em 24 de maio de 2023, o Exmo. juiz conselheiro Irineu Cabral Barreto, representante da República para a Região Autónoma da Madeira, visitou o Comando-Geral da GNR, no Carmo, em Lisboa, onde foi recebido com uma Guarda Honorífica por S. Exa. o comandante-geral da GNR, tenente-general José Manuel Lopes dos Santos Correia.

Cumprindo o protocolo habitual com o brio e decoro que caracterizam a nossa Instituição, a GNR organizou uma cerimónia na Sala General Afonso Botelho, no Comando-Geral, com intenção de condecorar o Exmo. juiz conselheiro Iri-

neu Barreto com a Medalha de D. Nuno Álvares Pereira – 1.ª Classe.

Após um bríngue institucional e uma passagem pelo CINGOp, foi dado início à cerimónia de condecoração com a leitura do currículo do Exmo. juiz conselheiro e do diploma de concessão da medalha, procedendo-se posteriormente à sua imposição, seguida de uma alocução de S. Exa. o comandante-geral da GNR, e de um breve discurso do Exmo. juiz conselheiro Irineu Barreto, tendo o evento findado com a habitual troca de cumprimentos e a oferta de uma lembrança institucional.

Dia do Guarda-Florestal



«Militares, Guardas-Florestais e Cíveis da Guarda Nacional Republicana,

Assinalamos hoje, dia 25 de maio, o Dia do Guarda-Florestal. Enquanto comandante-geral, é um enorme regozijo evocar e testemunhar o trabalho de excelência desenvolvido pelos nossos guardas-florestais, seculares herdeiros da proteção do ambiente, da riqueza cinegética, piscícola e florestal do nosso país.

É inegável o valor das fortes raízes históricas do Nosso corpo civil de guardas-florestais, que remontam a 1901, e que transportam um enriquecido acervo de qualificações, conhecimento e experiência, numa mais-valia que se tem demonstrado ímpar na prossecução do serviço da Guarda e das missões a si atribuídas.

Considero que o necessário processo de integração, que implicou um elevado esforço em adaptar pessoas e estruturas, materializa um reforço da capacidade de vigilância e fiscalização do Território Nacional Continental, em matéria de proteção e conservação da natureza e do ambiente, em especial, do nosso precioso tecido florestal.

O serviço prestado pelos nossos guardas-florestais é diferenciador, e concorre, direta e objetivamente, para a visão integrada de Polícia Ambiental Nacional, prosseguida pela Guarda e saliento o seu papel singular na Defesa da Floresta Contra Incêndios, sendo notável a atividade operacional desenvolvida, quer em ações de sensibilização e de prevenção, quer em atividades de fiscalização e repressão de ilícitos, do foro criminal e contraordenacional, assim como na investigação das causas de incêndios florestais. Com propriedade, posso afirmar que zelar pelo património natural é algo intrínseco ao ADN do corpo civil de guardas-florestais.

Guardas, Mestres e Mestres-Florestais Principais,

O legado histórico e os resultados operacionais obtidos constituem evidências do Vosso enorme valor.

Sois uma verdadeira pedra angular na prevenção e no combate contra as condutas contrárias às normas legais na área do ambiente e do

ordenamento do território, cujo objetivo último é a defesa da causa pública.

A conservação e a proteção da natureza e do meio ambiente têm-se revelado uma realidade complexa e um desafio colocado à estrutura do Serviço de Proteção da Natureza e do Ambiente (SEPNA), em particular aos guardas-florestais que, para cumprirem diariamente as suas missões, se apoiam em criteriosos padrões de eficácia e eficiência.

O sucesso alcançado que projeta o SEPNA, tanto a nível nacional como internacional, deve-se, também, a Vós, guardas-florestais, que souberam adaptar-se e renovar-se em conhecimento e experiência, norteados por um conjunto de princípios e valores distintivos que realçam o humanismo de Ser e Estar na Guarda.

Termino, deixando-vos uma palavra de conforto e de confiança.

De conforto, porque continuarei atento e empenhado em mitigar constrangimentos e acompanhar os Vossos anseios e aspirações. De Confiança, na Vossa capacidade para responder com oportunidade, responsabilidade e competência.

Estou certo de que continuarão a dar o Vosso melhor, em nome da proteção da natureza e do ambiente e no combate ao flagelo dos incêndios rurais, reafirmando a nossa Guarda como uma Força cada vez mais Humana, Próxima e de Confiança.

O comandante-geral,

José Manuel Lopes dos Santos Correia,
Tenente-general.»



Visita do Curso de Estado-Maior Conjunto à Guarda Nacional Republicana



No dia 26 de maio de 2023, a Guarda Nacional Republicana contou com a visita de estudo do Curso de Estado-Maior Conjunto (CEMC) 2022/2023, constituído por vinte e cinco auditores, sendo um oficial da Marinha Portuguesa, onze oficiais do Exército Português, um oficial da Força Aérea Portuguesa, seis oficiais da Guarda Nacional Republicana, um oficial do Exército de São Tomé e Príncipe, um oficial da Guarda Costeira de Cabo Verde, dois oficiais do Brasil, sendo um do Exército e outro da Marinha, e ainda dois oficiais do Reino de Espanha, dos quais um do Exército e outro da Guarda Civil.

O Curso de Estado-Maior Conjunto tem por fina-

lidade qualificar oficiais superiores das Forças Armadas, da Guarda Nacional Republicana, bem como oficiais oriundos de países amigos e aliados, para o exercício de funções de âmbito operacional e estratégico, em Estados-Maiores Conjuntos nacionais e internacionais.

Esta visita, realizada no Comando-Geral, em Lisboa, centrou-se em dar um melhor conhecimento sobre a realidade de funcionamento e organização da nossa Guarda, através da apresentação de um briefing institucional e de um vídeo de *plastron* aos auditores, incluindo uma passagem pelo CINGOp e Museu da Guarda, tendo o evento terminado com um almoço de convívio na messe de Oficiais.

Seminário com a Guarda Civil



Seminário Internacional «O Policiamento em Regiões Transfronteiriças e de Baixa Densidade – Desafios para as Forças de **Segurança e para as Comunidades**».

As áreas de fronteira entre Portugal e Espanha caracterizam-se pela carência socioeconómica e baixa densidade demográfica, o que não ajuda às oportunidades de cooperação e de integração.

Existem documentos político-estratégicos que discriminam medidas políticas que ajudam a mitigar os problemas inerentes aos territórios transfronteiriços e de baixa densidade, onde é fundamental criar condições adequadas no âmbito da saúde e do bem-estar, e outros serviços públicos como a segurança, o que deverá passar pelo reforço dos métodos de policiamento de proximidade especialmente dirigido às pessoas mais vulneráveis.

Nesta senda, a Guarda Nacional Republicana e a Guarda Civil de Espanha acordaram a organização de eventos para reflexão, sensibilização e divulgação sobre esta temática, e com a colaboração da Câmara Municipal de Serpa, realizou-se, no dia 30 de maio de 2023, um seminário internacional subordinado ao tema em título, com o objetivo de conhecer a realidade socioeconómica destes territórios e quais as medidas implementadas para a segurança e o bem-estar das populações, de modo a identificar boas práticas capazes de promover uma resposta assertiva e adequada.

O evento foi presidido por S. Exa. o ministro da Administração Interna, Dr. Luís Carneiro, que contou com a presença de S. Exa. a ministra da Coesão Territorial, Prof.ª Dr.ª Ana Maria Pereira Abrunhosa, na cerimónia de encerramento.

Dia Mundial da Criança



Em Portugal, assim como em vários outros países, o Dia Mundial da Criança celebra-se a 1 de junho.

Este ano, ao associar-se às comemorações do Museu da Presidência da República e do Instituto de Apoio à Criança, através do evento «Dia Mundial da Criança e do Brincar», a Guarda Nacional Republicana organizou, nos jardins do Palácio Nacional de Belém, em Lisboa, diversas atividades práticas e uma exposição estática de meios demonstrativos das valências da Guarda, com demonstrações cinotécnicas, entre outras, que foram um delírio para todas as crianças presentes, neste dia bastante interativo e dedicado inteiramente às crianças.



Concerto da Banda Sinfónica da GNR



Inserido nas celebrações do 112.º Aniversário da Guarda Nacional Republicana, em 7 de junho de 2023, a Banda Sinfónica da GNR atuou no Jardim do Cerco, em Mafra, em conjunto com a *Unidad de Música de la Guardia Civil* de Espanha, sob a orientação dos maestros alferes Ricardo Torres e tenente-coronel músico Don Jaime Ismael Enguídanos Royo.

Cerimónia de Cessação de Funções do Tenente-General Maurício Simão Tendeiro Raleiras



No dia 20 de junho de 2023, realizou-se a Cerimónia de Cessação de Funções do tenente-general Maurício Simão Tendeiro Raleiras, 2.º comandante-geral da Guarda Nacional Republicana.

A cerimónia decorreu na sala General Afonso Botelho e nos trâmites habituais e protocolares, contando com uma alocução de S. Exa. o comandante-geral, tenente-general José Manuel Lopes dos Santos Correia, e a entrega de uma lembrança institucional, tendo findado com um breve discurso do 2.º comandante-geral cessante.

Nesta cerimónia, marcaram presença vários comandantes e diretores, bem como os seus adjuntos, assim como chefes de Divisão e de Gabinetes, o sargento-mor da Unidade e representantes das várias categorias profissionais.



A Valência de Trânsito da Guarda Nacional Republicana

Origens e Evolução Histórica

Coronel Luís Branco (coordenador e comandante da Unidade Nacional de Trânsito)
Pelo capitão Celso Pereira, (Unidade Nacional de Trânsito), capitão Rui Costa (Comando Territorial de Leiria),
capitão Luís Canhoto (Comando Territorial de Lisboa) e capitão Pedro Fernandes (Divisão de Assessoria Jurídica).

1. Introdução

A fiscalização e o ordenamento do trânsito é, atualmente, algo que muito nos deve preocupar, pois a cada 23 segundos morre, em média, um utente da infraestrutura rodoviária – média mundial (*World Health Organization*, 2018). De acordo com os dados provisórios, no ano de 2022, em Portugal, morreram 459 pessoas nas estradas nacionais, além das 40.155 pessoas que ficaram feridas em consequência de acidentes rodoviários.

A questão da sinistralidade rodoviária foi algo que, desde cedo, preocupou a classe política portuguesa, a qual procurou dar resposta cabal ao fenómeno, através da criação sucessiva de estruturas de fiscalização e ordenamento do trânsito, bem como da criação de regimes sancionatórios.

Este artigo visa demonstrar a evolução das estruturas criadas em Portugal, com a finalidade de garantir o patrulhamento e a fiscalização rodoviária, a partir da primeira Polícia de Trânsito, passando pela criação e extinção da Brigada de Trânsito (BT) da Guarda Nacional

Republicana (GNR), finalizando com a estrutura atualmente existente.

Com este artigo ambiciona-se, em concreto, dar a conhecer a evolução da estrutura da valência de trânsito em Portugal e mais precisamente na GNR, identificando os aspetos contextuais que conduziram às diferentes mudanças estruturais.

O presente o artigo encontra-se estruturado em quatro partes. A primeira parte retrata a evolução das estruturas e do tráfego rodoviário em Portugal, até à criação da primeira Polícia de Trânsito. Por sua vez, a segunda parte refere-se à Polícia de Viação e Trânsito (PVT). A terceira parte trata da BT, desde a sua criação até à sua extinção e, por fim, aborda-se a evolução da formação da valência de trânsito.

2. Da evolução do tráfego rodoviário em Portugal ao surgimento da primeira Polícia de Trânsito

2.1. Evolução do tráfego rodoviário

As estradas em Portugal continental não sofreram muitas alterações de fundo, em termos de itinerários, desde o Império Romano

até à primeira metade do século XIX, e a sua distribuição deve-se fundamentalmente à geografia (e particularmente à orografia) e à localização dos agregados populacionais (Sousa M. L., 2013).

Segundo a mesma autora, no momento subsequente à introdução dos caminhos de ferro, a construção de estradas foi feita em torno de Lisboa e do Porto, e sobretudo prosseguiu através de grandes eixos, reforçando as pré-existências, ou seja, a ligação entre essas duas cidades e a ligação de Lisboa a Espanha – da Aldeia Galega (atual Montijo) a Elvas. Numa fase posterior, a partir da década de 1860, as estradas tornaram-se claramente subsidiárias dos caminhos de ferro, com a sua construção para as estações, em detrimento do que foi definido nos sucessivos planos. Por exemplo, no plano estabelecido pela carta de lei de 1862, de 15 de julho (figura 1), eram novamente considerados os grandes eixos, ligando cidades entre si ou estas a rios navegáveis, mas a associação das estações e percursos de caminho de ferro aos itinerários rodoviários já indicava a importância deste meio de comunicação. A realização do plano revelou, contudo, que os caminhos de ferro, cerca de cinco vezes mais rápidos e também mais baratos do que o transporte por estrada, tinham passado a dominar, o que contribuiu para que não se concretizassem as estradas previstas.

A construção de estradas em Portugal continental, desde a publicação da primeira lei moderna sobre estradas, em 1850, até à queda da Monarquia, em 1910, não sofreu grandes ruturas. À data da criação do Ministério das Obras Públicas, Comércio e Indústria,



Figura 1 - Vias de comunicação do reino a que se refere a Carta de Lei de 15 de julho de 1862.

havia um total de 218 quilómetros de estradas macadamizadas construídas no continente; entre 1852 e 1892, foram construídos cerca de 8427 km de estradas reais e distritais, tendo, no entanto, o ritmo abrandado sobretudo a partir da viragem do século e até meados dos anos vinte (Sousa M. L., 2013).

Em 1927, existiam 12.000 km de estradas, 10.000 dos quais completamente arruinados. Nesse ano, é criada a Junta Autónoma de Estradas (JAE), sendo desenvolvido um plano rodoviário que previa uma rede com 16.000 km de estradas nacionais. Entre 1928 e 1933, a JAE reconstruiu 3.800 km de estradas e construiu de raiz, 1.140 km. Para além disso, reparou e construiu um grande número de pontes (Farinha, 2010).

Segundo (Sousa M. L., 2013), a difusão dos veículos motorizados em Portugal foi marcadamente um fenómeno urbano (e que

acompanhou a urbanização do país), baseado, sobretudo, nos automóveis ligeiros e que conviveu, até relativamente tarde, com vários transportes não motorizados. Os distritos de Lisboa e do Porto tiveram sempre a maior parte dos veículos existentes. De acordo com informação do Anuário Estatístico de Portugal de 1921, citado por (Sousa M. L., 2013), naquele ano, a percentagem de veículos motorizados (automóveis ligeiros, pesados e motociclos) existentes, só nos distritos de Lisboa e do Porto, perfazia 71 por cento (43,7 no primeiro e 27,7 no segundo).

De acordo com a mesma autora, na década de vinte, o número de veículos motorizados cresceu de forma mais significativa relativamente às duas décadas anteriores: entre 1920 e 1925, o número destes veículos aumentou 50 por cento e quintuplicou entre 1926 e 1931. Além disso, diminuíram as assimetrias regionais, verificando-se um aumento do número de veículos nas cidades médias. Contudo, apesar de tal crescimento, Lisboa e Porto mantiveram uma grande polarização. Aliás, Jorge Borges de Macedo, citado por (Sousa M. L., 2013), sublinhou o aumento do número de veículos nas cidades próximas dos grandes centros (Lisboa e Porto) e também nas cidades ricas, mas distantes, como Beja, Évora, Faro e Castelo Branco.

2.2. A regulamentação da legislação rodoviária e o surgimento da primeira Polícia de Trânsito

Desde sempre, a missão de patrulhamento e fiscalização rodoviária esteve cometida como missão geral à GNR¹, à Repartição de Segurança da Direção-Geral da Segurança Pública² e, mais tarde, à Polícia de Segurança Pública³ (PSP).

As primeiras referências relativas à segurança, particularmente à disciplina dos utilizadores das ruas e estradas, ou seja, à ordem ou ordenamento, tiveram início com os primeiros regulamentos para a circulação de automóveis (Sousa M. L., 2014).

É em 1901 que é aprovado o primeiro regulamento de circulação de automóveis em Portugal (Ministério das Obras Públicas, Comércio e Indústria, 1901). O regulamento previa a necessidade de licença de condução que só seria obtida mediante idade mínima, registo criminal e policial limpo, atestado médico comprovativo da aptidão física e mental, e possuir conhecimentos para responder a um exame teórico e prático.

Nesta altura, também baseadas nestes critérios de seleção, surgem duas «classes» de condutores. Os condutores particulares, com capacidade financeira para possuir e usufruir do meio automóvel, e os condutores profissionais. Estes últimos, curiosamente, eram proibidos de ser sócios do Automóvel Clube de Portugal (ACP), procurando manter-se assim uma diferenciação de classe, pois eram os condutores profissionais que teriam de ser disciplinados, dado que, regra geral, eram responsabilizados pelos acidentes

¹ Nos termos do n.º 1 do artigo 1.º do Capítulo I, do Decreto com força de Lei, do Ministério do Interior, publicado no *Diário do Governo* n.º 103 de 1911, de 4 de maio, que cria a GNR, competia-lhe «A polícia das povoações, estradas, caminhos, pontes, canais, etc.».

² Nos termos do n.º 2 do artigo 19.º do Capítulo II, do Decreto n.º 4:166, da Direção-Geral da Administração Política e Civil, do Ministério do Interior, publicado no *Diário do Governo*, I Série n.º 91, de 29 de abril de 1918, que procede à reforma dos serviços policiais, compete à Repartição da Polícia de Segurança, da Direção-Geral da Segurança Pública: «A polícia do trânsito, veículos, ruas e lugares públicos».

³ Pelo Decreto-Lei n.º 25:338, de 16 de maio de 1935, é extinta a Direção-Geral da Segurança Pública e criado o Comando-Geral da PSP, a que ficam subordinados os serviços da Polícia de Segurança do continente e dos distritos da Horta e os de inspeção e fiscalização dos géneros alimentícios (artigo 2.º).

rodoviários, assim como pelo desgaste das estradas (Sousa M. L., 2014).

Fruto do crescente movimento de veículos motorizados na cidade de Lisboa, emergia a necessidade de se regulamentar e priorizar a fiscalização e ordenamento do trânsito. A este respeito, António Dias Maia Júnior (*Trânsito em Lisboa*, 1971, p. 15) referia que «a indisciplina no trânsito passou a ser a desordem do dia em toda a cidade, feita em excessos de velocidades, de “escape livre” e outros abusos, que provocavam um considerável número de vítimas».

Apesar da existência de alguma legislação reguladora da circulação rodoviária em Portugal⁴, como por exemplo, o regulamento de 1901, o primeiro Código da Estrada (CE)⁵ foi publicado apenas em 1928, salientando-se o facto deste diploma também criar a entidade tutelar das comissões técnicas de automobilismo, designado por Conselho Superior de Viação (CSV), na dependência da Direção-Geral de Estradas do Ministério do Comércio e Comunicações.

Com a criação do CSV, começa a institucionalização dos serviços de trânsito que passavam a estar a cargo do Estado e que foram sofrendo várias reorganizações com a criação da Direção de Viação (DGV) e a Direção-Geral dos Transportes Terrestres (DGT), até à atual Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária (ANSR) e Instituto da Mobilidade e dos Transportes (IMT). De destacar que ao CSV competia organizar o Corpo Especial de Fiscalização do Trânsito nas estradas, elaborando o respetivo regulamento, conforme consta do artigo 26.º do Decreto

n.º 14:988, de 6 de novembro de 1928, que promulga o CE, o que viria apenas a ser efetuado no ano de 1931, com a entrada em vigor do Regulamento para a execução do CE.



Figura 2 – Motociclistas do Corpo Especial de Fiscalização de Trânsito.

Em 1930, conforme descreve a epígrafe do Decreto 18:406, de 31 de maio, que procede à primeira alteração do CE,

«Está o policiamento das cidades geralmente assegurado. Mas sendo manifestamente insuficiente nas estradas, é indispensável a organização de brigadas móveis que, sem tolherem o desenvolvimento ou facilidade de comunicações, garantam a segurança do público e a necessária disciplina em todos os meios de transporte» (Ministério do Comércio e Comunicações – Gabinete do ministro, 1930, p.972).

Como já referido, em 1931, com a entrada em vigor do Regulamento para a execução do CE, através do Decreto 19:545, de 31 de março de 1931, é também regulamentado o Corpo Especial de Polícia de Trânsito, podendo considerar-se a primeira força de autoridade especializada

⁴Em 17 de junho de 1911, foi publicado o decreto com força de lei de 27 de maio, promulgado pelo Ministério do Fomento, que aprovou o Regulamento sobre a circulação dos automóveis.

⁵Decreto n.º 14:988, publicado no *Diário do Governo*, I Série n.º 30, de 6 de fevereiro de 1928, que promulga o CE e cria na dependência da Direção-Geral de Estradas um Conselho Superior de Viação.

na fiscalização e ordenamento do trânsito em Portugal. De acordo com aquele diploma legal, esta força, cuja organização competia ao CSV, era constituída por 11 subchefes ou ajudantes de esquadra e 20 guardas (figura 3), agrupados em brigadas móveis.

Os efetivos eram requisitados à PSP e o seu comando «poderia ser confiado a um oficial da PSP, com reconhecida prática e competência em serviços de trânsito [...]» (artigo 13.º). De salientar ainda que, de acordo com o artigo 15.º do mesmo Decreto, «as despesas com a organização e funcionamento do Corpo Especial de Fiscalização de Trânsito, ficam a cargo do CSV» e os vencimentos e gratificações do efetivo eram pagos pelo Orçamento do Ministério do Comércio e Comunicações⁶.

De acordo com os relatórios da Direção-Geral dos Serviços de Viação (DGSV), em 1934, as brigadas móveis, afetas ao Corpo Especial de Fiscalização de Trânsito, possuíam 17 automóveis ligeiros, 14 motos com *sidecar* e quatro motos simples. Em 1935, eram abertos os 11 primeiros postos fixos de fiscalização, localizados em pontos estratégicos, para um eficaz controlo do tráfego das principais estradas do país (Sousa M. L., 2014).

Ainda assim, paralelamente à necessidade de regulamentar, ordenar e fiscalizar o trânsito no país, continuava a existir uma grande oposição à fiscalização do condutor proprietário de automóvel ligeiro. Nos «10 mandamentos fundamentais de toda a circulação», publicados no Boletim do ACP em 1930, pode ler-se que a velocidade em si não constituía perigo e não deveria ter limites. Deste modo, o automobilista

CAPÍTULO IV

Pessoal

Art. 6.º O pessoal das secretarias do Conselho e das comissões técnicas de automobilismo e do corpo especial de policia de trânsito é o que consta do seguinte quadro:

Categorias	Conselho	Comissões técnicas de auto- mobilismo					Soma
		Norte	Centro	Sul	Açores	Madafa	
Secretarias							
Chefes de secretaria . . .	1	1	1	1	1	1	6
Escrivurários	8	4	2	8	1	1	22
Serventes	1	1	1	1	1	1	6
Corpo especial de policia de trânsito							
(Requisitados à policia de segurança pública)							
Sub-chefes ou ajudantes de esquadra	11	—	—	—	—	—	11
Guardas	20	—	—	—	—	—	20
	41	6	4	10	2	2	65

Figura 3 – Quadro Orgânico do Corpo Especial de Polícia de Trânsito.

particular deveria continuar livre de restrições, nomeadamente de limites de velocidade, fora das localidades (Sousa M. L., 2014).

Contrariando esta ideologia, as primeiras estatísticas produzidas pela DGSV em 1933, no seu primeiro relatório, mostravam que eram os condutores particulares os principais responsáveis pelos acidentes e os peões as principais vítimas. Segundo o mesmo relatório, os acidentes aconteciam maioritariamente nas cidades e vilas, sobretudo em Lisboa e Porto, que também possuíam a maioria dos veículos manifestados (Sousa M. L., 2014).

A rápida evolução da rede viária, no início da década de 30, levou à intensificação brusca dos transportes por estrada e consequentemente dos «problemas» relacionados com tal aumento de fluxo: a sinistralidade e a necessidade de ordenar e fiscalizar (Farinha, 2010).

O problema crescente começou a ganhar

⁶Nos termos do artigo 132.º do decreto 18:406, de 31 de maio de 1930.

mais importância no espaço público. Era necessário começar a produzir conhecimento sobre segurança rodoviária, acompanhando o resto do mundo naquela temática. Em 1935, concretizou-se o I Congresso de Automobilismo e Aviação Civil, em que alguns membros do ACP defenderam a necessidade de melhorar a segurança na circulação. O mesmo acontece em 1937, no II Congresso, sendo os membros do ACP reforçados pelo Auto-Club Médico Português (Sousa M. L., 2014). Em 1936, surgem o boletim estatístico de acidente de viação e as novas normas de compilação dos dados, reforçando o estudo sobre a problemática da sinistralidade rodoviária (Farinha, 2010). No ano seguinte, surge então a designada PVT.

3. Polícia de Viação e Trânsito – a transformação e a extinção

Em 1937, o designado Corpo Especial de Polícia de Trânsito passa a designar-se por PVT⁷, mantendo toda a sua estrutura e dependência, alterando apenas a sua nomenclatura, sendo também aprovado o seu plano de uniformes, fazendo esta referência a oficiais do exército em serviço na PVT⁸.

De acordo com as páginas de internet do Museu, Biblioteca e Arquivo Histórico da GNR (GNR, 2023) e da PSP (PSP, 2023), a PVT passa a ser a força responsável pela fiscalização das disposições legais e regulamentares sobre viação terrestre e transportes rodoviários. Destinava-se, sobretudo, ao ordenamento e fiscalização das vias exteriores aos centros urbanos e era organicamente dependente da Direção-Geral dos Serviços de Viação e Trânsito,

sendo o próprio recrutamento para ingresso na PVT efetuado entre elementos da PSP.

Não despidendo tais referências, segundo a legislação estudada, a PVT não era mais do que o Corpo Especial de Fiscalização de Trânsito com uma nova nomenclatura, não se comprovando que esta tivesse qualquer dependência funcional da PSP ou que fosse uma Unidade Especial daquela Polícia. Aliás, conforme referem as fontes anteriores, a PSP apenas cedia os seus efetivos, sendo que toda a organização do serviço, de acordo com a legislação em vigor à data, nomeadamente o já citado decreto 18:406, de 31 de maio de 1930, sempre foi da competência do CSV.

Inclusive ao nível ministerial essa dependência diferia. Enquanto que a PSP estava na dependência do Ministério do Interior, a PVT, aquando da sua criação, estava na dependência do Ministério das Obras Públicas e Comunicações. Tal como o Corpo Especial de Fiscalização de Trânsito, aquando da sua criação, que se encontrava na dependência do Ministério do Comércio e Comunicações, de acordo com o mesmo decreto.



Figura 4 – Efetivo da PVT.

⁷ Cf. Decreto n.º 27:838, de 9 de julho de 1937.

⁸ Art.º 10.º «Os oficiais do exército em serviço na P.V.T. usarão, segundo as normas para eles estabelecidas, o uniforme das respetivas armas ou serviços, com um emblema bordado a ouro, conforme a figura n.º 28, apostado na gola do dólman».

Na PSP existia uma «Polícia de Trânsito», criada em 28 de julho de 1925, que mais não era do que um conjunto de «Polícias Sinaleiros», bem descrita por António Maia Júnior (1971, p. 11), totalmente distinta da PVT.

Importa ainda acrescentar que, já na década de 30, havia uma preocupação com as questões preventivas dos comportamentos desviantes dos agentes fiscalizadores, sendo que através do Decreto-Lei n.º 27:588, de 18 de março de 1937, tinha sido determinado ao efetivo da PVT que não teriam qualquer participação nas «multas» aplicadas por seu intermédio.

Por sua vez, no ano de 1941, através do Decreto-Lei n.º 31:244, de 2 de maio, tal preocupação tornou-se extensiva a «outras formas de participação lucrativa nos resultados da repressão das transgressões», podendo-se concluir que seria uma forma de evitar o excesso de zelo e a busca desmedida de resultados por parte daquela força.

No início dos anos 40, devido à Segunda Guerra Mundial, verificou-se uma escassez de materiais e de mão-de-obra, abrandando a melhoria da rede rodoviária portuguesa anteriormente enunciada. De igual forma, dificultou a manutenção do parque automóvel, tanto por falta de peças, como por escassez de combustíveis e dificuldade em colocar novos veículos em circulação. Contudo, ainda que se verificasse alguma oposição por parte de alguns membros do ACP, que eram deputados, a questão da sinistralidade continuou a marcar presença nos debates da Assembleia Nacional, antevendo-se assim, a necessidade de alterar a legislação «benévola» relativamente ao automobilista e à tendência de desculpabilização

dos automobilistas nos acidentes, com uma contínua preocupação do governo nesta problemática (Sousa M. L., 2014).

Assim, em 1945, segundo o relatório da DGSV referente a esse mesmo ano, existiam cerca de 80 postos fixos da PVT (Sousa M. L., 2014), que «[...] tinham um aspeto pitoresco, eram em forma de quiosque, estavam colocados junto às estradas, nas entradas das povoações, pontes ou outros pontos rodoviários estratégicos»⁹ (GNR, 2023).



Figura 5 - Posto Fixo da PVT.

Em 1949, dá-se um marco importante para a GNR, antevendo-se, naquele ano, aquilo que viria a ser o futuro da PVT. Como vimos até aqui, as fileiras desta força eram alimentadas exclusivamente por elementos da PSP, contudo, conforme refere a epígrafe do Decreto-Lei 37:623, de 19 de novembro, o «recrutamento é por vezes difícil, por os quadros desta polícia se encontrarem desfalcados, pelo que se torna indispensável alargá-lo à Guarda Nacional Republicana, cujo pessoal, em especial o dos serviços motorizado e rural, está apto a assimilar o serviço da PVT, por as funções

serem semelhantes».

Com esta integração, tendo em conta que as duas forças que guarneciam a PVT eram totalmente distintas na sua génese (uma de natureza civil e outra de natureza militar), através daquele diploma foram uniformizados os vencimentos e todo o efetivo ficou sobre a alçada do mesmo regulamento de disciplina¹⁰.

Em 1954, através do Decreto-Lei n.º 39672, de 20 de março, era aprovado o novo CE, em razão do melhoramento e da ampliação da rede de estradas e do aumento do tráfego rodoviário verificado nos anos trinta e quarenta (Ministérios do Ultramar e das Comunicações, 1954). Tal diploma viria a prever a necessidade de existir um «alargamento dos poderes de fiscalização a organismos vários». Neste diploma, verifica-se a atribuição de competência para fiscalização à DGTT, por intermédio da PVT, à GNR, à PSP e às Polícias Municipais.

Além disso, veio reconhecer a necessidade de prever a punição criminal em caso de acidente, bem como estabelecer a embriaguez ou o abandono de vítima em local de acidente como crime voluntário (Ministérios do Ultramar e das Comunicações, 1954).



Figura 6 – Policiamento de prova desportiva por efetivo da PVT.

No entanto, os anos seguintes não foram positivos, antes pelo contrário. O número de vítimas mortais resultantes de acidentes de viação tornava-se preocupante. O quadro que se segue apresenta muito resumidamente a evolução do número de acidentes rodoviários com vítimas, assim como o número de vítimas mortais, no período de 1960 a 1970, de onde se destaca que, em 10 anos, o número de vítimas mortais aumentou para mais do dobro.

Ano	N.º de acidentes com vítimas	N.º de vítimas mortais
1960	12537	641
1965	16538	920
1970	22662	1417

Quadro 1 – Evolução da sinistralidade com vítimas e vítimas mortais de 1960 a 1970. Fonte: adaptado de Pordata (2023).

Ainda na década de 60, em 1965, representativo da enorme exigência da sociedade em relação à sinistralidade, é fundada a Prevenção Rodoviária Portuguesa (PRP), pelo Lyon Club de Lisboa. A PRP surge inicialmente enquanto uma associação sem fins lucrativos e com o objetivo de prevenir os acidentes rodoviários e as suas consequências. Mas em 1966, é reconhecida pelo governo como instituição de utilidade pública. «Já nessa altura, a elevada sinistralidade rodoviária preocupava alguns dos setores da sociedade e ao Lyon Clube de Lisboa sensibilizou-o, em particular, as crianças vítimas deste flagelo» (PRP, 2023).

Olhando o cenário rodoviário português de 1970, temos que: (1) Não obstante os custos da guerra do ultramar, a década de 60 caracterizou-se por uma aceleração do crescimento económico (Rocha, 1997), o que juntamente com outros fatores, contribuiu

¹⁰ Epígrafe do Decreto-lei n.º 37:623, de 19 de novembro de 1949.

para a massificação do automóvel (Educação Rodoviária, s.d.); (2) Em 1970, existiam 88934 veículos matriculados em Portugal (Pordata, 2023); e, (3) Atendendo a que o CE vigente datava de 1954 (Decreto-Lei n.º 39672, de 20 de março), considerou-se oportuno, em 1970, alterá-lo (Decreto n.º 424/70, de 4 de setembro), pretendendo-se, entre outros aspetos, uma maior segurança na circulação (Ministério das Comunicações, 1970).

Em 1970, o governo extinguiu a PVT, transferindo para a GNR «a competência para a fiscalização do cumprimento das disposições legais e regulamentares sobre viação terrestre» (Ministérios do Interior e das Comunicações, 1970, p. 770), através da criação da Brigada de Trânsito (BT).



Figura 7 – Inauguração da Ponte 25 de Abril.

4. A Brigada de Trânsito

Foi na parada do 4.º Esquadrão do Regimento de Cavalaria da GNR, em Lisboa, Ajuda, em 29 de junho de 1970, que se realizou a primeira formatura da BT, que dois dias mais tarde viria formalmente a iniciar a sua atividade, presidida pelo então ministro dos Transportes e Comunicações, Eng.º Rui Sanches, e demais ministros e comandantes da GNR, sob o comando do coronel Giacomino Ferrari, primeiro comandante da BT.

Era ministro do Interior, o Dr. António Gonçalves

Rapazote, o qual, no ato da tomada de posse do general Adriano Augusto Pires, como comandante-geral da GNR, em 1 de julho de 1970, abordou a questão das competências recentemente atribuídas à GNR. Enfatizou a importância desta missão, fundamentando tal relevância pelo número de acidentes mortais ou de extrema gravidade que ocorriam à época. Ademais, esclareceu que a criação da BT, integrada na orgânica da GNR, correspondia a uma «necessidade de especialização com vista ao reforço dos meios de vigilância e de segurança de todo o espaço rural» (Rapazote, 1970 cit. por Defesa Nacional, 1970, p. 204). Por fim, elucidou que nenhuma outra corporação conseguiria prosseguir eficazmente a missão da vigilância e da disciplina do trânsito, por razões como o seu espírito de dever, honestidade em cumprir, esforço, prática em lidar com a população e também por dispor de uma cobertura que assegurava o desempenho da sua missão, em todo o território nacional (Defesa Nacional, 1970).



Figura 8 – Motociclista da BT.

Sobre a Unidade propriamente dita, o seu dispositivo inicial era composto por uma Companhia de Comando, quatro Grupos

Regionais de Trânsito (GRT), os quais agrupavam 18 Destacamentos de Trânsito (DT) – um por cada distrito (Ministério da Interior e das Comunicações, 1970).

Não deixa de ser curioso que até a própria lei dispunha sobre a forma como administrativamente a BT se deveria organizar («os GRT e os DT ficavam destacados e adidos, respetivamente, nos batalhões e nas companhias da GNR afetos ao serviço rural») e, mais ainda, sobre a forma como se procederia à difusão das ordens («através dos comandos das unidades territoriais em que as unidades de trânsito se encontravam destacadas») (Ministério do Interior e das Comunicações, 1970).



Figura 9 – Efetivo da BT numa cerimónia militar.

Para a constituição da BT, o artigo 7.º do Decreto-Lei n.º 265/70, de 12 de junho, previa um aumento dos quadros da GNR, de

acordo com o quadro que se segue, o que na prática materializava o quadro orgânico de referência da BT:

Mapa a que se refere o artigo 7.º do Decreto-Lei n.º 265/70

Categorias	Número de unidades
Coronel	1
Major (2.º comandante)	1
Capitães	6
Tenentes	24
Sargento-ajudante	1
Primeiros-sargentos	5
Segundos-sargentos	40
Primeiros-cabos	103
Soldados (com mais de cinco anos de serviço)	440
Total	621

Figura 10 – Quadro Orgânico da BT em 1970.

Na verdade, esta nova Unidade da GNR manteve o seu *status quo* com as sucessivas revisões previstas no Decreto-Lei n.º 333/83, de 14 de julho, Portaria n.º 72/85, de 25 de setembro, Portaria n.º 843/92, de 1 de setembro e, mais tarde, através do Decreto-Lei n.º 231/93,



Figura 11 – Efetivo da BT numa ação de controlo velocidade.

de 26 de junho. Inclusive a sua estrutura foi fortalecida com a implementação de mais um GRT, um Grupo de Ação de Conjunto (GAC) e cinco DT, além dos 18 inicialmente previstos, com o conseqüente reforço de meios humanos e materiais.

No que tange à evolução dos recursos humanos, em 1990 a BT era constituída por cerca de 1500 militares (Ramos, 1990) e, em 31 de dezembro de 2008 (dia anterior ao da sua extinção), encontravam-se colocados na BT 2312¹¹ militares (muito acima dos 621 inicialmente previstos), de acordo com a distribuição que se segue.

Categoria	N.º de militares
Oficiais	58
Sargentos	258
Praças	1996

Quadro 2 - Efetivo da BT em 31 de dezembro de 2008
Fonte: Departamento de Recursos Humanos do Comando da Administração de Recursos Internos da GNR.



Figura 12 – Militares da BT em ação de patrulhamento na Ponte 25 de Abril.

Por sua vez, os recursos materiais disponíveis acompanharam, necessariamente, o crescente aumento de efetivo.

Em 1990, a BT possuía cerca de 200 motocicletas, 400 veículos automóveis, bem



Figura 13 – Helicóptero da BT.

como dois helicópteros (Ramos, 1990). Em 2006, a pedido do governo, foi feito um estudo pela consultora Accenture sobre a racionalização de estruturas da GNR e PSP. Do respetivo relatório emergiu a proposta de um novo modelo de estrutura organizacional, em que o dispositivo da BT ficaria integrado nas Unidades Territoriais, o que permitiria: (1) otimizar a utilização de meios humanos e materiais; (2) eliminar replicações ao nível dos serviços administrativos; e (3) obter uma melhor coordenação e articulação operacional (Accenture, 2006).

Deste modo, em 2007, foi aprovada uma nova lei orgânica da GNR (Lei n.º 63/2007, de 6 de novembro), a qual extinguiu a BT, criando a Unidade Nacional de Trânsito (UNT), definindo a



Figura 14 – Efetivo da valência de trânsito em ação de patrulhamento.



PELA LEI E PELA GREI



integração dos DT nos Comandos Territoriais. Ao longo dos seus 53 anos de existência, a caracterização das viaturas da valência de trânsito da GNR teve várias versões.

No seguimento da aprovação do novo Regulamento de Caracterização de Veículos da GNR, em 2022 deu-se início a um processo de uma nova caracterização das viaturas da valência de trânsito, por forma a conferir uma maior visibilidade às patrulhas.



Figura 15 – Nova caracterização das viaturas da valência de trânsito.

5. A Formação

Para valorizar a formação técnica dos seus militares, a BT sempre dedicou uma atenção especial à formação, colocando-a mesmo como uma das suas prioridades. Os seus elementos

eram recrutados noutras Unidades da Guarda, antes de serem afetados ao dispositivo de trânsito, sujeitando-os a um estágio de quatro semanas, em que era ministrada a formação essencialmente vocacionada para a legislação rodoviária.

Em 1976, deu-se o grande salto qualitativo na formação na BT. O estágio de quatro semanas deu lugar ao Curso de Trânsito com a duração de quatro meses, com o primeiro a iniciar-se em 4 de maio de 1976. Para além da legislação estradal, o currículo do Curso foi enriquecido com outras disciplinas, tendo a formação se radicado com armas e bagagens nas instalações da Colónia de Férias da GNR, situada na Costa da Caparica.

Os cursos foram sendo sucessivamente melhorados e chegaram a durar um ano letivo. O grau de dificuldade espelhava-se na reprovação que se fazia periodicamente. A elevada exigência conduziu a que, em média, apenas metade dos formandos que iniciavam o Curso de Trânsito terminassem com aproveitamento. A sua qualidade era reconhecida e colocava-os indiscutivelmente ao lado das melhores Polícias de Trânsito da Europa em conhecimentos



Figura 16 – Cerimónia de encerramento do Curso de Trânsito na BT.

PELA LEI E PELA GREI

técnicos e de atuação.

Os primeiros vinte e cinco Cursos de Trânsito estiveram sob a responsabilidade da BT, os quais exigiam muito esforço, dedicação e entrega dos formandos, mas também dos seus formadores, oficiais e sargentos, bem como dos cabos monitores.

Em 18 de junho de 1993, por decisão do comandante-geral da Guarda, o Curso de Trânsito passou a ser ministrado na Escola Prática da GNR, sob a responsabilidade daquela Unidade de Ensino, com a orientação técnica da BT, situação que perdurou até à extinção da BT, em 31 de dezembro de 2008, tendo até então sido ministrados quarenta e um Cursos de Trânsito.

Em 1 de janeiro de 2009, nasce a Unidade Nacional de Trânsito (UNT), herdeira e depositária do espólio da BT, passando a Secção de Formação e Treino daquela Unidade

Especializada a assumir a área de formação e uniformização de procedimentos da valência de trânsito do dispositivo da GNR, apoiando a formação ministrada pela Escola da Guarda aos Cursos de Trânsito.

Em 2022, o Curso de Trânsito passa a designar-se por Curso de Trânsito e Segurança Rodoviária, tendo sofrido uma reestruturação, procedendo-se à sua certificação.

Para além do apoio ao Curso de Trânsito, cabe à UNT ministrar cursos técnico-profissionais aos militares da valência de trânsito do dispositivo da GNR, nomeadamente cursos de operador dos vários equipamentos especiais utilizados na fiscalização rodoviária (Balanças e cinemómetros radar, lidar e de perseguição), bem como de determinadas matérias de alguma complexidade, nomeadamente de fiscalização de tacógrafos e de mercadorias perigosas.



Figura 17 – Cerimónia de encerramento do Curso de Trânsito na EG.





6. Em Conclusão

Em Portugal, a sinistralidade rodoviária tem vindo a ser, nas últimas décadas, um dos principais focos de abordagem e tomada de medidas, por forma a encontrar métodos que a possam reduzir. Também o poder político prioriza, nas suas estratégias governativas, políticas públicas de combate a este fenómeno que, anualmente, ceifa a vida de centenas de pessoas, deixando feridas outros milhares, em paralelo com os avultados danos patrimoniais causados.

Esta temática ganhou relevo no início do século XX, aquando do aumento do número de veículos a circular e consequentemente do número de acidentes, sentindo-se a necessidade de se regular as regras estradais e de circulação rodoviária, e de incrementar forças policiais para a fiscalização do seu cumprimento.

Como se constatou, tanto a GNR como a PSP sempre mantiveram competências genéricas no âmbito da fiscalização rodoviária. Contudo, fruto do aumento exponencial do número de veículos a circular e da desordem que se fazia sentir na altura, em 1928 é promulgado o primeiro CE. Com a entrada em vigor do CE, é também criado o CSV que fica responsável pela organização do Corpo Especial de Polícia de Trânsito, o que viria a ser efetivado apenas em 1931, com a entrada em vigor do Regulamento do CE. Considera-se que este corpo é efetivamente a primeira polícia de trânsito em Portugal, com competências específicas e vocacionada exclusivamente para o patrulhamento e fiscalização rodoviária.

A referida força era exclusivamente alimentada por elementos da PSP. Não desconsiderando algumas referências, a interpretação conduziu a que esta força fosse totalmente autónoma, não tendo qualquer dependência funcional ou

orgânica da PSP, já que dependia de ministérios diferentes e a entidade responsável pela organização, gestão e administração do Corpo Especial de Polícia de Trânsito, era o CSV.

No ano de 1937, o governo decidiu alterar a denominação do Corpo Especial de Polícia de Trânsito para PVT, bem como o seu regulamento de uniformes. Com a evolução das vias e constante aumento do número de veículos a circular, inclusivamente fora de Lisboa e Porto, aumentava a necessidade de recursos humanos da PVT. No entanto, naquele momento, também a PSP sentia carência de efetivos. Assim, em 1949, o governo decidiu que os militares da GNR passassem também a ser integrados nos efetivos da PVT, havendo uma convivência destas duas forças, totalmente distintas na sua génese, na mesma polícia, adaptando-se os seus vencimentos e o seu regulamento de disciplina. Importa destacar que, ao longo deste período, houve sempre uma preocupação relativamente à prevenção dos comportamentos desviantes dos agentes fiscalizadores, havendo sempre um reforço legislativo que pudesse combater esse fenómeno. Em 1970, dá-se um marco importante na história da GNR. A PVT, inicialmente alimentada por elementos da PSP e mais tarde também por elementos da GNR, é extinta. Tudo normal, não fosse esta extinção resultar na criação de uma unidade integrada na estrutura da GNR, a BT. Esta força veio inicialmente aproveitar os recursos humanos da GNR e da PSP que prestavam serviço na PVT e se quiseram manter na especialidade. Houve uma decisão do governo da altura em militarizar esta força especial de fiscalização rodoviária, com o argumento de que nenhuma outra corporação conseguiria prosseguir eficazmente



a missão da vigilância e da disciplina do trânsito. Alegavam-se razões como o seu espírito de dever, honestidade em cumprir, esforço, prática em lidar com a população e também por dispor de uma cobertura que assegurava o desempenho da sua missão em todo o território nacional (Defesa Nacional, 1970).

Tornando-se numa força de referência em Portugal, a BT atingiu o seu auge no final da década de 90 e início do século XXI, reconhecida pela população e por todas as entidades que com ela trabalhavam, augurando um grande prestígio para a GNR e para o país em termos internacionais. Reconhecida pela sua «Isenção, Firmeza e Cortesia», lema que a acompanhou, foi

extinta no ano de 2008, com base num relatório que invocava a otimização de meios e dos serviços administrativos. Apesar do argumento público, que fundamentou a extinção daquela Unidade, ter sido a gestão de recursos, é-se conduzido no racional que as razões de fundo que originaram tal decisão política se prenderam com outros motivos pouco claros.

Para valorizar a formação técnica dos seus militares, a BT sempre dedicou uma atenção especial à formação, colocando-a mesmo como uma das suas prioridades. O grau de dificuldade dos Cursos de Trânsito espelhava-se na reprovação que se fazia periodicamente. A elevada exigência conduziu a que, em média, apenas metade dos





formandos que iniciavam o Curso de Trânsito, terminassem com aproveitamento. A qualidade da formação era reconhecida e colocava-os, indiscutivelmente, ao lado das melhores Polícias de Trânsito da Europa, em conhecimentos técnicos e de atuação.

Para além do descrito, conclui-se que a problemática do aumento da sinistralidade e das suas consequências antecedeu todas as reestruturações do dispositivo de trânsito em Portugal, à exceção da extinção da BT.

Assim, volvidos sensivelmente 14 anos desde a extinção da BT, com a consequentemente

criação da Unidade Nacional de Trânsito, tendo-se definido pela integração dos DT nos Comandos Territoriais, seria pois importante analisar e refletir os impactos no ordenamento, patrulhamento e fiscalização rodoviária na área de jurisdição da GNR que as mudanças da estrutura orgânica do dispositivo de trânsito tiveram, e, qual seria a melhor forma de combater este fenómeno da evolução da sinistralidade rodoviária, que se mantém atual e no topo da agenda em Portugal, estando novamente os seus níveis e as suas consequências em notória ascensão.

História das Epidemias e Pandemia de 1918-19 na GNR e em Portugal

Pelo coronel Reinaldo Nuno Valente de Andrade

Portugal, desde a sua fundação, sempre foi assolado por graves surtos epidémicos, tal como a Humanidade.

Os primeiros relatos históricos de epidemias surgiram no século V a.C., com o historiador grego Tucídides, que na pioneira obra *Guerra do Peloponeso*, descreveu como uma peste chegou a Atenas e provocou grande mortandade, registando ainda que os que sobreviviam à infeção eram poupados a essa praga nos surtos dos anos seguintes. Poucos anos depois, o grego Hipócrates, filósofo e «pioneiro da medicina», descreveu esse tipo de enfermidade, como hoje entenderíamos a gripe, de tipo sazonal.

A mais conhecida das antigas epidemias foi a «Peste Negra», que marcou tragicamente a Idade Média e foi relatada em Portugal na grave crise dinástica nacional de 1383-85. Surtos da praga marcaram, sobretudo, o século XIV e seguintes, com o auge da pandemia a ocorrer nos

anos de 1346 a 1353, vitimando um número que poderá ter atingido os 200 milhões, baixando significativamente a população europeia de então em cerca de um terço.

Mais recentemente, surgiram pandemias com grande impacto a nível nacional, sobretudo as de finais do século XIX e já no século XX, as de 1918, 1957, 1968 e no milénio atual, as de 2009 e a do ano de 2020.

Todavia, a pandemia de 1918, que ocorreu há 101 anos e ficou conhecida por Pneumónica ou «Gripe Espanhola», foi a que mais vítimas mortais provocou num curto espaço de tempo na história nacional e da Humanidade. Estima-se que terá vitimado, em apenas dezoito meses, cerca de 30 a 200 milhões de pessoas, em todo o mundo, e em Portugal, um número variável entre 60.000 e 135.000 mortes.

A Pneumónica, por ter coincidido com o período final da I Guerra Mundial, foi pouco divulgada e

documentada, carecendo de maior investigação, quer no nosso país, quer internacionalmente.

O mesmo se passa com a investigação dessa centenária pandemia em termos da segurança interna e da respetiva intervenção das forças de segurança. Aqui, é de destacar a preocupação que o regime republicano introduziu em termos sanitários, de higiene e saúde pública, inclusivamente na Guarda Nacional Republicana (GNR ou Guarda), realçando-se as seguintes obras produzidas pela instituição e existentes na Biblioteca da GNR: *Cartilha de Hygiene*, da Chefia do Serviço de Saúde da GNR, de 1911; *Regulamento do Serviço de Saúde da Guarda Nacional Republicana*, de 1923; *Breves Noções Práticas de Higiene e Profilaxia*, da Chefia do Serviço de Saúde da GNR, de 1940, para além dos normativos inseridos no *Regulamento Provisório para o Serviço da Guarda Nacional Republicana*, de 1911 e o *Regulamento Provisório para Execução dos Serviços Administrativos da GNR*, de 1911, em que são tratados assuntos referentes à gestão do serviço clínico, enfermagem, postos de socorros, enfermarias, hospitalização, farmácias, medicamentos, alimentação, doenças, doentes e convalescentes, etc.

Acerca da investigação de surtos epidémicos e da pandemia de 1918-19, em termos da segurança interna, irei procurar evidenciar neste texto alguns dos factos documentados no Arquivo Histórico da GNR.

As preocupações com a saúde humana e animal são uma constante na história das forças de segurança nacionais. Os cuidados higiénico-sanitários dos militares das Guardas e das suas comunidades foi sempre evidenciado, desde o primeiro decreto orgânico da Guarda Real da Polícia de Lisboa, datado de 10 de dezembro

de 1801.

Quanto à saúde animal, destaca-se na GNR, em meados de 1914, que as nossas patrulhas nos campos tinham como incumbência «perguntar aos respectivos guardadores, se os animais que trazem estão ou não doentes, com algumas das doenças contagiosas» e em caso afirmativo, participar os factos e tomar medidas imediatas para impedir a continuação do contágio (cf. Ordem à Guarda n.º 68 de 29-06-1914).

Perante a emergência de graves epidemias, especialmente a de 1918-1919, logo se procurou acautelar o reforço extraordinário do orçamento, especialmente na rubrica de «despesas extraordinárias de saúde» (cf. Decreto n.º 5.004, in Boletim da Guarda Fiscal n.º 6 de 31-10-1918). Lamentavelmente, no caso do arranque da pandemia, em abril e maio de 1918, não se tomaram, de imediato, medidas enérgicas preventivas. Efetivamente, o surto chegou ao teatro de operações de França, em plena Grande Guerra, através das forças expedicionárias americanas, em data próxima da ocorrência da trágica batalha de La Lys.

No mês seguinte chegaria a Portugal, aquando da primeira fase do surto epidémico, proveniente da fronteira terrestre espanhola, instalando-se em Vila Viçosa e daqui se propagaria ao Alentejo e às cidades de Lisboa e Porto, declinando no mês de junho de 1918, não tendo a morbilidade, nem a mortalidade que teria a segunda fase.

Esta reemergiu no mês de agosto no Porto, donde irradiaria para a região do Douro, sobretudo no distrito de Vila Real e do Minho. Aqui afetou, sobretudo, Cerveira, Melgaço, Monção, Paredes de Coura, Valença e Viana do Castelo, bem como a generalidade das áreas frontei-

ras à Galiza espanhola. A irradiação continuaria para as Beiras e litoral centro do país, e a partir de setembro para o Sul, atingindo o Algarve no mês de outubro, em pleno pico da Pandemia. Em novembro, aquando do Armistício da Grande Guerra, o mundo encontrava-se no auge da pandemia que se perlongaria até ao início de 1919. Esta segunda fase da pandemia foi comparavelmente a mais mortífera de todas as pandemias, ultrapassando bastante a morbilidade e mortalidade dos diversos surtos epidémicos da segunda metade do século XIX, bem como de todas as pandemias que se seguiram até à atualidade. Uma terceira vaga, de menores consequências, incluindo em Portugal, ocorreria de seguida, entre abril e maio de 1919.

A pneumónica em Portugal foi responsável por mais vítimas mortais do que todas as frentes da I Guerra Mundial, de França, Moçambique, Angola e nas revoluções, contrarrevoluções da Guerra Civil intermitente que ocorreu nesses anos na «Frente Interna» nacional. A queda populacional no nosso país foi elevada, variando as estatísticas entre 60.000 e as 135.000 vítimas mortais, atingindo uma taxa de mortalidade de vinte e dois por mil habitantes, superior à taxa que se verificou na maioria dos países europeus, incluindo a de Espanha que deu origem ao nome «Gripe Espanhola».

Como se pode observar no quadro 1, apresentado no final, a taxa de mortalidade aumentou muito significativamente em todos os distritos do país e nas ilhas adjacentes, verificando-se uma sobremortalidade média, estimada em 185%, em 1918, face ao ano anterior. Essa sobremortalidade atingiu um máximo de 222% no distrito de Coimbra, seguido de perto por Vila Real, Leiria, Santarém, Faro, Viseu, Bragança,

Beja, Guarda e Castelo Branco. O menor aumento da sobremortalidade ocorreu no Funchal, com 95% (este valor não inclui o ano de 1918), seguido a grande distância pelos distritos de Ponta Delgada, Braga, Aveiro, Portalegre, Viana do Castelo, Porto, Lisboa e Évora.

As principais cidades do país, Lisboa e Porto, de maior concentração populacional, registaram naturalmente os maiores números de óbitos, respetivamente 18.338 e 17.865, sendo que na capital, em apenas dois meses, registaram-se cerca de 9.000 vítimas mortais. Contudo, a taxa de sobremortalidade nessas cidades ficou abaixo da média nacional, sendo que a maior incidência de morbilidade e mortalidade ocorreu nas zonas rurais. Aqui, em algumas localidades do interior, atingiram-se taxas de mortalidade de cerca de 10%, sendo que a maior taxa de mortalidade ocorreu em Benavente, onde acabaram por falecer sete em cada dez habitantes.

Ao invés da atual pandemia (que atinge, sobretudo, a faixa etária mais idosa e vulnerável) a Pneumónica incidiu na faixa etária de jovens e jovens adultos, duplicando entre os 15 e os 40 anos de idade, vitimando especialmente a faixa etária dos 25 aos 35 anos, com uma sobremortalidade de vítimas do sexo feminino (aumentou cerca de três vezes e meia em relação às vítimas mortais registadas no ano anterior ao surgimento da epidemia).

A pandemia afetou todas as classes sociais, com incidências nas classes mais desfavorecidas. Foram vítimas da Pneumónica personalidades ilustres como o conde de Almeida Araújo, o neto do visconde de Alvalade, os compositores António Fragoso e Pedro Blanco, os pintores Amadeo de Souza-Cardoso e Santa-Rita e os «Pastorinhos» de Fátima, Jacinta e Francisco.

A nível internacional, a Pneumónica afetou os chefes de Estado de Espanha, EUA e Brasil e os chefes de governo da Alemanha, França e Grã-Bretanha.

Em termos mundiais, as estatísticas da Pneumónica variam, apontando para a existência de 30 a 100 milhões de vítimas mortais, ou mesmo 200 milhões de mortes, que representavam à época cerca de 5% da população mundial. Atualmente, as vítimas mortais corresponderiam a valores próximos dos 200 a 425 milhões.

Aquando da segunda fase da Pneumónica, cerca de três meses depois da deflagração, no arranque da primavera de 1918, já o surto se tinha espalhado em todo o território nacional e na generalidade do globo terrestre, atingindo rapidamente o pico da pandemia. Tal ocorreu em vésperas do Armistício, em que Portugal, tal como os demais países vencedores da Grande Guerra, anunciaram comemorações públicas e mesmo «feriado e festa nacional o dia 12 de Novembro de 1918» (*cf.* Decreto n.º 4931, *in* Ordem à Guarda n.º 59 de 18-11-1918). As festividades eram compreensíveis, todavia, as elevadíssimas concentrações humanas aquando das comemorações que se verificaram em Portugal e na generalidade dos países vencedores, em nada beneficiaram a contenção da pandemia.

Em Portugal, o chefe de Estado que decretou estas festividades, Sidónio Pais, no mês seguinte, acabou assassinado na Estação do Rossio, em Lisboa, quando iniciava uma deslocação ao Porto, onde se preparava já a revolução monárquica (Sidónio ascendeu à chefia do Estado e do governo após liderar uma revolução em Lisboa, que fez cair o chefe do Governo, o ministro da Defesa e demais ministros do governo, meses

depois do corpo expedicionário português começar a combater nas trincheiras de França, ao lado dos Aliados, na Grande Guerra).

Dois meses depois do Armistício e um mês depois do assassinato de Sidónio, em plena pandemia, na região Norte impôs-se um governo contrarrevolucionário, «trauliteiro», designado por «Monarquia do Norte», que em fevereiro de 1919 se contagiaria a Lisboa e cuja contrarrevolução monárquica «cairia» na chamada «escalada» ou batalha de Monsanto. 25 dias depois de reinstaurada a monarquia a Norte, ocorreria a derrota definitiva dos monárquicos, com o derrube da Junta Governativa do também designado «Reino do Quarteirão», às mãos do comandante do Esquadrão da GNR do Porto, capitão Sarmento Pimentel. Este, sobreviveu à Pneumónica que trouxe do teatro de operações de França e cujos últimos dias de recuperação ocorreram na enfermaria da GNR, no Quartel do Carmo do Porto, de onde iniciou o movimento de libertação republicano no Porto.

Neste terrível contexto político e social nacional, com guerras, revoluções e contrarrevoluções, grave carestia de vida, crises de abastecimentos, de subsistências, fome, pobreza, falta de higiene e de medidas profiláticas para a prevenção e contenção do surto pandémico, não é de estranhar que no auge da pandemia os militares da GNR e da Guarda Fiscal (GF) fossem, igualmente, bastante infetados.

Enfim, os militares da GNR, tal como os da GF, estes instalados mais próximos da fronteira espanhola, de onde proveio a epidemia ao nosso país, estiveram bastante expostos à infeção, para além dos riscos inerentes à missão policial e ao seu forte empenhamento na reação à contrarrevolução monárquica que levou a intensos

movimentos de combatentes no norte e centro do país e no início de 1919, a movimentações militares e combates a partir de Lisboa, até à vitória republicana no Porto.

Neste cenário, perante a fortíssima instabilidade política, económica e social e em contexto de guerra, sobretudo na «Frente Interna», não se privilegiou o planeamento, nem a resposta à pandemia, nem tão pouco a cobertura e divulgação do surto epidémico pelos órgãos de comunicação social da época, tendo em conta a «prioridade» e censura militar em período da Grande Guerra, situação que igualmente ocorreu com a generalidade dos países beligerantes.

Efetivamente, a guerra e carestia de vida dominavam as «agendas» da época, acabando por falhar qualquer preparação, prevenção ou reação à pandemia, sendo os militares da GNR e da GF altamente infetados, tal como a generalidade da população nacional.

Perante tal contexto, não é de estranhar que ao invés de uma ação concertada ou coordenada do coletivo, sobressaíssem mais os casos individuais de extrema entrega à causa pública, de proteção de doentes e carenciados, de heroísmo ou caridade. Entre esses conta-se o exemplo do conhecido diretor-geral da Saúde e principal especialista nacional, Dr. Ricardo Jorge, entre muitas outras entidades nacionais, sobretudo nos setores da saúde, misericórdias, Cruz Vermelha, bombeiros, igreja, militares e forças policiais, como são os casos até agora desconhecidos de militares da GNR e da GF.

Internamente, da GNR e GF, existem relatos da ação de comandos e militares de norte a sul do país, do litoral e do interior, nas principais cidades e seus arredores e de muitas outras localidades, como os exemplos que passarei a

enunciar.

Em Grândola, no quartel sede da Secção e Posto da GNR, a pandemia alastrou a muitos dos seus militares, que ficaram infetados, sobretudo no período decorrido do dia 13 a 22 de outubro de 1918. Mas, perante a tragédia, sobressaiu o heroísmo do 2.º cabo de cavalaria Altino Coelho, que mesmo infetado e ainda em convalescença da pneumónica, ocorreu «por sua própria iniciativa, a tratar das praças que se encontravam no Posto de Grândola, a que pertence, e que os comandantes de secção e posto estavam atacadas de gripe pneumónica, o que fez, com o carinho de um bom enfermeiro, já chamando o médico a qualquer hora em que a sua presença se tornava necessária, já levando os receituários à farmácia de onde regressava a maior parte das vezes de madrugada, ao mesmo tempo que satisfazia todas as necessidades do serviço interno, incluindo o tratamento e limpeza de 4 cavalos, recolhendo novamente à cama em virtude da fadiga, onde se conservou alguns dias em tratamento» (*cf.* Ordem à Guarda n.º 59 de 18-11-1918).

No Posto da GNR de Mesão Frio, o soldado António Vilela praticou igualmente atos de heroísmo, perante a contaminação dos restantes militares desse quartel, tendo assegurado sozinho o apoio e tratamento dos seus camaradas de armas e «a escrituração do Posto, as indicações do cabo; e a limpeza do mesmo Posto o saindo em serviço sempre que era necessário, não obstante estar também enfermo e o comandante do Posto lhe recomendar que se não expozesse tanto a um ataque mais violento da doença». É de referir que este soldado acabou reconhecido porque o seu comandante de Companhia, numa das rondas que efetuou a esse

Posto, constatou e registou esses factos no livro de ronda do Quartel (cf. Ordem à Guarda n.º 62 de 04-12-1918).

O mesmo ocorreu em Castelo Branco com o soldado Francisco de Almeida, da 3.ª Companhia, do Batalhão n.º 2 da GNR, que apoiou e tratou diversos cidadãos dessa cidade, incluindo os militares do seu quartel, infetados com Pneumónica, alguns dos quais acabaram por falecer (cf. Ordem à Guarda n.º 63 de 13-12-1918).

Outro caso emblemático ocorreu no Posto da GNR de Alportel, onde todo o efetivo do Posto ficou infetado e em cujo concelho ocorreram «algumas centenas de mortes». O comandante do Posto, 2.º cabo Alfredo Júlio Marmelo, acabou por se destacar no tratamento dos seus subordinados «atacados da mesma epidemia», para além de ter auxiliado o administrador do concelho dessa localidade «na direcção da desinfeção de ruas e mais serviços de sanidade, pelos quais o povo desta vila se encontra igualmente grato, tanto mais que me consta, ter o mesmo recusado a licença que estava autorizado nessa ocasião» (cf. Ordem à Guarda n.º 63 de 13-12-1918).

A pandemia foi muito intensa no Algarve, tendo-se destacado o 1.º sargento Rafael da Costa, da 1.ª Companhia, sediada em Faro, do Batalhão n.º 3 da GNR, pelo altruísmo e dedicação «pelos seus subordinados, tratando com todo o carinho as praças doentes, ministrando-lhes os medicamentos e caldos que fazia em sua própria casa, despreocupando-se da sua pessoa apesar de se tratar de doença tão contagiosa» (cf. Ordem à Guarda n.º 2 de 13-01-1919).

Em Alcácer do Sal, o administrador do concelho registou e reconheceu a ação do 2.º sargento Raul António da Rocha e do 2.º cabo Custódio Alcobia, ambos da 4.ª Companhia da GNR se-

diada em Setúbal, pelos serviços prestados aos cidadãos durante a gripe pneumónica, designadamente: «fazendo conduzir cadáveres para o cemitério, distribuindo água e carvão nos domicílios e encorajando os que sem energia se entregavam ao mais completo abandono, e ainda no policiamento da vila» (cf. Ordem à Guarda n.º 7 de 13-02-1919).

É de registar, ainda, a singular ação do primeiro sargento Leopoldo Sobreiro, da GF, «recolhendo e tomando a seu cuidado cinco crianças que a passada epidemia lançou na orfandade» (cf. Boletim da GF n.º 1 de 04-01-1919).

Também alguns dos militares da GNR, que se encontravam em serviços de Diligência em diversas localidades do país, foram contaminados, como aconteceu com o soldado André Rosalino, do 1.º Esquadrão, do Grupo de Esquadrões da GNR, sediado no Quartel do Carmo de Lisboa. Este militar estava destacado na Diligência ao Entroncamento, quando, em janeiro de 1919, adoeceu e foi substituído por um outro militar da mesma subunidade. É de salientar que nesse mês de janeiro de 1919, só nessa Unidade se registou o elevado número de cinquenta militares convalescentes (cf. Ordem de Serviço do Grupo de Esquadrões da GNR de 07-02-1919). A infeção e morte de muitos militares da GNR e da GF agravou a situação, já do antecedente evidente, da falta de efetivos policiais. Assim, considerando a acelerada diminuição de efetivos, também em consequência da pandemia, reagiu o poder político, reforçando os orçamentos e adotando medidas profiláticas no país e nas suas instituições policiais e intensificou a obra assistencial baseada na «sopa dos pobres». Neste contexto se decretou o reforço orçamental «por ser urgente e indispensável adoptar nos

quartéis da GF, disseminados por todo o continente da República e ilhas adjacentes, medidas profiláticas excepcionais contra a epidemia que grassa o país» (cf. Decreto n.º 5.004 de 31-10-1918, *in* Boletim da GF n.º 6 de 1918, p. 350-351).

Neste cenário, alguns dos militares da GNR destacaram-se no apoio médico e sanitário, internamente e às populações, como ocorreu com o tenente farmacêutico José dos Santos Simões Borba, que voluntariamente prestou serviço «com risco de vida, por perigo do contágio, na ambulância do Hospital de Arroios, durante o tempo em que grassou a epidemia da pneumónica, fins de 1918 e princípio de 1919, e em que o mesmo Hospital esteve em regime de completo isolamento» (cf. Ordem à Guarda n.º 3 de 31-01-1929).

Os militares da GNR e suas famílias também beneficiavam da prestação de assistência médica gratuita, como praticou até 1954, o médico civil Dr. Francisco António Rodrigues, junto da Secção da GNR de Moncorvo, tendo intervindo «aquando do surto da pneumónica (em 1920) e das epidemias de febre tifóide, para não falar, na já mais recente, epidemia de gripe asiática, e ainda a salvação da vida da mulher do comandante do Posto de Freixo de Espada à Cinta...» (cf. Ordem à Guarda n.º 32 de 15-07-1968).

Internamente destacou-se a ação do corpo clínico do Serviço de Saúde e a Farmácia da GNR, ambos sediados no Quartel do Carmo de Lisboa, bem como as enfermarias da GNR, uma sediada nesse quartel e outra no Carmo do Porto, especialmente pelo serviço humanitário «no período de gripes em que o trabalho foi de facto extenuante, como se pode verificar pelo receiptário aviado» (cf. Ordem à Guarda n.º 17 de

15-09-1945 e n.º 20 de 31-10-57).

O auge da Pneumónica coincidiu com a desmobilização dos militares do Corpo Expedicionário Português e depois na forte mobilização de parte destes para as fileiras da GNR, em que a formação das Companhias, Secções e Postos, algumas ainda em fase de constituição, ocorriam nos Quartéis dos Paulistas e do Carmo, em Lisboa, e do Carmo, no Porto, antes das movimentações para as cidades, concelhos e freguesias onde iam exercer o policiamento nas respetivas zonas de jurisdição.

Claro que perante tamanhas movimentações de militares, quer os regressados da guerra europeia, quer das expedições a Angola e Moçambique, quer as mobilizações e movimentações de forças da GNR no interior do país, o número de infeções e de convalescenças entre os efetivos da GNR, tal como da GF, à semelhança da generalidade do país, foi elevado. Tal foi ainda agravado pelas consequências da Pandemia, da «economia de guerra», devido à participação na Grande Guerra, pelas carências alimentares, em que a especulação, açambarcamentos e mercado negro se tornaram incontrolláveis, sobretudo nas cidades, sendo ainda evidentes os problemas de abastecimento de cereais e outros bens de primeira necessidade, especialmente de carne, que levaram à assunção de tabelamento de preços, sua fiscalização e proibição de exportação, sobretudo através da raia fronteiriça com Espanha, onde era sobretudo empenhada a GF (cf. Decreto n.º 4.930, *in* Ordem à Guarda n.º 60 de 23-11-1918).

Neste difícil contexto, as crises de carestia e de fome intensificam-se, a mortalidade da pneumónica descontrolou-se, tornando explosivo o clima de insegurança e agitação social em

Portugal. Tal levou ao reforço e repressão do poder político sobre os opositores e mesmo à reforma dos serviços policiais, iniciado por Sidónio Pais (acerca deste assunto *vide* ANDRADE, Nuno, *A GNR na Frente Interna da Grande Guerra*, in *A Frente Interna da Grande Guerra*, *Op. Cit.*), que daria origem à «musculada» lei orgânica da GNR, de 10 de maio de 1919 (travada pela «Noite Sangrenta» de outubro de 1921).

Acerca desta reforma da GNR, o Decreto n.º 5.568 de 10-05-1919 previu o aumento de efetivos (para 18.478 militares, números que só voltariam a ser suplantados após o 25 de abril de 1974), de capacidade operacional e meios, para que «em casos graves de alteração da ordem pública, como sejam as revoluções, e no intuito de impedir e jugular prontamente qualquer tentativa de insurreição contrária ao regime republicano vigente, a mesma Guarda deve dispor de todos os elementos para operar com absoluta segurança e rapidez». Assim, a GNR foi reforçada com viaturas blindadas, artilharia e metralhadoras pesadas para «assegurar à dita guarda condições que, em determinadas circunstâncias, lhe permitam agir, simultaneamente em qualquer ponto do continente e ilhas adjacentes, com a polícia civil e guarda fiscal...». Para esse aumento de efetivos contribuiu, também, a reintegração dos combatentes desmobilizados da Grande Guerra.

Meses depois desta importante reforma, ocorreu o arranque da segunda fase da Pneumónica, no momento em que se concluiu a implementação das Companhias da GNR em todos os distritos de Portugal continental, com a instalação da Companhia e Secção da GNR de Viana do Castelo, em 14 de agosto de 1919 (acerca deste assunto *vide* ANDRADE, Nuno, *100 Anos*

de História da GNR em Viana do Castelo (1919-2019), *Op. Cit.*).

Enfim, a Grande Guerra tinha terminado e a pandemia atingia o seu auge, mas nem isso fez abrandar as fraturas políticas, bem evidentes na Guerra Civil intermitente que permanecia na *Frente Interna* portuguesa.

Neste clima, acentuaram-se as dificuldades nos abastecimentos de alimentos e funcionamento das fábricas e dos serviços, e tal agravou a instabilidade governativa. Intensificaram-se os movimentos populares de protesto e os atentados bombistas, sobretudo com o aparecimento, neste período, da Legião Vermelha.

Seguiu-se uma fragmentação partidária republicana e o afastamento dos principais líderes partidários, culminando numa frágil alternância no poder, que só no ano de 1920 viu sucederem-se oito ministérios na governação do país. Neste contexto, o poder político viu-se na necessidade de remodelar e reduzir os serviços públicos, bem como a controlar os vencimentos e as promoções dos seus funcionários (através da designada «lei-travão», do governo de Domingos Pereira).

Acentuaram-se, assim, as concentrações populares de protesto, greves, assaltos a armazéns e estabelecimentos de venda de bens de primeira necessidade. Os movimentos de protesto fizeram convergir todas as oposições contra o partido político então dominante, o partido democrático republicano de Afonso Costa, incluindo monárquicos, igreja católica, operariado, movimento sindical e os anárquico-sindicalistas. Foi neste contexto que irrompeu, em plena Pneumónica, o movimento contrarrevolucionário monárquico, já anteriormente referido, que levou à reação das tradicionais fações republica-

nas e a concentrações e movimentações militares que agravaram ainda mais o alastramento da pandemia.

Entre inúmeras concentrações populares referirei as cerimónias fúnebres de heróis «caídos» nos combates da «Frente Interna», como aconteceu com os desfiles solenes de milhares de pessoas, desde o Quartel do Carmo de Lisboa até ao cemitério oriental da cidade, seguindo as urnas dos heróis republicanos, alferes José Martins e soldado Francisco Carneiro Alves, da GNR, mortos pelos monárquicos na «escalada» ou batalha de Monsanto, em 24 de janeiro de 1919 (*cf.* Ordem à Guarda n.º 7 de 13-02-1919).

Enfim, estas elevadas concentrações populares e de forças combatentes, em contexto de Guerra Civil intermitente, ajudam a perceber a brutalidade dos números da pandemia em Portugal.

A partir de 1920, após os ensinamentos da Pneumónica, a GNR intensificou o serviço médico-sanitário, alargando as funções do então Posto Sanitário por uma «rede de centros de assistência» na instituição, «constituída por Postos de Socorros e Enfermarias» (incluindo enfermarias veterinárias), bem como por Farmácias, que se autonomizam (incluindo as farmácias veterinárias). Essa rede ficou centralizada no Quartel do Carmo de Lisboa, onde se localizavam as chefias dos serviços de saúde, de veterinária e serviços farmacêuticos, bem como a Farmácia Central (*cf.* Anexo à Ordem à Guarda n.º 26 de 20-05-1920. Acerca deste assunto *vide* ANDRADE, Nuno, «Posfácio», in *Convento-Hospital de S. João de Deus, Centro Clínico da GNR, ...*, *Op. Cit.*). Essa rede de centros de assistência deslocou-se do Quartel do Carmo para o Quartel das Janelas Verdes, ambos em Lisboa, em 1966, no ano em que foi formalmente criado

o Centro Clínico da GNR, onde permanece em funções até à atualidade.

Outras providências foram tomadas depois da pandemia, incluindo a criação das «Instruções para os Serviços de Prevenções na GNR», quer ordinárias, quer extraordinárias, visando «sufo-car prontamente qualquer alteração de ordem pública, sinistro ou a desempenhar qualquer serviço público de carácter urgente», sendo previsto empenhar «todas as forças da Guarda», bem como «os Serviços Sanitários», prevendo igualmente que estes possam «extender-se a todo o país» (*cf.* Anexo à Ordem à Guarda de 10-02-1923).

Previram-se, igualmente, requisições policiais emanadas pela «Direcção-Geral da Saúde ou autoridades administrativas superiores, acerca do epidemias, endemias e moléstias contagiosas ou epizootias» (*cf.* Ordem à Guarda n.º 7 de 10-03-1927).

A GNR de então e até anos recentes, funcionava segundo o princípio de autossuficiência, sendo criadas diversas comissões para a aquisição e fornecimento dos recursos materiais, incluindo higiénico-sanitários e de saúde, indispensáveis ao normal funcionamento da instituição. Para tal foi criada a Comissão de Higiene Alimentar, constituída por um presidente, vogais e um secretário, pertencentes aos Serviços de Saúde, Farmacêutico e Veterinário ou de qualquer outro quadro, do ativo ou da reserva, mediante proposta do presidente (a comissão, entre outros, tinha «por fim examinar os géneros e artigos fornecidos às Cantinas no caso do seu exame ser requisitado pelos Conselhos Gerentes e bem assim indicar as condições especiais a que devem satisfazer os géneros e artigos a adquirir pelas Cantinas»). Foram igualmente criadas as

Comissões do Serviço de Subsistências e Combustíveis, a Comissão de Compras, Comissão Técnica de Abastecimentos, Comissão de Recção («quando exista material a receber, novo ou beneficiado, excepto auto»), Comissão de Remonta e Comissão Técnica do Serviço Automóvel (cf. Ordem à Guarda n.º 36 de 20-12-1940). Anos mais tarde, no período da Guerra Civil espanhola que antecedeu a II Guerra Mundial, ocorreu a epidemia de gurma, que se desenvolveu «entre os solípedes da sede do batalhão n.º 4», da GNR do Porto, em que se destacaram os oficiais veterinários, executando uma «pronta assistência às autopsias dos solípedes que morreram» e aos «exames laboratoriais das colheitas necessárias ao pronto diagnóstico da doença, do que resultou a imediata adopção de medidas de profilaxia e tratamento», para além da realização de «estudos e experiências que foram indispensáveis fazer-se, no decurso da epidemia, ao adoptar-se a vacinoterapia como meio de debelamento do mal» (cf. Ordem à Guarda n.º 36 de 31-12-1938; n.º 2 de 20-01-1939 e n.º 8 de 20-03-1939).

Dez anos depois, após o final da II Guerra Mundial, foi publicada em Portugal a Lei n.º 2.036 de 09-08-1949 (publicada na Ordem à Guarda n.º 18 de 30-09-1949), que estabeleceu as bases da luta contra as doenças contagiosas, abrangendo a sua ação profilática, terapêutica e educativa. A primeira era constituída «pelo conjunto de medidas preventivas de natureza individual e colectiva», a segunda «consiste no tratamento, em regime ambulatorio, domiciliário ou de internamento» e a terceira «é constituída pelas medidas destinadas à divulgação e propaganda dos preceitos de higiene e de medicina preventiva», sendo a intervenção do Estado, na luta contra

as doenças contagiosas «exercida por intermédio da Direcção-Geral da Saúde». Desde então, «incumbe às autoridades administrativas e policiais, aos serviços de assistência e previdência e aos médicos, prestar à Direcção-Geral da Saúde a colaboração necessária à maior eficiência da luta contra as doenças contagiosas». Esta lei estabeleceu igualmente as normas de isolamento nos casos detetados de doentes contagiosos e as penas para quem deliberadamente propagasse as doenças, para além de prever dispositivos especiais para reclusos e prostitutas (acerca desta Lei, acrescento uma «Nota» no final, em que realço outras normas e competências, que se me afiguram com interesse para a Guarda e para as demais forças e serviços de segurança e outros agentes de protecção civil, tendo em conta a atual situação de Pandemia no país. No período da pandemia da Pneumónica é de destacar, ainda, a ação do histórico diretor-geral da Saúde, Dr. Ricardo Jorge, que coordenou o combate à pandemia nesse período e muito contribuiu para a melhoria que se verificou em Portugal após a Pneumónica, em termos higiénico-sanitários e de saúde pública, situação bastante documentada e que pode ser facilmente pesquisada).

Poucos anos depois, em 1957, surgiu a segunda pandemia do século XX, que ficou conhecida por «Gripe Asiática». Em Portugal, a ação da GNR no combate à pandemia foi determinante, como se pode depreender do teor do ofício dirigido pelo diretor-geral de Saúde ao Comando da Guarda, que se transcreve: «Durante a campanha travada para enfrentar o surto epidémico de gripe, que assolou Lisboa e os seus arredores, teve esta Direcção-Geral de Saúde, de recorrer, por intermédio do Gabinete de Sua

Excelência o Ministro do Interior, aos bons e prestantes ofícios da Guarda Nacional Republicana, que prontamente acedeu a dar-nos uma colaboração eficaz e extraordinariamente útil. Ultrapassando a sua verdadeira missão, pôde a Guarda Nacional Republicana, que V. Ex.ª superiormente comanda, demonstrar como os seus serviços podem ser benéficos para o País, mesmo em campos diferentes daqueles que lhe estão naturalmente reservados, mercê da disciplina, da dedicação, da firme norma de bem servir, que são apanágio de todos os seus elementos. Chegou a oportunidade de endereçar ao seu muito ilustre Comandante-Geral os nossos mais sinceros agradecimentos, com a expressão do louvor que merecem os elementos postos à nossa disposição, sempre correctos e prontos na cooperação que lhes foi incumbida, de molde a facilitarem a prestação de assistência médica aos doentes pobres de diversos bairros de Lisboa e arredores» (cf. Ordem à Guarda n.º 22 de 30-11-1957).

Terminada a primeira fase do surto da Gripe Asiática, em outubro de 1957, também o comandante-geral se regozijou e felicitou os militares da GNR e o pessoal de enfermagem, particularmente ao ver que, perante a crise, «as Enfermarias de emergência para elas criadas estão, felizmente, vazias de doentes» (cf. Ordem à Guarda n.º 20 de 31-10-1957).

Nesta segunda pandemia da Gripe Asiática, na Guarda, foram reconhecidas as boas práticas do 2.º cabo ajudante de enfermeiro, Manuel de Azevedo, da Companhia de Comando do Batalhão n.º 5, sedado em Coimbra, pela «pela dedicação e carinho com que tem cumprido as suas funções, por vezes com sacrifício, deslocando-se à residência das praças, situadas em

lugares distantes e sem meios de transportes, a fim de prestar aos doentes os seus serviços, nomeadamente durante o surto epidémico de gripe que assolou a região de Coimbra» (cf. Ordem à Guarda n.º 1 de 15-01-1958).

Após esta segunda pandemia, surgiram as «Instruções para a Vacinação do Pessoal da GNR» contra a febre tifoide, febres paratífoides, tétano e difteria (cf. Ordem à Guarda n.º 24 de 31-12-1962 e n.º 2 de 31-01-1963), passando a vacinação a ser registada em folha adicional à ficha sanitária, de modelo aprovado no início de 1960, para coincidir com as vacinações constantes nas cadernetas militares (cf. Despacho de 20-01-1960, in Ordem à Guarda n.º 4 de 15-02-1960).

No ano de 1966, surgiu o surto de peste equina. Esta epidemia foi espoletada no Médio Oriente e Ásia Meridional e «atingiu agora com intensidade o Magrebe, sobretudo o território marroquino, agravando sensivelmente a ameaça que pesava sobre o nosso território continental, pela proximidade e possibilidade de expansão da doença à orla marítima do Algarve». Perante a ameaça, o país e a própria GNR adotaram logo medidas de contenção da epidemia (cf. Ordem à Guarda n.º 22 de 30-11-1966).

Dois anos depois, em 1968, surgiu a terceira pandemia do século XX, com a designada «Gripe de Hong Kong», que se seguiu à de 1957, após o aparecimento do vírus subtipo A(H3N2), que se revelaria de consequências moderadas, não havendo registos de mortalidade em Portugal, apesar dessa taxa, a nível mundial, se estimar em cerca de um milhão de mortes.

Mais recentemente, em 2009, ocorreu a pandemia da «Gripe A», também designada por «Gripe das Aves», com a emergência de um

novo subtipo de vírus A(H1N1), idêntico ao da Pneumónica, logo, de elevado potencial pandémico, mas cujas consequências não confirmaram os receios iniciais. Apesar disso, ocorreram a nível mundial cerca de 100 a 400 mil óbitos, geralmente associados a uma rápida disfunção respiratória, sobretudo na faixa etária das crianças e jovens adultos. Portugal registou 124 óbitos, de um total de 200.000 infetados, 1.189 doentes internados, incluindo 117 em unidades de cuidados intensivos, sendo que nas vítimas mortais, 87% dos casos ocorreram em doentes com menos de 65 anos.

Nesta pandemia, em 24 de abril de 2009, a OMS alertou sobre a emergência de um novo subtipo deste vírus e em Portugal, foi logo ativado o Plano de Contingência. A velocidade de propagação a todo o mundo demorou apenas nove semanas. Em resposta nacional à pandemia, avançou-se com uma primeira etapa de contenção, visando evitar a formação de cadeias de transmissão e dessa forma «aplanar» uma futura curva epidémica, ganhando igualmente tempo que permitisse preparar os serviços de saúde para a previsível crise. O primeiro caso diagnosticado ocorreu em finais de abril, seguindo-se muitas outras infeções, incluindo por contaminação interna, pelo que se seguiu uma etapa de mitigação, com campanha faseada de vacinação, sendo atingido o pico da onda epidémica em finais de novembro de 2009.

Esta primeira pandemia do atual milénio, apesar do vírus subtipo A(H1N1) ter algumas semelhanças com o da Pneumónica de 1918-1919, acabou por não resultar em idêntica letalidade. Efetivamente, a Pneumónica de 1918-1919 registou um brutal nível de morbilidade e de mortalidade que a qualificam, num tão curto espa-

ço de tempo, como a mais mortífera pandemia nacional e da Humanidade, provocando quase tantas vítimas mortais, em apenas dezoito meses, que um século de Peste Negra, e que a I e II Guerras Mundiais juntas.

O surto pandémico que deflagrou na China, em finais do ano 2019 e finais de 2020, não se aproxima, da brutalidade da mortalidade registada em 1918-1919. Contudo, num espaço de três meses, a epidemia alastrou a todos os continentes e, na senda da China, Itália, Espanha e EUA, já estava a ter uma elevada taxa de morbilidade e de mortalidade, para além dos custos sociais e, sobretudo, económicos. Para impedir o alastramento e minimizar a morbilidade e mortalidade da atual pandemia, a generalidade das instituições de saúde e muitos dos governos seguiram as recomendações da Organização Mundial da Saúde. Entre essas, foram adotadas, de forma convergente, ainda que com algumas variantes, medidas de contenção e de mitigação, com destaque para o «confinamento» de milhões de cidadãos nos respetivos domicílios, em muitos dos países, de todos os continentes, e consequente abrandamento ou mesmo «paragem» de inúmeras organizações públicas e privadas, instituições de ensino e empresas de quase todos os setores, incluindo o comércio, a indústria, o turismo e a cultura.

Tais medidas, pioneiras na forma conjunta como a generalidade dos países reagiram ao surgimento da pandemia, viriam a ter um efeito positivo na minimização das taxas de morbilidade e de mortalidade, contudo, com as devidas consequências económicas, existindo o receio de que as mesmas pudessem atingir uma dimensão nunca vista na história recente da Humanidade. Todavia, o surgimento de surtos epidémicos,

pragas e pandemias sempre foi uma constante na história nacional e da Humanidade.

Que neste cenário de pandemia, aprendamos com as lições do passado, refletindo sobre os muitos erros cometidos no passado e sobretudo na pandemia de há cem anos, mas também sobre algumas das boas práticas, que no caso nacional e da envolvimento da GNR e da GF, procurei refletir neste texto. Mas não tenhamos receio de tomar decisões na busca de medidas ágeis, científicas, inovadoras e em apoio/coordenação com os demais profissionais de saúde, cientistas e organizações, incluindo FFAA, FFSS, Bombeiros e Proteção Civil, para que TODOS contribuamos para minorar o sofrimento que se está a abater sobre os portugueses, especialmente sobre os mais idosos e vulneráveis, como aconteceu a nível europeu e mundial, sobretudo com os cidadãos da China, Itália, Espanha e EUA. Pelo momento histórico, extremamente difícil, saibamos honrar as Nossas Instituições e o Povo Português.

Nota:

Acerca da Lei n.º 2.036, publicada na OS CG/GNR n.º 18, de 30-09-1949, destaco, ainda, as seguintes normas e competências:

Competia à então Direção-Geral da Saúde «determinar o internamento, que será obrigatório, dos doentes contagiosos sempre que haja grave perigo de contágio e não seja possível o tratamento ambulatorial ou domiciliário, com as aconselháveis medidas de isolamento e tratamento», «coligir os dados estatísticos da morbilidade e da mortalidade, servindo de órgão de notação ao Instituto Nacional de Estatística», «publicar anualmente um relatório de movimento dos serviços de combate às doenças contagiosas, baseado

nos mapas preenchidos pelos serviços existentes na área de cada delegação de saúde», promover «o exame sanitário das pessoas que se entregam à prostituição» e «Propor ao Governo as providências que julgue necessárias à maior eficiência da luta contra as doenças contagiosas e à assistência aos doentes», entre outras competências. Esta lei contemplava, ainda, que:

- «As pessoas afetadas de doença contagiosa não devem tomar contacto direto com o público durante o período de contágio ou praticar atos de que possa resultar a transmissão da doença»;
- «As autoridades sanitárias poderão determinar que, enquanto existir perigo imediato de contágio, as referidas pessoas não possam frequentar escolas, estabelecimentos públicos ou particulares, casas de espetáculos ou locais de trabalho, nem utilizar meios de transporte em comum ou ainda exercer profissões que favoreçam a difusão da doença»;
- «O Ministério da Educação Nacional, mediante proposta do Ministro do Interior, criará ou determinará o funcionamento de escolas para tracomatosos sempre que o número destes em idade escolar e o perigo de contágio para os alunos são o justificarem»;
- «Os indivíduos afetados ou suspeitos de doença contagiosa serão objeto de vigilância sanitária e submetidos, conforme os casos, a um dos regimes seguintes: a) Observação e tratamento ambulatorial ou domiciliário; b) Internamento em estabelecimento adequado. 2. Serão observados e tratados em regime ambulatorial ou domiciliário os doentes que, não oferecendo perigo imediato e grave de contágio, se submetem e possam ficar sujeitos à disciplina e ao tratamento prescritos pela autoridade sanitária. 3. Serão obrigatoriamente internados os doentes e sus-

peitos que, oferecendo perigo imediato e grave de contágio, não possam ser tratados na sua residência e ainda os que se recusem a iniciar ou a prosseguir o tratamento ou a abster-se da prática de atos de que possa resultar a transmissão da doença»;

- «A admissão dos doentes contagiosos em regime de internamento pode ser ordinária ou de urgência», sendo que “Aos doentes contagiosos só poderá ser dada alta quando tenha cessado o perigo imediato de contágio»;

- «Quando os hospitais existentes não comportem os doentes que devem ser internados, poderão estes ser isolados em hospitais ou pavilhões de emergência. 2. Os hospitais e pavilhões de emergência serão instalados de harmonia com as indicações da Direção-Geral da Saúde, que poderá propor ao Governo a requisição dos edifícios públicos ou particulares que sejam necessários. 3. A requisição dos prédios particulares só se efetuará depois de verificada a impossibilidade de utilizar edifícios públicos que reúnam as condições indispensáveis»;

- «A desinfecção e desinfestação das habitações ou dependências utilizadas pelos doentes contagiosos serão feitas de harmonia com as instruções dos serviços sanitários»;

- «Os emigrantes serão submetidos em Portugal aos exames e vacinações estabelecidos nos acordos internacionais e, na falta destes, aos exigidos pelo país a que se destinam»;

- «As pessoas que entrarem no país, independentemente da apresentação dos certificados de Imunização contra determinadas doenças, serão, quando suspeitas, submetidas à inspeção sanitária e isoladas durante o período em que haja perigo de contágio»;

-«Poderá ser proibida a entrada e permanência

em Portugal de doentes estrangeiros afetados de doença contagiosa...»;

- «A chamar a atenção dos doentes para o dever moral de não praticarem atos de que possa resultar a transmissão da doença e bem assim para a sanção legal em que incorrem, se a transmitirem»;

- «A participar à autoridade sanitária da respetiva área os casos que observem ou tratem durante o período de contágio»;

- «A procurar, por meios suasórios, descobrir a origem ou foco de infeção, dando conhecimento do que averiguarem à autoridade sanitária da respetiva área ...»;

- «São proibidas novas matrículas de prostitutas e a abertura de novas casas de toleradas»;

- «A autoridade sanitária determinará o encerramento das casas de toleradas quando se verifique que as mesmas funcionam em contravenção das normas de higiene por ela estabelecidas ou quando, constituindo focos de infeção, representem perigo grave para a saúde pública»;

- «Compete à Polícia de Segurança Pública e, na sua falta, à autoridade administrativa da respetiva área, executar a decisão da autoridade sanitária relativa ao encerramento das casas ...»;

- «A Direção-Geral da Saúde estabelecerá, com os serviços respetivos dos Ministérios da Justiça, Guerra, Marinha e Educação Nacional e do Instituto Nacional do Trabalho e Previdência, com os Comandos-Gerais da Guarda Nacional Republicana, Guarda Fiscal e Polícia de Segurança Pública e ainda com a Cruz Vermelha Portuguesa, os planos que orientem e coordenem tecnicamente a profilaxia das doenças contagiosas em relação às prisões, forças armadas, marinha mercante, estudantes, inscritos nas instituições de previdência e voluntários dos ser-

viços de saúde»;

- «A assistência aos doentes contagiosos é assegurada pelos seguintes organismos e serviços: a) Delegações e subdelegações de saúde; b) Dispensários centrais em Lisboa e Porto; c) Dispensários regionais e sub-regionais; d) Hospitais; e) Brigadas móveis»;

- «Às delegações e subdelegações de saúde compete: Orientar a acção profilática na respectiva área; ...». «c) Observar e tratar, em regime ambulatorio, os doentes contagiosos; d) Promover o isolamento ou internamento dos doentes que ofereçam grave perigo de contágio; e) Solicitar das autoridades administrativas e policiais a colaboração necessária à eficiência da luta contra as doenças contagiosas ...»;

- «Aos dispensários cabe: a) Exercer a acção profilática; b) Observar e tratar, em regime ambulatorio, os doentes contagiosos; c) Propor o isolamento ou internamento dos que ofereçam grave perigo de contágio; d) Elaborar programas e planos a seguir na luta contra as doenças contagiosas; e) Adoptar, quanto possível, as técnicas de laboratório, os métodos de diagnóstico e as aplicações terapêuticas, preconizados pelo serviço técnico de que dependam; f) Divulgar, por meio de cursos, conferências, folhetos ou cartazes, os preceitos de higiene relativos à profilaxia das doenças contagiosas, ao perigo de contágio e às consequências de ordem individual, familiar ou social daquelas doenças...», “4. Em ligação com os dispensários, funcionarão postos de profilaxia a instalar, de preferência, nas zonas ou locais em que a morbilidade ou o perigo de contágio forem maiores»;

- «Aos hospitais de doenças contagiosas e aos pavilhões ou enfermarias dos hospitais gerais destinados ao tratamento de tais doenças cum-

pre tratar e isolar, em regime de internamento, os doentes ou suspeitos ..., sejam ou não enviados pela autoridade sanitária»;

- «Às brigadas móveis compete: a) Exercer a acção profilática; b) Observar e tratar, em regime ambulatorio, os suspeitos ou afetados de doenças contagiosas; c) Promover o isolamento dos que ofereçam grave perigo de contágio; d) Prestar aos delegados e subdelegados de saúde a colaboração de que estes necessitem para tornar eficiente a luta contra as doenças contagiosas»;

-«A Direção-Geral da Saúde pode determinar ao pessoal de um ou mais dispensários que se constitua em brigada móvel, para efeito de exercer a sua acção na zona que lhe for fixada»;

- «Junto dos organismos e serviços destinados à luta contra as doenças contagiosas, funcionará o serviço social. 2. Ao serviço social compete: a) Promover a prestação de assistência aos doentes contagiosos e suas famílias; b) Assegurar a continuidade e regularidade do tratamento; c) Educar os doentes e suspeitos, no que se refere à higiene individual e colectiva, advertindo-os do perigo do contágio; d) Procurar o contaminador e as pessoas que correrem o risco de ser contaminadas, advertindo aquele da responsabilidade moral e legal em que incorre e estas do perigo de contágio e das consequências da doença»;

- «São responsáveis pelos encargos da assistência aos doentes contagiosos: a) Os próprios assistidos, seus cônjuges, ascendentes e descendentes, de harmonia com as possibilidades da respectiva economia familiar; b) As instituições de previdência social ..., ou as instituições em que aquelas se acharem integradas, para efeitos da prestação de assistência na doença, relativamente aos sócios beneficiários e pessoas

Quadro 1 - Óbitos presumidos por Pneumónica entre 1917 e 1919 (valores por distrito). Quadro apresentado por José Manuel Sobral e Maria Luísa Lima, *A Epidemia da Pneumónica em Portugal no seu Tempo Histórico, Op. Cit.*, com base num estudo realizado por Mário Leston Bandeira, *Op. Cit.*.

Distrito	Óbitos presumidos por pneumónica 1917-1919	Vítimas mulheres em 1917-1918	Sobremortalidade em 1918 face a 1917
Aveiro	6.470	56%	173,84
Beja ^(a)	4.570	51%	197,49 ^(a)
Braga	9.276	55%	172,29
Bragança ^(a)	4.793	53%	201,25 ^(a)
Castelo Branco ^(a)	5.221	53%	189,93 ^(a)
Coimbra	9.424	56%	221,77
Évora ^(a)	2.990	50%	180,00 ^(a)
Faro ^(a)	6.290	51%	203,18
Funchal ^(b)	790	—	94,85 ^(b)
Guarda	7.516	57%	193,13
Leiria	6.315	53%	211,27
Lisboa	18.338	50%	178,65
Ponta Delgada	1.701	45%	161,20
Portalegre	2.534	54%	174,44
Porto	17.865	55%	177,42
Santarém ^(a)	6.857	52%	204,39 ^(a)
Viana do Castelo	4.299	66%	175,00
Vila Real	8.728	56%	219,94
Viseu	11.280	56%	202,67
Portugal (totais)	135.257	54%	185,40

Legenda:

[a] Não há óbitos atribuídos à pneumónica em 1919.

[b] Não há óbitos atribuídos à pneumónica em 1917-18.

de família por elas abrangidos; c) O Estado, por força das dotações destinadas à luta contra as doenças contagiosas e assistência aos doentes; d) Os estabelecimentos ou serviço que prestem a assistência, por força das suas receitas próprias»; «A observação dos doentes suspeitos e as análises necessárias ao diagnóstico da doença dos pobres e indigentes serão feitas

gratuitamente nos estabelecimentos e serviços oficiais»;

«O Estado, pela Direcção-Geral da Saúde, concederá subsídios especiais aos estabelecimentos particulares que prestam assistência aos doentes contagiosos, ou compartilhará nas despesas com o isolamento e tratamento dos que as não possam pagar integralmente».

Bibliografia:

- ANDRADE, Nuno, *A GNR na Frente Interna da Grande Guerra*, in *A Frente Interna da Grande Guerra*, ed. Fronteira do Caos, Academia Militar, 2019.
- ANDRADE, Nuno, *100 Anos de História da GNR em Viana do Castelo (1919-2019)*, in *Cadernos Vianenses*, ed. Câmara Municipal de Viana do Castelo, Tomo 53, pp. 199-255, 2019.
- ANDRADE, Nuno, «Posfácio», in *Convento-Hospital de S. João de Deus, Centro Clínico da GNR, História, Arquitetura e Arte*, coord. Augusto Moutinho Borges e Sandra Gameiro Baptista, ed. GNR e Editorial Palavras Tácteis, Lisboa, 2016.
- BANDEIRA, Mário Leston, *A Sobremortalidade de 1918 em Portugal: Análise Demográfica*, in J. M. Sobral *et al.*, *A Pandemia Esquecida: Olhares Comparados sobre a Pneumónica (1918/19)*, ed. Imprensa de Ciências Sociais, Lisboa, pp. 131-154, 2009.
- CASTRO, Mariana Reia de, *Contrabando e Contrabandistas. Elvas na Primeira Guerra Mundial*, ed. Imprensa de Ciências Sociais, pp. 111, 112 e 208, 2019.
- *Centenário da Gripe Pneumónica, A Pandemia em Retrospectiva, Portugal 1918 – 1919*, coord. Helena da Silva, Rui M. Pereira, Filomena Bandeira, ed. Inspeção-Geral das Atividades em Saúde e Instituto de História Contemporânea/FCSH/NOVA, in Comissão para a Celebração do Centenário da Pneumónica, 2019.
- Coleção de Boletins da Guarda Fiscal, 1917-1919, in Arquivo Histórico da GNR.
- Coleção de Ordens à Guarda, 1911-1974, in Arquivo Histórico da GNR.
- Coleção de Ordens de Serviço do Grupo de Esquadrões da GNR, 1917-1919, in Arquivo Histórico da GNR.
- FROES, Luís Filipe Leitão da Costa, *Impacto dos Internamentos de Adultos por Pneumonia Adquirida na Comunidade, em Portugal Continental*, doutoramento em saúde pública, especialidade de políticas, gestão e administração em saúde, Escola Nacional de Saúde Pública, Lisboa, 2018.
- GEORGE, Francisco, *História da Gripe*, in *História de Doenças Infecciosas*, coord. Fernando Maltez e Ramalho de Almeida, Lisboa, 2014.
- SOBRAL, José Manuel, LIMA, Maria Luísa, *A Epidemia da Pneumónica em Portugal no seu Tempo Histórico*, in *Ler História*, 73, pp. 45-66, 2018.

2.º Esquadrão Moto da GNR

Da Génese à Atualidade

Pelo capitão de Cav.º João Carreiro

I. Dos cavalos à motorização

Cerca de dez anos após a criação formal da Guarda Nacional Republicana (GNR), com herança do efetivo, da missão, dos quartéis, do armamento e do equipamento das extintas Guardas Municipais, vivia-se um período de considerável crescimento institucional e territorial, propulsionado pelo final da I Guerra Mundial e, posteriormente, pela preocupação em evitar a Guerra Civil que proclamaria o regresso da Monarquia a Portugal, tendo sido assumida a defesa das instituições republicanas.

Com a GNR sob o comando do general Ernesto Vieira da Rocha, em 5 de abril de 1922, por força do Decreto n.º 8064, de 21 de março do mesmo ano, é fundado o Regimento de Cavalaria, simultaneamente com o 2.º Esquadrão, enquanto Subunidade integrante daquele, carregando a memória histórica do anterior 2.º Esquadrão da Guarda Municipal de Lisboa. Em paralelo, na assinalada data, são criadas outras quatro «Subunidades irmãs», todas com sede na cidade de Lisboa: o 1.º Esquadrão, no Carmo; o 3.º Esquadrão, em Braço de Prata; o 4.º

Esquadrão, em Telheiras; e o 5.º Esquadrão, em Campolide. Quanto ao 2.º Esquadrão, estabeleceu-se no Quartel de Cabeço de Bola, juntamente com o Comando da Unidade e, ao que tudo indica, esse espaço integrava o Palácio da Bemposta, mandado construir pela rainha D. Catarina, filha de D. João IV e esposa de D. Carlos II de Inglaterra, ao lado do Hospital de Dona Estefânia, em Lisboa.

Regista-se o tenente-coronel Mário da Cunha Bordalo Pinheiro como primeiro comandante do Regimento de Cavalaria da GNR, data em que o 2.º Esquadrão foi comandando pelo capitão José Lúcio da Silva Júnior, ainda que por poucos meses, sucedido pelo capitão Duarte Gomes, igualmente por curto período, e pelo capitão Manuel da Costa Manso Preto, que conduziu os destinos da Subunidade durante sete anos.

O 2.º Esquadrão era então composto por cavalos lazões e assentava na orgânica típica da Cavalaria Ligeira Portuguesa, funcionando através de Pelotões, subdivididos por Esquadras de *exploradores* e *metralhadores*. Para além da sua principal missão, por inerência do Regimento

de Cavalaria – constituir uma reserva à ordem do Comando-Geral – coube-lhe a execução de escoltas de honras, efetuar patrulhamento a cavalo de zonas urbanas e ser suporte adicional à ordem pública apeada. Destaca-se também a sua equipa de Polo, na qual participaram distintos cavaleiros, tais como José Paulino Marecos Mouzinho de Albuquerque e Hélder Eduardo de Souza Martins, que chegaram a representar Portugal nos Jogos Olímpicos, em várias modalidades hípcas, obtendo resultados muito significativos, em clara manifestação da qualidade do ensino e desenvolvimento da Cavalaria da GNR, à época.

Consta, no anuário institucional de 1940, que a GNR, considerando as suas múltiplas funções, não poderia deixar de ponderar seriamente a sua motorização. Com a tomada de posse do general João Monteiro de Barros, como comandante-geral, viu-se impulsionado esse objetivo de desenvolvimento, tendo sido criado o Esquadrão Moto Mecanizado de Instrução, com o intuito de começar a habilitar os militares com a capacidade de tornar mais eficaz e rápida a ação do Regimento de Cavalaria, considerando a celeridade com que passava a ser possível transportar as suas forças e o potencial de fogo associado. Denota-se a particular importância atribuída a esta

inovação, pelo seguinte extrato do documento: «Há coisas que todos julgam mínimas, mas que são tão importantes, que o desconhecimento de uma dessas mínimas coisas, ou o seu mau emprego, pode fazer falhar, por completo, a ação de uma unidade motorizada ou mecanizada».

Poucos anos depois, dá-se a reorganização do Regimento de Cavalaria da GNR, passando a constar, nos termos do Decreto-Lei n.º 33905, de 2 de setembro de 1944, que a sua constituição contempla um efetivo total de 689 militares, repartidos por três Esquadrões a Cavalo, dotados de 496 solípedes, e por um Esquadrão Motorizado – o 2.º Esquadrão Moto Blindado – dotado de 66 motocicletas (38 dos quais eram *sidecar*) e cerca de 25 viaturas auto, em que se incluíam 11 blindados, tratando-se dos primeiros veículos adquiridos por Portugal com esse tipo de proteção.

Durante várias décadas, foram dados passos para adquirir experiência e novas competências na aplicação de veículos blindados à função da segurança, permitindo consolidar doutrina e efetuar a sua integração, não só nas competências da Subunidade, mas também na sua integração com outras forças da GNR. Tendo como precursoras as autometralhadoras blindadas britânicas *Humber MK IV*, surgem, em 13 de



Fotografia ilustrativa do 2.º Esquadrão Moto Blindado em desfile, em 1945, marcando presença de motocicletas e outros veículos à data, recém-adquiridos.

março de 1974, as primeiras viaturas blindadas *Shorland* MK III, encomendadas pelo Ministério do Interior, para salvaguardar a capacidade de reação, tendo em conta movimentações que se erguessem contra o regime que estava instituído. Ironicamente, após o 25 de abril de 1974, tomaram parte no 28 de setembro e na tentativa de golpe de Estado de 11 de março de 1975, após a qual foram mandadas recolher ao Exército, sendo restituídas à GNR aquando do 25 de novembro do mesmo ano, em que intervieram em diversas ações de proteção aos partidos políticos, por todo o território nacional, destacando-se o papel da sua imponente no restabelecimento e manutenção da ordem pública. Só em 2003, são adquiridas as primeiras viaturas blindadas italianas *Iveco Protetto*, focadas na participação de Portugal na desafiante missão em curso no Iraque e, posteriormente, enviadas para Timor e para a Bósnia. Até 2009, data em que transitaram formalmente para a dependência da Unidade de Intervenção, estes veículos estavam afetos ao 2.º Esquadrão, contemplando condutores e apontadores especializados que integravam uma guarnição composta também por militares da Unidade de Intervenção. Apesar da transformação dessa valência, subsistiu o modelo de um 2.º Esquadrão Moto (2EMoto) até aos dias de hoje, ainda que com as adaptações exigidas, decorrentes da evolução dos tempos e da modernização dos meios e da missão.

II. Missão honorífica

A Unidade de Segurança e Honras de Estado (USHE), herdeira do Regimento de Cavalaria, desde a implementação da nova Lei Orgânica da GNR, em 2008 e ainda vigente, articula-se num



Em cima, a escolta de honra motorizada a um chefe de Estado, em passagem na zona de Monsanto na A5, com utilização de motocicletas *BMW R80 RT*. Em baixo, precisamente no mesmo local, a escolta ao presidente da República Federativa do Brasil, realizada em 22 de abril de 2023, com motocicletas *Yamaha FJR 1300*. Em ambas, o comandante do 2EMoto desloca-se de pé na viatura de comando, um jipe descapotável que lhe confere visibilidade para todo o efetivo, sendo o motociclo que vai à frente conduzido pelo oficial subalterno mais antigo da Subunidade.

Esquadrão Presidencial e em duas Subunidades, de escalão Grupo, com responsabilidades na segurança das infraestruturas afetas aos órgãos de soberania e na prestação de honras de Estado, em alusão à própria denominação. O 2EMoto ficou assim na dependência do

Grupo de Honras de Estado, tal como os dois Esquadrões a cavalo que se mantiveram – 3.º (com cavalos ruços) e 4.º (com cavalos castanhos) – transferindo-se, em 2015, para o quartel previamente utilizado pela Companhia Auto de Transportes, no mesmo aglomerado onde já se encontrava o Comando da Unidade e o 4.º Esquadrão, na Ajuda.

Em concreto, para além do apoio diário às Unidades Territoriais, no âmbito da prestação de honras de Estado, cumpre ao 2EMoto assegurar a execução de escoltas de honra motorizadas, adotando um dispositivo honorífico móvel, em formato de cápsula, para envolvimento da viatura que transporta a alta entidade escoltada, o que, por norma, ocorre no deslocamento entre o local que simboliza a residência oficial dessa entidade e a Praça do Império, frente ao Mosteiro dos Jerónimos.

Na génese, o 2EMoto chegou a efetuar as referidas escoltas com recurso a motocicletas da marca *ASJ*, com *sidecar*, aos quais se seguiram motocicletas *Norton* e *Sunbeam*. Anos mais tarde, surgem os *BMW R80 RT*, sendo os atuais os *Yamaha FJR 1300*, adquiridos entre 2006 e 2007, propositadamente para este fim.

III. O Carrossel Moto

Desde os primórdios, a GNR, em referência à sua natureza militar e génese gendármica, constituiu-se como uma força de segurança humana, próxima e de confiança, distinguindo-se pela excelência do serviço, com enfoque nos cidadãos. Nesse sentido, a proximidade e interação com a população afiguram-se fundamentais para o bom desempenho institucional. Sem prejuízo das responsabilidades do 2EMoto, perante o cumprimento da sua missão geral, consequên-

cia do treino e das competências adquiridas por necessidades de serviço, iniciaram-se, algures nos anos quarenta, atividades individuais e espontâneas demonstrativas da destreza na condução de motocicletas, que atingem particular notoriedade no início dos anos cinquenta.

Sabe-se, através de registos fotográficos, alguns manuscritos e inclusivamente pelos traços de memória coletiva de antigos militares, que nessa data começaram a transformar-se as acrobacias individuais em números coletivos, apresentados em demonstrações públicas, sendo visível a destreza, audácia, coragem e brio, levados a cabo por um conjunto restrito de militares, que se destacava pela elevada experiência, coordenação, espírito de disciplina, paixão e aptidão para a condução de motocicletas.

Em 1956, urge dotar o 2EMoto de motocicletas inglesas da marca *Sunbeam*, por ocasião da visita oficial da rainha Isabel II de Inglaterra a Portugal, entre 18 e 20 de fevereiro de 1957. Em tributo pelo excelso serviço prestado pelo Esquadrão e, concomitantemente, como preza-do reconhecimento à Instituição e ao País, essas motas acabam por ser ofertadas pelo trono britânico. Desde então e após a utilização das mesmas para as diversas escoltas de honras à rainha, os motocicletas *Sunbeam S7*, tendo em conta a sua qualidade de construção, robustez e polivalência, foram integrados nas missões rotineiras e no Carrossel Moto. Duas décadas depois, em 1974, surgem novos motocicletas especialmente adquiridos para complementar as apresentações do Carrossel, os *BMW 60/6*, que foram depois substituídos pelos *BMW R65 GS*, em 1990, e apoiados pelos mais recentes *BMW R80 GS*, em 1996, dotando o 2EMoto, à data, do maior parque europeu composto por



À esquerda, a ilustração de dois exercícios executados pelo Carrossel Moto, em exibição na inauguração da Expo 98, com motocicletas *BMW 60/6* e *Sunbeam S7*. No seu auge, atribuíam-se particular destaque à singular capacidade para transportar até 18 militares em equilíbrio, em movimento, num único motociclo *Sunbeam*.

À direita, é visível uma atuação do «Carrossel Misto», pelos anos 50, em contraste com a apresentação da «*Reprise Moto*», de 5 de abril de 2023, na comemoração do aniversário da USHE, junto ao Pavilhão de Portugal, no Parque das Nações, com participação de motocicletas *BMW R 1250 GS* e *Yamaha MT-07*, atualmente ao serviço do 2EMoto.

Em ambas, são perceptíveis os uniformes pretos e os capacetes clássicos, detalhes visuais que se mantiveram inalterados.

motociclos da marca *BMW*.

Independentemente de várias vicissitudes, nas suas décadas de existência, o Carrossel Moto ou «*Reprise Moto*» (designação adotada nas apresentações mais recentes) subsiste aos tempos e às vontades, encarando-se hoje, como uma verdadeira «Escola Avançada de Motociclismo», que continua a espelhar o espírito de união, a perseverança e a excelência do serviço diário com recurso ao motociclo. Exemplo disso são as demonstrações que se têm efetivado em dias festivos na USHE e os convites para participar em eventos públicos de elevada visibilidade. Lê-se na agenda da GNR do ano 2000, em referência ao *ex-libris* do Carrossel Moto, que «a imagem da GNR faz-se de muitos contributos individuais e coletivos de gente generosa que serve entre as suas fileiras (...) contributos que associam (...) uma imagem a todos os níveis grandiosa». Graciosamente, constata-se, passados mais de vinte anos, que a afirmação ainda é atual e tem marcado sucessivas gerações de militares do

2EMoto que, para além de cumprirem com as responsabilidades diárias, não renunciam a este legado especial.

IV. Inovação e atualidade

Atuando como impulsor e pioneiro em diversas áreas da segurança interna, o 2EMoto tem sido uma referência no que respeita ao progresso e inovação institucional, contribuindo para o desenvolvimento ímpar dos serviços de batedores (desembaracamentos de trânsito) com utilização de motociclos e para a modernização das várias vertentes do patrulhamento, pedras basilares para a manutenção do sentimento de segurança e da proximidade dos cidadãos. É de igual interesse referir que foi com o contributo desta Subunidade que, em 1 de julho de 1970, é criada a mítica Brigada de Trânsito da GNR (atualmente, adaptada e designada por Unidade Nacional de Trânsito), com a projeção das primeiras patrulhas em substituição da Polícia de Viação e Trânsito. Nesta componente, em virtude do profundo conhecimento geral sobre moto-

ciclos, da experiência na sua condução e emprego operacional, a par da panóplia de funções já executadas com base nas capacidades adquiridas, construiu-se o ambiente que proporcionou a formalização do Curso de Batedor Moto, cuja primeira edição decorreu em 2013 e, desde então, permitiu formar um total de 168 militares, pertencentes à Subunidade e ao dispositivo da especialização de trânsito, habilitando-os para a exigente e arriscada missão do «batedor moto», materializada na abertura de itinerários e em escoltas de todo o tipo, com total respeito pelos princípios legais e regras de segurança.

Quanto ao patrulhamento, acompanhando o ressurgimento da bicicleta como meio de deslocação, bem como, propagando-se as vias apropriadas à sua circulação, surge há mais de vinte anos, através da Operação «Ciclo 2000», uma ação composta por dois Pelotões do 2EMoto, dedicada ao patrulhamento ciclo na orla marítima, designadamente em reforço aos Destacamentos Territoriais de Albufeira e Loulé. Nos anos seguintes, perante a necessidade de concentração do conhecimento e uniformização de procedimentos, foram edificados Cursos de Patrulhamento Ciclo, focados no desenvolvimento de competências e na projeção de meios, para eventos de grandes dimensões ou locais com forte afluência de pessoas e onde a mobilidade acrescida dos meios ciclo se destacasse e fosse uma mais-valia. Em paralelo, ganhava especial destaque o vetor do turismo em Portugal, tornando urgente o desenvolvimento de novas capacidades que permitissem melhorar a imagem e a comunicação com turistas. Daí resulta que, em 2006, iniciou-se a formação de militares para integrar o Programa de Apoio ao Turismo, denominado *Tourist Support Patrol* (TSP), habilitando o efetivo a trabalhar com patrulhas

integradas de vários tipos (auto, moto e ciclo), num sistema dinâmico de comunicação e apoio mútuo, com forte visibilidade e que privilegia o contacto e a prestação de auxílio a cidadãos estrangeiros. No total, para estas valências, o 2EMoto já formou mais de 800 militares da GNR, continuando a viver-se uma cultura de aumento e aprimoramento do policiamento preventivo e de proximidade, que assume peculiar relevo em operações recorrentes, como o «Verão Seguro», a decorrer na zona de ação do Algarve, e a «Peregrinação Segura», em Fátima. Atualmente, o 2EMoto prevê um efetivo de 130 militares, todos da Arma de Cavalaria, projetando diariamente estafetas moto, para recolha e entrega de correspondência oficial da República Portuguesa, com atribuições específicas perante a Presidência da República, o Gabinete do Primeiro-Ministro e o Gabinete Nacional de Segurança, sem prejuízo do seu eventual deslocamento a outros organismos do Estado, num serviço que confere aos militares a aquisição de experiência ímpar na utilização do motociclo, considerando o exigente «laboratório» que é a cidade de Lisboa.

Paralelamente são projetadas Equipas TSP e outras patrulhas de apoio ao dispositivo territorial, com maior incidência nas zonas de Sintra, Setúbal, Costa da Caparica e Peniche, merecendo especial realce os desembaraçamentos de trânsito ou escoltas de segurança a Altas Entidades, assegurados pelos militares com formação específica e que se destacam pela excecional aptidão para a condução de motociclos. Os serviços de batedores efetuados merecem tal destaque que, durante a Presidência Portuguesa da *International Association of Gendarmeries and Police Forces with Military Status* (FIEP), foi assumido claro interesse pelo Curso de Batedor Moto, por



Alguns meios ao dispor do 2EMoto, para cumprimento das variadas missões, em representação na parada Capitão de Cavalaria António Sebastião Ribeiro de Spínola, no quartel do 4.º Esquadrão, na Ajuda.

Da esquerda para a direita: um militar com uniforme de motociclista e motociclo *Yamaha MT-07*, apto para efetuar serviços de estafeta moto; um militar com grande uniforme honorífico e motociclo *Yamaha FJR 1300*, pronto para efetuar escoltas de honra motorizadas e sendo também a mota utilizada para os serviços de batedores; ao centro, um veículo *Volkswagen e-Golf*, totalmente elétrico, com capacidade de projeção de patrulhas ciclo e integração em forças *Tourist Support Patrol*; um militar com uniforme de patrulhamento ciclo e bicicleta *Weed Heap-6*, caracterizada e preparada para transporte de expediente; por fim, um militar com uniforme especial, em utilização no 4.º nível de emprego operacional, acompanhado do motociclo *BMW R 1250 GS*, também utilizado no Carrossel Moto da GNR.

parte dos 19 países constituintes.

Com o objetivo de desenvolver a formação dos recursos humanos da Instituição (em sintonia com os novos paradigmas e modelos de serviço público, na defesa e garantia dos direitos dos cidadãos), aprofundar a gestão do conhecimento e atualizar competências requeridas nos vários domínios de atividade, adequando a doutrina e formação às necessidades operacionais da Guarda, merece relevar a afirmação do 2EMoto como órgão técnico para os Cursos de Batedor Moto e Patrulhamento Ciclo.

Com o foco na inovação e melhoria contínua, e conscientes de que o incremento da cooperação e articulação, quer no plano nacional, quer no plano internacional, constitui um desígnio e

um compromisso institucional, porquanto tais relações são geradoras de sinergias com reflexo ao nível da qualidade da atuação, destaca-se a consolidação da capacidade moto para intervenção no âmbito do 4.º nível de emprego operacional e a edificação da força de reação rápida, para intervenções de 2.º nível de emprego operacional.

Que o 2EMoto, carinhosamente apelidado de «Esquadrão dos Sonhos» por alguns que lá passaram, possa continuar a concretizar novos projetos e a ser uma referência na área da formação e da inovação dentro da GNR, sem resistir à eventual mudança e sem perder a identidade e a história que transporta.

Principais referências:

Agenda da Guarda Nacional Republicana (2000).

Anuário da Guarda Nacional Republicana (1940).

Arquivo Histórico da Guarda Nacional Republicana.

Mendes, Bernardo, *O Último Regimento a Cavalo em Portugal* (2011).

Sousa, João de Andrade e, *Manual do Patrulhamento Ciclo* (2005).

Carneiro, Luís Miguel, *Regimento de Cavalaria da Guarda Nacional Republicana* (2001).

Ferreira, Luís Miguel Gomes, *O Carrossel Moto* (in *Pela Lei e Pela Grei*, ed. janeiro-março, 2009).

Carmo, Rogério, *2.º Esquadrão-Moto da GNR* (in *Motociclismo*, ed. 226, 2010).

Duarte, Tiago A. Lúcio Duarte, *Manual de Apoio ao Turismo*.