109/BER

MINISTÉRIO DO EXÉRCITO

3.ª DIRECÇÃO-GERAL

(ESTADO-MAIOR DO EXÉRCITO)

4.ª Repartição

REGULAMENTO DE CAMPANHA

POLÍCIA MILITAR

1956

E. M. E. - 4.ª Rep.
N.º 597
BIBLIOTECA

MINISTÉRIO DO EXÉRCITO

3.ª DIRECÇÃO - GERAL

(ESTADO-MAIOR DO EXÉRCITO)

4.ª Repartição

Exemplar n.º 11 11

REGULAMENTO

DE

CAMPANHA

POLÍCIA MILITAR

BIBLIOTECA DO EXÉRCITO
109/
BER

1956

EDITORIAL IMPÉRIO LIMITADA
151, Rua do Salitre, 155

MINISTÉRIO DO EXÉRCITO

3.ª DIRECÇÃO-GERAL

(ESTADO-MAIOR DO EXÉRCITO)

4.ª Repartição

Exemplar n.º 11

REGULAMENTO

DE

CAMPANHA

POLÍCIA MILITAR

ESTADO-MAIOR DO EXÉRCITO
4.ª REP.

1956

EDITORIAL IMPÉRIO LIMITADA
151, Rua do Salitre, 155

MINISTÉRIO DO EXÉRCITO

3.ª DIRECÇÃO - GERAL
(ESTADO-MAIOR DO EXÉRCITO)

4.ª Repartição

Portaria N.º 15.690

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro do Exército, aprovar e pôr em execução, a título provisório, o Regulamento de Campanha — Serviço de Polícia Militar.

Ministério do Exército, 4 de Janeiro de 1956.

O Subsecretário de Estado do Exército

HORÁCIO JOSÉ DE SÁ VIANA REBELO

MINISTÉRIO DO EXÉRCITO
3.ª DIRECÇÃO-GERAL
(ESTADO-MAIOR DO EXÉRCITO)

4.ª Repartição

Portaria N.º 15.690

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro do Exército, aprovar e pôr em execução, a título provisório, o Regulamento de Campanha — Serviço de Polícia Militar.

Ministério do Exército, 4 de Janeiro de 1956.

O Subsecretário de Estado do Exército

HORÁCIO JOSÉ DE SÁ VIANA REBELO

INDICE

Págs.

CAPÍTULO I — Organização e atribuições

Secção I — Organização 7
Secção II — Atribuições 8
Secção III — Órgãos de direcção 14
Secção IV — Órgãos de execução 18

CAPÍTULO II — Conduta e autoridade 19

CAPÍTULO III — Patrulhamento de aglomerados populacionais

Secção I — Considerações gerais 33
Secção II — Métodos de patrulhamento 40

CAPÍTULO IV — Fiscalização dos movimentos individuais

Secção I — Considerações gerais 45
Secção II — Extraviados 49
Secção III — Civis 53

CAPÍTULO V — Fiscalização da circulação

Secção I — Considerações gerais 57
Secção II — Noções de fiscalização da circulação 62
Secção III — Elaboração de planos de fiscalização 66
Secção IV — Técnica de direcção da circulação 90
Secção V — Estacionamento de viaturas 142
Secção VI — Acidentes de circulação 145
Secção VII — Imposição das normas regulamentares 156
Secção VIII — Alteração de planos em casos de emergência 162

Págs.

CAPÍTULO VI — Investigação criminal 169

CAPÍTULO VII — A Polícia Militar nos movimentos de tropas 173

CAPÍTULO VIII — A Polícia Militar em situações especiais

Secção I — A Polícia Militar nas operações anfíbias 175

Secção II — A Polícia Militar em território ocupado 179

CAPÍTULO IX — Prisioneiros de guerra

Secção I — Convenções internacionais 189

Secção II — Captura de prisioneiros 191

Secção III — Guarda dos prisioneiros 195

Secção IV — Tratamento dos prisioneiros 201

CAPÍTULO X — Unidades de Polícia Militar

Secção I — Batalhão de Polícia Militar 213

Secção II — Companhia de Polícia Militar ... 220

Secção III — Companhia de escolta e guarda de prisioneiros de guerra 220

Secção IV — Companhia de Polícia Militar divisionária ou de corpo de exército 222

Secção V — Pelotão de identificação de privisionária ou de corpo de exército 222

Secção VI — Destacamentos de Polícia Militar nos postos, acampamentos e guarnições 230

ANEXO I — Sinalização de itinerários militares 233

ANEXO II — Sinais a empregar nas cartas de circulação 245

ANEXO III — Portaria n.º 11.072 249

ANEXO IV — Código de Justiça Militar (Extracto) ... 251

ANEXO V — Designações para as instalações dos prisioneiros de guerra 255

CAPÍTULO I

ORGANIZAÇÃO E ATRIBUIÇÕES

1. ESFERA DE ACÇÃO.

O presente regulamento estabelece os princípios e normas que regem a actuação da Polícia Militar (P. M.) dentro e fora do território nacional. Deve contudo entender-se que a competência atribuída ao comandante de uma zona de operações é muito ampla e, em situações de emergência, as suas directivas sobre a conduta, a autoridade, as funções e, ainda, sobre a organização da P. M., podem diferir da rigorosa observância das regras e disposições contidas neste regulamento.

Secção I — Organização

2. GENERALIDADES.

a. O pessoal da P. M., que pertença orgânicamente a uma G. U. ou seja posto à disposição de qualquer Comando, tem por missão auxiliar o comandante respectivo no desempenho das seguintes atribuições, que lhe são peculiares e taxativas: manter a ordem; defender a propriedade pública e particular; fazer cumprir as leis, os regulamentos militares e as ordens superiores. O pessoal da P. M. poderá, ainda, desempenhar outras missões que se indicarão, em linhas gerais, neste regulamento.

b. A designação de agente da polícia militar, adoptada neste regulamento, refere-se aos componentes da Polícia Militar do Exército Português.

c. O pessoal da P. M. só recebe ordens e depende disciplinarmente dos comandantes directos das unidades a que pertença e dos comandantes e chefes do E. M. das grandes unidades em que as mesmas estejam integradas ou adidas.

Este pessoal não deve ser alojado ou alimentado em conjunto com outras tropas, excepto em casos de emergência. Do mesmo modo, não deve estar adido às unidades de P. M., para efeito de alimentação ou alojamento, qualquer outro pessoal militar.

3. ORGANIZAÇÃO.

a. A. P. M. é organizada em:

1) Companhias e batalhões, fazendo parte de todas as divisões e grandes unidades de escalão superior, de acordo com os quadros orgânicos e de mobilização, estabelecidos:
2) Unidades para desempenho de missões fora do território metropolitano, constituídas em conformidade com quadros orgânicos estabelecidos para esse efeito;
3) Destacamentos para comandos, acampamentos e postos, conforme for determinado;
4) Companhias de escolta e guarda de prisioneiros de guerra.

b. A organização de campanha da P. M. tem, como a de todos os outros serviços, um carácter flexível que lhe permite a constituição de agrupamentos apropriados ao desempenho das várias missões.

Secção II — Atribuições

4. GENERALIDADES.

a. A protecção da propriedade pública e particular e a

manutenção da ordem e da disciplina militar são atribuições do comandante de qualquer escalão.

A P. M. serve de complemento a todos os outros meios de que disponha o comandante para se desempenhar das atribuições referidas e é, simultâneamente, mais um meio posto à sua disposição.

b. Além das missões normais, que adiante se indicam, o comandante pode atribuir missões especiais à P. M. que dele dependa; é responsável pela sua direcção, fiscalização e emprego; coordena as suas missões com as da P. M. de outros comandos que, de momento, possa estar sob a sua direcção e fiscalização, mas de modo que as responsabilidades de cada uma fiquem claramente definidas.

c. Quando for necessário, a P. M. poderá ser, temporàriamente, auxiliada no desempenho do serviço de ordem por forças existentes na zona do comando a que pertença. O pessoal destas forças fica subordinado ao preboste que superintende na zona, durante o tempo em que prestar esse auxílio.

d. A P. M. ocupa-se dos crimes de foro militar e das infracções disciplinares, cometidas pelos indivíduos que estejam sujeitos à lei militar. Faz cumprir todos os regulamentos e determinações de polícia, dentro da zona sob jurisdição territorial do comando a que pertença ou ao qual esteja adida. Procura evitar que o pessoal militar cometa actos atentatórios da disciplina ou desprestigiantes para as instituições militares.

e. O serviço da P. M. abrange:

1) A realização, a investigação e a instrução relativas às infracções pertencentes à jurisdição do preboste;
2) A participação, à autoridade competente, dos crimes de foro militar ou comum, praticados na respectiva zona de actuação, de que tenha conhecimento;
3) A investigação dos crimes da competência do Serviço de Justiça, através de pessoal desempenhando, por nomeação do comando a que pertença orgânicamente,

ou esteja adido, as funções de agente da polícia judiciária, instaurando o correspondente corpo de delito, de harmonia com as disposições do Código de Justiça Militar.

5. ATRIBUIÇÕES GERAIS.

O serviço de P. M tem por fim assegurar, quer na zona de operações, quer na zona do interior, a polícia geral, a polícia judiciária e exercer a justiça prebostal e, dentro das suas atribuições, compete-lhe ainda auxiliar o comando na manutenção da disciplina geral e na fiscalização da circulação.

Nas zonas em que actue, a P. M. executa qualquer ou todas as missões que a seguir se indicam.

1) Manter a ordem entre o pessoal militar e fazer cumprir as leis e regulamentos militares.
2) Proteger o pessoal militar e os civis de qualquer excesso ou violência.
3) Deter os militares ausentes sem licença ou cuja situação não esteja definida.
4) Evitar e investigar os crimes de foro militar e as infracções aos regulamentos disciplinares e às ordens e determinações do comando.
5) Recuperar a propriedade militar perdida, roubada ou abandonada.
6) Fornecer ao pessoal militar e às entidades para isso autorizadas, informações relativas à localização das unidades, comandos, repartições e outros estabelecimentos ou órgãos militares.
7) Fazer cumprir os regulamentos sobre uniformes.
8) Cooperar no combate contra ataques de tropas aerotransportadas e incursões de tropas especiais («comandos»).
9) Escoltar e guardar os prisioneiros de guerra e tratar todos os assuntos com eles relacionados.
10) Prestar auxílio na execução das medidas estabelecidas para a defesa contra gases, para a defesa contra ataques aéreos e para a ocultação de luzes, e

de outras medidas gerais quanto à segurança e quanto à garantia do segredo.

11) Exercer, na zona sob a jurisdição territorial do comando de que dependa, vigilância constante, especialmente para reprimir a espionagem, a sabotagem e as actividades subversivas.

12) Quando for determinado superiormente, impedir interrupções ou demoras evitáveis na produção e no transporte de material de guerra; proteger de estragos, destruição ou de quaisquer perigos, determinadas zonas, propriedades, materiais e outros recursos. Entre esses perigos incluem-se os causados por tumultos ou outros distúrbios civis e pelos incêndios, acidentes, espionagem ou sabotagem.

13) Quando for determinado superiormente, cooperar com as autoridades locais e com a Cruz Vermelha, ou outras organizações civis de socorros, em caso de desastre ou qualquer outra emergência grave.

14) Quando for determinado superiormente, auxiliar as autoridades civis na repressão de distúrbios, na imposição da lei, na protecção da propriedade pública ou em qualquer outra emergência grave (Ver o n.º 1) da alínea *f*) do n.º 11).

15) Quando for determinado superiormente, em face de requisição apresentada pela autoridade judicial à autoridade militar competente, efectuar diligências respeitantes ao foro judicial, nos termos do art. 22.º e seu § único da Parte III do Regulamento Geral do Serviço do Exército.

16) Dirigir e fiscalizar a circulação rodoviária.

6. ATRIBUIÇÕES NA ZONA DE OPERAÇÕES.

a. *Em regiões sujeitas às acções de combate.*

1) Exercer a fiscalização da circulação (Cap. V).

2) Encarregar-se do serviço de prisioneiros de guerra, na parte relativa a: custódia, alojamento, alimentação, assistência médica, evacução e organização dos processos, e, eventualmente, repatriamento (Cap. IX).

3) Deter os extraviados; encaminhar os recompletamentos e as baixas hospitalares, quando tal for determinado (Cap. IV).

4) Fiscalizar os movimentos de indivíduos da classe civil, incluindo refugiados, habitantes locais e todos aqueles que acompanhem as tropas (Cap. IV).

5) Contribuir para a segurança do comando:

a) Por meio de agentes para desempenharem a missão de guias;

b) Pela guarda das instalações ocupadas pelo comandante ou por outros oficiais.

6) Evitar a pilhagem e o saque.

7) Auxiliar os movimentos das tropas (Caps. V e VII).

8) Prender os agentes inimigos, os elementos de «quinta coluna» e os simpatizantes do inimigo.

b. *Em território ocupado.*

1) Medidas de segurança:

a) Guardar as instalações e o material capturados;

b) Apreender as armas em poder dos habitantes locais e ocupar os pontos importantes para a acção das tropas ou para o exercício da autoridade militar de ocupação;

c) Neutralizar zonas de resistência, incluindo a eliminação de actividades de guerrilha;

d) Proteger as instalações vitais, incluindo as linhas de comunicação, contra ataques de qualquer natureza, em especial de tropas aerotransportadas e de «comandos»;

e) Prender os agentes inimigos, os elementos de «quinta coluna» e os simpatizantes do inimigo suspeitos de pretenderem intentar qualquer acto que afecte as forças amigas;

f) Auxiliar os oficiais encarregados dos assuntos de

administração civil na superintendência da polícia civil;

g) Evitar a pilhagem e o saque.

2) Superintender nas medidas adoptadas para fazer cumprir as ordens e os regulamentos respeitantes a:

a) Horas de recolher e ocultação de luzes;

b) Fiscalização de preços;

c) Zonas interditas nas cidades ocupadas;

d) Reunião e distribuição de reservas de géneros alimentícios, em determinadas zonas.

3) Fiscalizar os movimentos de indivíduos da classe civil, incluindo refugiados, habitantes locais, extraviados e todos aqueles que acompanhem as tropas (Cap. IV).

4) Patrulhar os centros urbanos (Cap. III).

5) Evitar e investigar os crimes (Cap. VI).

6) Proteger as altas entidades militares e civis.

7) Fazer funcionar secções ou agências de informações para esclarecimento de militares e de civis que a elas recorram.

8) Auxiliar os movimentos das tropas (Cap. VII).

7. ATRIBUIÇÕES NOS AGLOMERADOS POPULACIONAIS, EM TERRITÓRIO NACIONAL.

1) Manter a ordem entre os componentes das forças militares e fazer com que cumpram as leis, regulamentos e costumes civis.

2) Deter o pessoal militar que apareça em público embriagado ou em qualquer estado que colida com a moral pública ou com as disposições disciplinares.

3) Fazer cumprir os regulamentos sobre uniformes.

4) Fornecer informações às entidades para isso autorizadas, sobre a localização de pontos importantes e de interesse vital.

5) Fiscalizar a circulação militar, quando estiverem a ser executados movimentos de tropas.

6) Fazer cumprir as ordens relativas a zonas interditas, bem como as que determinem as horas de recolher.

7) Fiscalizar os movimentos de indivíduos, quer militares quer civis, em zonas que estejam sob a jurisdição do exército.

8) Auxiliar as autoridades civis na execução das leis relativas aos estrangeiros inimigos, quando tal seja determinado.

8. ATRIBUIÇÕES NAS ZONAS MILITARES RESERVADAS.

Dentro das zonas militares reservadas, isto é, dentro de regiões destinadas exclusivamente a usos militares, compete à P. M.:

1) Manter a ordem e fazer cumprir as leis e regulamentos militares;

2) Fiscalizar a circulação (Cap. V) dando cumprimento às ordens e determinações em vigor nessas zonas;

3) Fiscalizar o movimento do pessoal militar e civil que entre ou saia de zonas reservadas e enquanto nelas se mantiver, designadamente através de um sistema de «cartões de identificação» ou «passes» a estabelecer pela autoridade competente;

4) Deter temporàriamente para averiguações as pessoas suspeitas, quando as circunstâncias o exijam, devendo entregar às autoridades civis as que não estejam sujeitas às leis militares;

5) Evitar e investigar os crimes de foro militar.

Secção III — Órgãos de direcção

9. NO COMANDO-CHEFE.

No comando-chefe, o chefe do serviço de polícia militar, denominado preboste-superior, exerce as suas funções sob a autoridade do chefe do estado-maior, por intermédio da repartição respectiva, sobre todas as tropas em operações.

10. NAS GRANDES UNIDADES.

Nas grandes unidades ou comandos equivalentes ou territoriais, o preboste exerce as suas funções sob a autoridade do chefe do estado-maior respectivo, dispondo para o efeito da secção do prebostado.

11. ATRIBUIÇÕES GERAIS DO PREBOSTE.

Como chefe do serviço de P. M., o preboste coadjuva o comadante na superintendência e na direcção do respectivo serviço. As suas atribuições gerais, além das relativas à administração da justiça prebostal, nos termos do C. J. M., transcritas no número 18 deste regulamento, são as que a seguir se indicam.

a. Propor planos, regulamentos e normas relativos à organização, instrução, equipamento, modo de proceder e actuação de toda a P. M. atribuída ao comando.

b. Superintender na montagem e funcionamento das instalações e órgãos da P. M. que estejam dentro da sua esfera de acção, os quais actuam, muitas vezes, sob as suas ordens directas.

c. Coordenar, dentro dos limites prescritos pelo comandante, a acção da P. M., devendo, em relação às unidades que dependam orgânicamente ou como reforço de comandos subordinados, a coordenação limitar-se, geralmente, aos aspectos puramente técnicos.

d. Estabelecer:

1) Um centro de informações e um sistema de registos necessários à actuação da polícia;
2) Um órgão de informações sobre prisioneiros de guerra (Comando da zona de operações) conforme for superiormente determinado.

e. Realizar inspecções às unidades de P. M. e suas actividades.

f. Além da superintendência nas missões normais da P. M., executar, sob a direcção dos respectivos comandantes, as missões que a seguir se indicam, e nas quais a P. M. pode ser empregada.

1) *Auxílio militar às autoridades civis em emergências graves.*

Quando a autoridade administrativa requisitar a força armada aos comandantes militares competentes, nos casos extremos em que a acção policial e da Guarda Nacional Republicana se revele insuficiente (art. 408.°, n.° 16 do Código Administrativo), se for determinada a intervenção de forças da P. M., regular a actuação daquelas forças em conformidade com o prescrito no Regulamento Geral do Serviço do Exército (Parte III, capítulos I e II) na medida em que for aplicável.

2) *Protecção de instalações vitais contra quaisquer actividades de sabotagem e de «quinta coluna».*

Superintender na preparação e revisão de planos destinados a garantir a segurança interna de instalações, incluindo os planos relativos à supressão de actividades de sabotagem e de «quinta coluna». A preparação e a execução dos referidos planos é da competência do comandante responsável, em campanha, podendo compreender a coordenação de forças militares, militarizadas e para-militares, na realização destes fins.

3) *Socorros em casos de desastre.*

Em cooperação com a Cruz Vermelha ou outras organizações civis de socorros e com as autoridades locais, executar planos para a prestação de socorros imediatos em caso de grandes catástrofes; avaliar os recursos locais disponíveis; e superintender nas medidas de socorro, se os recursos locais forem inadequados e for necessária uma acção imediata.

4) *Fiscalização da população civil.*

Fiscalizar os movimentos individuais e em massa de refugiados, e, quando as circunstâncias o exijam, dirigir superiormente as instalações para alojamento, alimentação e outros cuidados a dispensar aos refugiados e não combatentes.

5) *Fiscalização da circulação.*

Fazer cumprir as ordens relativas à execução dos movimentos de tropas e as instruções e disposições para a circulação, estabelecidas de acordo com a portaria 11.072 (O. E. n.º 7-1.ª série 15/9/1945), (Anexo II), Código das Estradas e outra regulamentação em vigor nas zonas onde actuar a unidade a que pertence.

6) *Investigação criminal dentro do Exército.*

Promover a investigação dos delitos abrangidos pela jurisdição que o C. J. M. lhe confere; por determinação do comandante de que dependa, assegurar através de pessoal especializado, a investigação dos restantes crimes; deter e dar destino aos infractores suspeitos.

7) *Prisioneiros de guerra.*

Planear, coordenar, dirigir e fiscalizar a reunião e detenção de prisioneiros de guerra bem como o funcionamento de campos de prisioneiros, incluindo a evacuação, a guarda, a disciplina, o abastecimento, o trabalho, o recreio, o fornecimento de informações, a manutenção de registos e o repatriamento.

8) *Extraviados, ausentes sem licença e desertores.*

Planear, coordenar e superintender na detenção de extraviados, ausentes sem licença e desertores.

Secção IV — Órgãos de execução

12. NO COMANDO-CHEFE.

Dependendo do comando-chefe, quando exista a zona de comunicações, e no exército, a execução do serviço compete a batalhões de polícia militar.

13. NOUTROS COMANDOS.

a. Nas grandes unidades inferiores a exército, haverá uma companhia de polícia militar.

b. Nos destacamentos mistos, nas bases e nos comandos territoriais, as unidades de polícia militar serão variáveis com o efectivo e necessidades do Serviço, podendo ir de uma companhia a um pelotão.

c. As unidades de polícia militar são:

— Companhias de P. M., independentes, orgânicas das divisões e dos corpos de exército, e incorporadas nos batalhões de P. M. de exército;
— Companhias de escolta e guarda de prisioneiros, incorporadas nos batalhões de P. M.;
— Batalhões de polícia militar (Cap. X).

CAPÍTULO II

CONDUTA E AUTORIDADE

14. GENERALIDADES.

a. Um agente da P. M., como um agente da polícia civil, representa o prestígio e a autoridade da Lei.

Quando em serviço, o membro da polícia militar é o agente e o representante da autoridade do Exército. Deve por isso, ser um exemplo frizante de disciplina, eficiência, aprumo militar, delicadeza e asseio, e revelar em todos os seus actos firmeza, espírito de justiça, tacto e autodomínio.

b. Todos os membros da P. M. se devem reger por um espírito de solicitude e auxílio. Não procurarão, contudo, ganhar popularidade por processos menos regulares, como sejam o favoritismo, a benevolência excessiva ou a negligência no serviço. Devem ser justos e corteses para todos; inflexíveis e imparciais na exigência da observância das leis e regulamentos que tenham por missão fazer cumprir. Devem proceder de uma maneira calma, segura e educada, a fim de não provocar insultos, desobediências ou argumentações. Mas, quando tal se tornar necessário, devem agir sem hesitação.

c. Os agentes da P. M. não punem os trangsressores das leis ou regulamentos, nem permitem que seja mal tratada ou injuriada qualquer pessoa ao seu cuidado.

Fundamentalmente, compete-lhes: evitar a violação de

leis, ordens e regulamentos; advertir os transgressores, e, se necessário, detê-los.

d. Os agentes da P. M. devem comunicar ao comando todas as infracções de que tomem conhecimento, incluindo as violações às ordens que têm obrigação de fazer cumprir e às instruções que dêm, para execução das suas missões, qualquer que seja a graduação ou cargo do infractor. A comunicação escrita, acerca da infracção, serve de base à participação ou à comunicação a elaborar no comando da P. M., para envio à autoridade competente, e deve conter o nome, posto ou graduação e unidade ou órgão de serviço a que o infractor pertence; o local, a hora e a natureza do delito; e um rol de testemunhas.

e. Os agentes da P. M. têm obrigação e autoridade para tomar todas as providências convenientes, incluindo a detenção, se necessário, quando algum militar cometa distúrbios ou qualquer outra falta, que represente descrédito para as instituições militares. Os militares detidos, nestas condições, devem ser enviados às respectivas unidades, logo que for possível.

f. Os agentes da P. M. estão proibidos de receber qualquer dádiva ou gratificação, por serviços prestados, no desempenho das suas funções.

15. APRESENTAÇÃO PESSOAL.

a. *Aprumo militar*. O agente da P. M., tendo por missão corrigir outros militares por porte ou conduta menos conveniente, deve ser, ele próprio, um modelo de aprumo e comportamento. Como o agente da P. M. está constantemente perante o público, qualquer falta de cuidado, na sua atitude ou no seu uniforme, reflecte-se, directamente, sobre o prestígio de que deve gozar. Durante o serviço deve abster-se de comer ou de fumar e fora daquele de permanecer ocioso em estabeelcimentos, cafés ou outros lugares de diversão pública.

b. *Identificação.*

1) Os agentes da P. M., quando em exercício das suas funções, devem usar na manga esquerda, acima do cotovelo, um braçal de cor azul escura com as letras P. M., bordadas a branco, do modelo fixado superiormente. (Fig. 1).

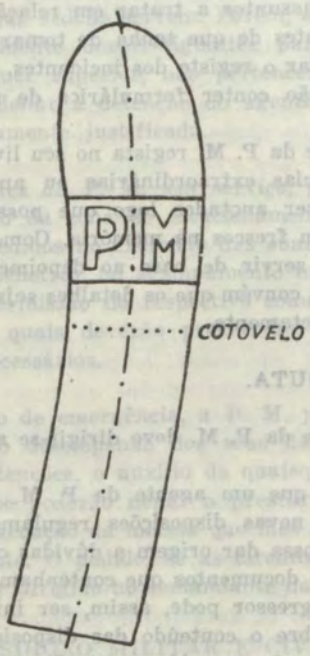


Fig 1 — Modelo de braçal da P. M.

2) As tropas destacadas para exercerem, temporàriamente, funções de polícia militar, têm, durante o exercício dessas funções, a categoria de «Polícia Militar» e são autorizadas a usar o braçal respectivo.

3) De noite ou em condições de difícil visibilidade, o agente da P. M. deve identificar-se claramente antes de se dirigir a alguém.

16. LIVRO DE APONTAMENTOS DO AGENTE DA POLÍCIA MILITAR.

a. O agente da P. M. em serviço deve ter sempre consigo um livro de apontamentos contendo os regulamentos respeitantes ao serviço que desempenha, e páginas em branco para tomar notas e apontamentos.

Acompanhando os regulamentos, deve existir uma lista dos principais assuntos a tratar em relação a cada um dos tipos de incidentes de que tenha de tomar conta.

Para facilitar o registo dos incidentes, os livros de apontamentos poderão conter formulários de modelo abreviado.

b. O agente da P. M. regista no seu livro de apontamentos as ocorrências extraordinárias ou anormais. Todos os factos devem ser anotados logo que possível, enquanto os detalhes estejam frescos na memória. Como o livro de apontamentos pode servir de base ao depoimento que fizer em tribunal militar, convém que os detalhes sejam anotados clara, precisa e completamente.

17. CONDUTA.

a. O agente da P. M. deve dirigir-se a todas as pessoas com correcção.

b. Sempre que um agente da P. M. tenha por missão fazer cumprir novas disposições regulamentares cujo desconhecimento possa dar origem a dúvidas ou discussões, deve ser portador de documentos que contenham essas disposições. Qualquer transgressor pode, assim, ser informado, rápida e cortêsmente, sobre o conteúdo das disposições em vigor, no caso de a infracção ter sido praticada por desconhecimento da sua existência.

18. PRERROGATIVAS.

a. Os agentes da P. M., no exercício das suas funções, devem, em todas as circunstâncias, ser considerados como sentinelas debaixo de armas e respeitados como tais, pelos militares de todas as graduações e pelos indivíduos da classe

civil, nos termos do R. G. S. E. São obrigados a declarar a sua identidade, sempre que um superior o exija.

Os agentes da P. M., fora do exercício das suas funções, acham-se nas mesmas condições de qualquer outro militar que não esteja de serviço.

b. Como regra, os agentes da P. M., quando em serviço, não podem ser repreendidos ou detidos, a não ser pelos superiores sob cujas ordens servem. Porém, em casos excepcionais e especialmente desprestigiantes para as instituições militares, qualquer superior, não pertencente ao serviço da P. M., pode ordenar a detenção do agente, mas tal decisão deve ser devidamente justificada.

c. Os agentes da P. M., em serviço, podem circular livremente dentro da zona de estacionamento ou de marcha, sem serem impedidos no exercício das suas funções. Não devem, contudo, penetrar no acampamento ou bivaque de uma unidade sem permissão do respectivo comandante ou oficial de serviço, os quais deverão prestar-lhe todo o auxílio e coadjuvação necessários.

d. Em caso de emergência, a P. M. poderá pedir, para a coadjuvar no desempenho dos seus deveres, incluindo a execução de detenções, o auxílio de quaisquer outras tropas, as quais não se poderão negar a prestar-lho, salvo se isso colidir com a execução da missão que lhes tenha sido atribuída superiormente. O pedido, se as circunstâncias o permitirem, deverá ser dirigido ao comandante das referidas tropas.

19. JURISDIÇÃO MILITAR E CIVIL.

a. *Generalidades.* Segundo a Constituição Política, incube ao Estado fazer respeitar os direitos e garantias impostos pela moral, pela justiça e pela lei, através do desempenho da função judicial exercida pelos tribunais.

Para a prevenção e repressão dos crimes existem tribunais ordinários e especiais. Em princípio, compete aos tribunais ordinários conhecer de todas as infracções criminais. Esta regra sofre, no entanto, vários desvios, quer em razão

do carácter de certas infracções, quer em atenção à qualidade de algumas pessoas. Isso verifica-se em relação aos crimes previstos no Código de Justiça Militar e em relação ao pessoal militar e a indivíduos em situações determinadas, que estão sujeitos a tribunais especiais — os tribunais militares.

b. *Tribunais militares.*

1) Em tempo de paz, os tribunais militares territoriais são competentes para conhecer dos crimes de qualquer natureza, excepto os de contrabando e descaminho e o de abuso de liberdade de Imprensa, quando não constitua crime essencialmente militar, cometidos por militares e outras pessoas ao serviço do Exército, com as limitações e distinções expressamente estabelecidas no Código de Justiça Militar (Art. 363.º do C. J. M.).

2) Em tempo de guerra, estão sujeitas à jurisdição militar, por qualquer crime, as pessoas sujeitas a esta jurisdição em tempo de paz; as que, por qualquer título, sejam empregadas ou exerçam funções nos serviços do Exército; e as que, em virtude de qualquer disposição legal, acompanhem forças em operações (Art. 376.º do C. J. M.). Estão, também, sujeitos à jurisdição militar, os estrangeiros acusados por algum dos crimes previstos e punidos nas leis militares, as pessoas acusadas por algum crime essencialmente militar ou por adulteração das provisões dos víveres e forragens ou do material de guerra, do equipamento ou de abastecimentos destinados à força armada e os indivíduos que recusarem a prestação de serviços ou a entrega de viaturas, transportes ou animais, que lhes tenham sido legalmente requisitados (Art. 377.º do C. J. M.), e ainda todas as pessoas que, estando as forças em território ou águas não portuguesas, cometerem alguns dos crimes previstos no Código de Justiça Militar (Art. 378.º do C. J. M.).

Para repressão dos crimes cometidos pelos indivíduos que se encontrem nas condições acima indica-

das, funcionam os tribunais militares e de guerra, cuja constituição e funcionamento se encontram estabelecidos no Código de Justiça Militar.

c. *Estado de sítio e governo militar.* Quando nos termos da Constituição Política, for declarado o estado de sítio, com suspensão total ou parcial das garantias constitucionais, em um ou mais pontos do território nacional, no caso de agressão efectiva ou eminente por forças estrangeiras ou no de a segurança e a ordem pública serem gravemente perturbadas ou ameaçadas, opera-se a extensão da competência dos tribunais militares aos agentes dos crimes contra a segurança do Estado e dos crimes de roubo, fogo posto, dano e emprego de matérias explosivas com o fim de destruir pessoas, edifícios, material, vias de comunicação ou linhas tetelegráficas ou telefónicas (Arts. 351.° e 388.° do C. J. M.).

Nos teatros ou zonas de operações e nas zonas sob governo militar, prevalece a autoridade militar.

d. *Prebostes militares.* Aos prebostes militares incumbe exercer:

a) As atribuições de simples polícia em conformidade com os regulamentos militares;

b) A jurisdição correccional da sua competência.

1) *Jurisdição dos prebostes militares.*

A jurisdição do preboste superior e dos outros prebostes abrange toda a área do território ocupado pelas tropas junto das quais funcionam, e bem assim os flancos e a retaguarda (Art. 393.° do C. J. M.).

No território nacional e em território estrangeiro, amigo ou neutro, os prebostes militares têm jurisdição militar:

a) Sobre todos os indivíduos que, em virtude de qualquer disposição legal, acompanharem forças em operações;

b) Sobre vadios e vagabundos;

c) Sobre prisioneiros de guerra que não sejam oficiais.

Quando as nossas forças penetrarem em território inimigo, os prebostes têm jurisdição disciplinar não só sobre as pessoas mencionadas neste artigo, mas também sobre os habitantes, viajantes e outros quaisquer indivíduos, estranhos ao Exército ou à Armada, que forem encontrados na área ocupada pelas tropas, enquanto essa jurisdição não for conferida a outras autoridades (Art. 394.º e seu § único do C. J. M.).

2) *Competência dos prebostes militares.*

Os prebostes militares são competentes para conhecer ùnicamente:

a) Das infracções de disciplina e contravenções de polícia;

b) Das infracções das leis e dos regulamentos de polícia e das contravenções de qualquer natureza que, no foro comum, estejam sujeitas a julgamento em processo de polícia correccional;

c) Das acções e reclamações por perdas e danos, resultantes de infracções sujeitas à sua competência, de valor não excedente a 1.000$00 (Art. 395.º do C. J. M.).

3) *Processo ante os prebostes militares.*

Os prebostes militares procederão, quanto às matérias da sua competência, a requerimento das partes interessadas, por ordem da autoridade superior, ou oficiosamente (Art. 595.º do C. J. M.).

As audiências feitas pelos prebostes serão públicas e regular-se-ão pelas disposições seguintes:

a) As partes queixosas poderão fazer a sua exposição ou petição, tanto verbalmente como por escrito;

b) O acusado estará sempre presente e será ouvido em tudo o que alegar em sua defesa;

c) Tanto a parte queixosa como o acusado poderão juntar documentos e produzir testemunhas, que são inquiridas sumàriamente, prestando a declaração a que se refere o art. 421.º do C. J. M. (Art. 596.º do C. J. M.);

d) A sentença será fundamentada, exarada nos autos, publicada imediatamente pelo preboste, e dela não haverá recurso (Art. 597.º do C. J. M.).

e. *Postos, acampamentos e guarnições.* A propriedade militar, com as servidões que lhe pertencem, incluindo prédios rústicos e urbanos, fortificações permanentes e zonas territoriais reservadas para a defesa militar, está sujeita à jurisdição do Ministério do Exército. A jurisdição territorial do comando de postos, acampamentos e guarnições, porém, em relação aos casos de competência não exclusivamente militar, pode entrar em conflito com a jurisdição civil. A P. M., e em especial os seus oficiais, devem estar a par da situação e das leis e costumes locais, a fim de evitar ou resolver conflitos de jurisdição.

20. CUSTÓDIA.

A custódia tem lugar sempre que a P. M. dispense protecção a qualquer elemento das forças armadas que necessite assistência ou ajuda. Não deve confundir-se com a detenção, porque não resulta da violação de leis civis ou militares, nem dá, portanto, origem a participação.

A protecção é dispensada a um elemento das forças armadas em casos como os seguintes:

a) Quando seja encontrado sem dinheiro;

b) Quando se encontre ferido, doente ou tenha sofrido qualquer dano;

c) Para evitar que desacredite de algum modo a instituição a que pertence;

d) Para o proteger contra danos ou violências.

21. DETENÇÕES.

a. *Autoridade.*

1) A P. M. pode deter qualquer pessoa sujeita à jurisdição militar, que seja culpada de violação das leis militares ou do Código Penal ou cuja conduta seja tal que torne necessária a sua detenção

No caso de um superior cometer qualquer infracção, o agente da P. M. deve comunicar a ocorrência, o mais ràpidamente possível, ao respectivo comandante e, se o facto exigir a detenção do infractor, deve procurar outro militar de graduação igual ou superior à do primeiro, para que tome as providências necessárias, cessando então a responsabilidade do agente.

Nenhum superior se poderá negar a intervir nestas condições.

Um oficial detido deverá imediatamente ser presente, após a sua identificação e averiguação sumária de culpa pelo preboste, no comando que exerça jurisdição territorial na zona onde foi cometida a infracção.

2) Em flagrante delito, a que corresponda pena de prisão, a P. M. deve prender os infractores (Art. 250.º do Código do Processo Penal) entregando, logo que seja possível, à autoridade civil, com a participação do facto cometido, aqueles que não estejam sujeitos à jurisdição militar.

Se o infractor for oficial do Exército na efectividade de serviço, a P. M. tomará imediatamente as providências que a situação reclamar, procurando conseguir que a prisão seja executada por um oficial de graduação igual ou superior à do infractor.

3) Nos postos, acampamentos ou guarnições militares e nos teatros ou zonas de operações, a P. M. pode, quando for caso disso, prender quaisquer indivíduos, sejam ou não militares. Os indivíduos não sujeitos à jurisdição militar, detidos ocasionalmente pela P. M., deverão ser entregues, o mais ràpidamente possível, às autoridades civis.

4) A P. M. deve manter contacto com as autoridades civis, para o pronto recebimento do pessoal militar, preso por violação da lei. Um oficial ou sargento da P. M. deverá tomar entrega do preso, devendo passar ao agente civil o documento declaratório do nome do detido, do motivo da prisão e da data da entrega, tudo nos termos do decreto de 30 de Julho de 1892 (O. E. n.º 20 - 1.ª série - 1892).

5) O agente da P. M. que não esteja de serviço, tem, quanto a detenções, as mesmas obrigações e direitos de qualquer outro militar que também o não esteja.

b. *Pequenas infracções.* O pessoal militar não é geralmente preso por pequenas infracções de disciplina ou transgressões de polícia; uma advertência e uma comunicação dirigida pelo comando da P. M. ao comandante de quem o transgressor dependa, consideram-se suficientes. Quando um agente da P. M. adverte um transgressor, chama-lhe a atenção para o regulamento ou determinação que violou. A advertência não deve ter carácter de reprimenda.

c. *Uso de meios violentos.* O agente da P. M., ao executar uma detenção, deve empregar os meios indispensáveis para: segurar e conduzir o infractor ou suspeito; dominá-lo se resistir; evitar a sua fuga; recapturá-lo se esta se efectivar. Mas, é-lhe expressamente vedado o uso de meios violentos ou perigosos e de modos menos correctos, quando as circunstâncias o não justifiquem.

O agente da P. M., seja qual for a sua graduação, que se exceda no emprego de meios violentos, fica sujeito a sanções disciplinares ou penais.

d. *Entrada em edifícios para detenções.* Para a prisão

em flagrante delito e quando à infracção corresponder a pena de prisão, é permitida a entrada tanto na casa ou lugar onde o facto se está cometendo, ainda que não seja acessível ao público, como naquele em que o infractor se acolheu, independentemente de qualquer formalidade (Art. 252.° do C. P. P.).

Fora dos casos de flagrante delito, quando a P. M. no exercício das suas funções tiver necessidade de entrar em casa particular para efectuar alguma detenção, deverá fazer-se acompanhar pela autoridade judicial da localidade, procedendo nos termos do art. 415.° do C. J. M.; quando precisar entrar em algum estabelecimento dependente de um Ministério que não seja o do Exército, requererá prèviamente da autoridade competente a necessária permissão (Art. 414.° do C. J. M.).

Ainda fora dos casos de flagrante delito, quando a P. M. tiver necessidade de efectuar alguma detenção em qualquer edifício dependente do Ministério do Exército, incluindo quartéis e outros estabelecimentos militares, deverá requerer a realização da diligência ao comandante ou director respectivo ou ao oficial de serviço.

O direito de entrar em casas particulares e de fazer detenções poderá ser consideràvelmente ampliado em zonas recentemente ocupadas.

e. *Prisões prebostais.* Os prebostes estabelecem prisões destinadas a ficar sob a sua autoridade e direcção e a superintendência do chefe do estado-maior da unidade. As prisões prebostais recebem: os militares de qualquer graduação, arguidos de crime ou delito, que devam ficar reclusos nos termos do C J. M.; os militares condenados; os vagabundos; os civis suspeitos ou arguidos de crime ou delito de natureza militar; os militares ou civis de passagem sob escolta de polícia; os militares presos por ausência ilegítima ou cuja situação não esteja definida; os indivíduos condenados, pelo prebostado, a prisão de curta duração; etc.

Os prebostes deverão resolver, no prazo de 24 horas, se a prisão de qualquer indivíduo deve ser mantida ou não, e qual o destino a dar-lhe.

22. REVISTAS A PRESOS.

Quando um agente da P. M. detiver algum indivíduo, deve submetê-lo imediatamente a uma rápida revista preliminar, para se certificar de que está desarmado.

Caso o detido deva ser conservado sob prisão, será submetido, no Comando da P. M., a uma revista minuciosa, na presença de 2 agentes (um deles graduado, se for possível).

Num «livro de registo» escriturar-se-á a relação de todos os artigos pessoais do preso, incluindo as importâncias em dinheiro, devendo essa relação ser assinada por ambos os agentes presentes.

Este registo é dividido em duas partes, uma para artigos pessoais, outra para valores em dinheiro.

Ao preso deve então ser dado um recibo discriminando os artigos que ficarem na posse da Polícia.

Os artigos pertencentes ao preso, incluindo os valores em dinheiro, devem ficar à guarda do preboste, numa caixa ou sobrescrito marcado com o nome do possuidor. Quando estes artigos forem devolvidos ao preso, este passará um recibo assinado.

Quaisquer outras prescrições ou regulamentos, respeitantes a este assunto, deverão ser rigorosamente cumpridos. No que respeita a prisioneiros de guerra ver o Cap. IX.

Os oficiais só podem ser revistados pelo preboste, pelo seu adjunto ou por um oficial da P. M.

23. PARTICIPAÇÃO DE CRIMES.

A P. M. não promove acusações contra indivíduos por ela detidos, excepto quanto a delitos da jurisdição correccional do preboste.

Quanto aos crimes da competência dos tribunais militares ou de guerra, limita-se, normalmente, a identificar o presumido delinquente e a relatar o facto e as circunstâncias em que este se verificou, por meio de uma participação dirigida ao Comando de que depende, e a conduzir o detido à prisão, avisando disso o comandante da unidade a que este pertencer.

Quando o ofendido for um agente da P. M. ou, por qualquer razão, haja o perigo de um erro judiciário, especialmente em casos de crime grave, é indispensável a prestação de declarações por parte da P. M., em tribunal militar, devendo, no entanto, observar-se o prescrito pela legislação vigente nesta matéria.

24. ZONAS INTERDITAS E HORAS DE RECOLHER.

a. Pode ser proibido o acesso das tropas a determinadas zonas ou locais que, deste modo, ficam interditos ao pessoal militar. Normalmente, são colocados agentes da P. M. nas estradas destas zonas ou locais.

b. 1) No território nacional, os comandantes de região e os governadores e comandantes militares, consultados os comandantes de unidades e estabelecimentos militares, podem declarar proibidas determinadas zonas e estabelecer horas de recolher para o pessoal militar, nos aglomerados populacionais.

2) Em casos de emergência, um comandante local pode interdizer, temporàriamente, determinadas zonas para todas as pessoas sujeitas à jurisdição militar, devendo informar imediatamente o comandante de que depende, das razões que o levaram a tomar tal decisão. Os comandantes de região e os governadores e comandantes militares são responsáveis pela difusão de tais determinações, por todos os interessados, após a sua aprovação.

3) O comandante da zona de operações pode determiminar horas de recolher e estabelecer zonas interditas ao pessoal militar ou civil.

c. Por acordo entre as autoridades respectivas, poderão ser determinadas horas de recolher e estabelecidas zonas interditas a todo o pessoal das Forças Armadas.

CAPÍTULO III

PATRULHAMENTO DE AGLOMERADOS POPULACIONAIS

Secção I — Considerações gerais

25. GENERALIDADES.

Os comandantes de região, os governadores, os comandantes militares e os comandantes das grandes unidades, em operações, são responsáveis pela disciplina dentro dos limites das suas zonas de acção.

Os comandantes de postos, acampamentos ou comandos territoriais têm a competência disciplinar que lhes é conferida pelos regulamentos.

As zonas onde se realizem manobras são independentes, para efeitos disciplinares, dos comandos territoriais onde estas se efectuem.

Nas zonas de operações, a responsabilidade da conduta do pessoal militar cabe ao comandante-chefe.

26. MISSÃO.

A missão da P. M no patrulhamento dos centros urbanos consiste em manter a ordem entre os membros das forças militares, evitar que pratiquem desacatos, adverti-los e, se necessário fornecer-lhes assistência. No Capítulo I foram

estabelecidas as atribuições da P. M. nos aglomerados populacionais, em território nacional.

27. MONTAGEM DO SERVIÇO DE PATRULHAS.

a. Quando for determinado o patrulhamento dum centro urbano, o oficial encarregado deste serviço deve fazer um reconhecimento prévio e directo da localidade, a fim de determinar os efectivos de P. M. necessários para manter a ordem entre o pessoal militar, e, simultâneamente, estudar a melhor distribuição dos seus homens. Para isso deverá consultar as autoridades civis, explicar-lhes qual a missão da P. M. e pedir a colaboração delas.

b. Entre os factores que condicionam o estabelecimento dos efectivos necessários para a montagem dum serviço de patrulhas num centro urbano, devem contar-se: a extensão da zona a patrulhar; o número de locais suspeitos; a quantidade de pessoal a fiscalizar; os efectivos das patrulhas já estabelecidas por outros serviços de polícia; a atitude da população civil para com os membros das forças armadas. O pessoal da P. M. nomeado para este serviço deve ser convenientemente instruído na sua missão.

c. As forças destinadas a policiar um centro urbano poderão constituir agrupamentos de tipos diversos, consoante o objectivo a atingir e a actuação que se pretender.

Os tipos mais frequentes são:

1) Postos fixos — para fiscalizar o pessoal militar, ou a circulação, e prestar informações em pontos importantes e locais muito concorridos;
2) Patrulhas a pé — destinadas ao patrulhamento de locais suspeitos;
3) Patrulhas motorizadas — destinadas ao patrulhamento de grandes zonas e de subúrbios dos centros urbanos; estas operam como as patrulhas a pé, transitando de umas zonas para as outras, mas deslocando-se em

viaturas que deverão ser equipadas com postos de rádio;

4) Patrulhas de circulação — para fiscalização da circulação dentro dos centros urbanos;

5) Piquetes — destinados a acorrer a chamadas de emergência, a reforçar as patrulhas e a resolver ocorrências especiais; os seus efectivos dependerão das disponibilidades da P. M. e da situação local, devendo ser estabelecidos nos comandos da P. M. e dispor dos necessários meios de transporte;

6) Além dos piquetes, os comandos de P. M. devem dispor de um certo número de homens de reserva, destinados a fazer face a qualquer emergência de serviço.

28. FUNCIONAMENTO DO SERVIÇO DE PATRULHAS.

a. *Revistas.* Os agentes da P. M. devem ser passados em revista, antes e depois do seu serviço. Esta revista será feita por um oficial da unidade da P. M. a que pertençam e visará os pontos a seguir indicados.

1) Uniformes.

— Asseio e apresentação dos artigos de uniforme.

2) Equipamento.

— Estado, limpeza e verificação das faltas. O pessoal da P. M., no serviço de patrulhas, usa normalmente o seguinte equipamento:

— Braçal da P. M., bastão, pistola ou revólver, apito, lanterna, livro de apontamentos e lápis. *O bastão deve ser, usualmente, transportado suspenso do cinturão.*

3) Factores pessoais.

— Presença individual.

— Conhecimento das respectivas atribuições.

— Aptidão para o serviço a desempenhar.

b. *Sargento de ronda às patrulhas.* Deve ser nomeado um graduado para chefiar o serviço das patrulhas. As suas atribuições são:

1) Instruir os agentes da P. M. nas suas missões;
2) Distribuir e render as patrulhas;
3) Rondar as patrulhas e fiscalizar e coordenar o seu serviço;
4) Tomar as providências necessárias para a resolução dos incidentes especiais e importantes verificados durante o turno de serviço;
5) Manter a ligação com a polícia civil, com a Armada e com as autoridades militares amigas;
6) Visitar as áreas e locais não patrulhados a fim de observar a situação e tomar as medidas que pareçam mais aconselháveis.

c. *Fiscalização do serviço de patrulhas.* O serviço de patrulhas da P. M. é comandado por um oficial, o qual deve estar sempre em condições de acorrer, quando e onde as circunstâncias exijam a sua presença. Fará frequentes inspecções para se certificar do bom funcionamento do serviço e para verificar se o efectivo e distribuição da P. M., dentro do centro urbano, corresponde ou não às necessidades da situação. Como nos centros urbanos estas necessidades variam constantemente, só através de reconhecimentos constantes poderá ter consciência delas para introduzir as necessárias alterações no serviço.

d. *Constituição das patrulhas.* A P. M. executa sempre o serviço de patrulhas por grupos de dois agentes; este procedimento permite o apoio mútuo e o testemunho em qualquer ocorrência.

Quando as patrulhas são formadas por um agente antigo e por outro menos experiente no patrulhamento, constituem, para este último, um meio eficiente de instrução. Quando o serviço de patrulhas dispõe de agentes de diferentes unidades, devem constituir-se patrulhas com elementos heterogéneos para evitar favoritismos.

f. *Rotação dos agentes da P. M.* Na execução do serviço de patrulhas em centros urbanos, aos agentes da P. M. devem ser, frequentemente, atribuídas zonas diferentes para patrulhar.

29. CONDUTA DOS AGENTES DA POLÍCIA MILITAR.

Os agentes da P. M. que façam serviço de patrulhamento de centros urbanos, devem observar, além das ordens ou instruções especiais resultantes da situação local, as regras seguintes (Ver Cap. II):

1) Ser correcto e prestável para com todo o pessoal militar e para com todos os civis;
2) Cooperar com as autoridades civis na manutenção da ordem entre o pessoal militar;
3) Ser um exemplo para todos os membros das Forças Armadas pela sua apresentação e procedimento;
4) Encarar todas as situações que se lhe apresentem, por uma forma justa, firme, sensata e inteligente;
5) Não abusar da autoridade que lhe é conferida;
6) Nunca interferir nas atribuições das autoridades civis;
7) Não aceitar dádivas ou gratificações por serviços prestados no desempenho das suas funções;
8) Não se exceder no emprego da força ao fazer cumprir as suas ordens. O emprego de armas de fogo só deve fazer-se como último recurso, isto é:

   a) Para evitar algum crime militar grave ou que afecte as leis penais;
   b) Para prender ou evitar a fuga de um indivíduo a capturar, se houver razões de peso que levem a crer que o mesmo indivíduo tenha cometido um grave delito civil ou militar;
   c) Em legítima defesa;
   d) Para evitar a fuga de um preso, quando não seja possível outra solução.

9) Conhecer a área que lhe é atribuída, particularmente no que respeita a instalações e estabelecimentos militares importantes, à localização das principais vias de comunicação, às facilidades de transportes e a outras particularidades que possam ser úteis às tropas nacionais ou amigas.

30. LIGAÇÃO COM AS AUTORIDADES CIVIS.

a. É sempre vantajosa, para ambas as partes, a ligação eficiente entre as autoridades civis e militares para o desempenho das respectivas atribuições. O oficial encarregado do serviço de patrulhas num centro urbano deverá manter estreita ligação com as autoridades civis.

b. Devem estabelecer-se entendimentos com as autoridades civis locais, no sentido de que todos os militares detidos por esta sejam enviados às autoridades militares competentes.

Para evitar atritos entre as autoridades civis e militares, este entendimento deverá ser estabelecido o mais cedo possível.

c. Dentro dos limites prescritos pela lei, a polícia civil poderá dar todas as facilidades materiais, no sentido de auxiliar o serviço de patrulhamento da P. M., pondo à disposição desta as suas instalações e prisões e facultando-lhe o uso dos seus meios de comunicação.

d. As autoridades militares devem prestar toda a assistência possível às autoridades civis, dentro dos limites prescritos pelas leis, ordens e regulamentos.

31. RELAÇÕES COM A POPULAÇÃO CIVIL.

Devem ser estabelecidas e mantidas relações entre as autoridades militares e os comerciantes, em especial proprietários de restaurantes, tabernas e salas de dança frequentados pelo pessoal militar. O oficial encarregado do serviço de patrulhas deve dar conhecimento, aos proprietários e gerentes, do modo de proceder da P. M. e da razão que lhe assiste para visitar os seus estabelecimentos. Deve também pedir, às respectivas gerências, para não venderem quantidades excessivas de bebidas alcoólicas aos militares uniformizados e para informarem a P. M. de qualquer desordem ou conduta irregular que envolva pessoal militar.

Os estabelecimentos comerciais não aprovados pela autoridade militar, por não satisfazerem às condições prescritas,

poderão ser declarados «interditos» aos militares, pela autoridade militar competente.

32. PATRULHAMENTO DE CENTROS URBANOS NA ZONA DE OPERAÇÕES.

a. A técnica e as finalidades gerais do patrulhamento de centros urbanos situados na zona de operações são idênticas às que foram prescritas para a zona do interior. Contudo, outros problemas terão de ser encarados na zona de operações como sejam os relativos às diferenças de linguagem, aos costumes e aos hábitos dos habitantes locais em relação aos do pessoal militar, à ausência ou deficiência do serviço de polícia local, à probabilidade de ataque inimigo e ao estado emocional em que se encontram as tropas.

b. No serviço de patrulhamento de centros urbanos na zona de operações, a P. M. pode e deve tornar-se ainda mais útil para as tropas, do que na zona do interior. Deve familiarizar-se, tanto quanto possível, com a linguagem, os costumes, os câmbios da moeda, a situação de locais de interesse especial, tanto de carácter militar como civil, e com todos os assuntos que possam interessar ou ser úteis às tropas.

33. PATRULHAMENTO DE CENTROS URBANOS EM TERRITÓRIO OCUPADO.

Além das suas missões normais, as patrulhas da P. M. em localidades ocupadas têm as atribuições que a seguir se indicam:

1) Fazer cumprir as ordens relativas às horas de recolher e à ocultação de luzes;
2) Apreender as armas em poder da população civil, quando tal for determinado pela autoridade competente;
3) Evitar a pilhagem e o saque;
4) Superintender na reunião e distribuição de abasteci-

mentos à população civil, quando tal for determinado superiormente;

5) Superintender na polícia civil.

Secção II — Método de patrulhamento

34. ATITUDE DOS AGENTES DA P. M.

Durante o patrulhamento, o agente da P. M. deve deslocar-se ao longo da rua, do lado de fora do passeio. Isto permitir-lhe-á:

1) Abranger toda a rua com a vista;
2) Ser fàcilmente referenciado e abordado pelo oficial de ronda ou por uma patrulha motorizada;
3) Estar menos sujeito a ataques vindos das portas;
4) Ser menos fàcilmente atingido por objectos que lhe sejam atirados das janelas.

35. TÉCNICA DE PATRULHAMENTO.

O agente da P. M. em serviço de patrulha de centros urbanos deve proceder do modo que a seguir se indica.

a. Localizar e ter de memória todos os locais que sejam susceptíveis de neles se darem desordens como «bars», cafés, tabernas, salas de dança, campos de jogos, etc.

b. Visitar com frequência e a intervalos regulares os locais onde se prevejam desordens, com vista a uma rigorosa fiscalização da conduta do pessoal militar. Visitar, sempre que possível, próximo da hora de encerramento, os locais atrás indicados. Ao inspeccionar determinado local, o agente da P. M. deve proceder de uma forma natural e não como quem procura faltas. A sua atitude não deve ser provocante.

c. Observar todos os recantos, caminhos para portas traseiras ou outros meios de entrada e saída. Em caso de desor-

dem, a entrada principal pode estar bloqueada e tornar-se assim necessário entrar por uma passagem de serviço, nas traseiras do edifício.

d. Estabelecer boas relações com os «ardinas», que são normalmente bons observadores e podem, portanto, constituir excelentes fontes de informação.

e. Conhecer a localização dos edifícios públicos — hospitais, templos, hotéis, depósitos, correios e telégrafos — dos divertimentos e das caixas de chamada do serviço de incêndios.

36. MODO DE ABORDAR.

a. Ao abordar um militar para lhe fazer alguma observação, o agente da P. M. deve ter presente que as suas primeiras palavras podem ser bem ou mal acolhidas. Sòmente um dos membros da patrulha deve falar. O tom de voz deve ser baixo mas distinto; evitar, sempre, levantar a voz; falar de um modo calmo e amistoso. Ao soldado interrogado não se deve dar a impressão de que está num «beco sem saída».

b. Os agentes da P. M. devem tomar as seguintes posições, quando estejam fazendo alguma observação a um militar:

Agente interrogador

O

O Militar interrogado

O

Segundo agente

Se o agente está voltado de frente para o interrogado, fica sujeito a que este o atinja com um golpe ao estômago, ao queixo, ou com uma joelhada no baixo ventre. Deve colocar-se com o militar interrogado à sua esquerda, mas de modo

que este não lhe possa prender repentinamente o braço. O outro agente deve estar atento, evitando também voltar-se de frente para o interrogado.

37. EXECUÇÃO DE DETENÇÕES.

a. Não há nenhuma regra fixa suficientemente ampla que possa prever todos os casos em que um militar deve ou não ser detido. Cada caso tem as suas características próprias e é com base nelas que deve ser considerado.

b. O agente da P. M. deve fazer o seu próprio juízo e basear a sua decisão na gravidade da infracção e na atitude do infractor.

Deve ter presente, no entanto, o seguinte:

1) Todo o pessoal militar que se apresente embriagado ou com intenções desordeiras, deverá ser retirado da presença do público e posto em segurança;

2) O pessoal acima referido deverá ser enviado para a respectiva unidade, logo que esteja apto para o fazer.

38. CONDUÇÃO DE PRESOS.

a. Quando um indivíduo é conduzido sob prisão, nunca se deve perder o domínio sobre ele.

Depois de lhe ter sido dada a voz de prisão, e logo que seja possível, deverá ser revistado e despojado de qualquer arma.

Quando se conduzam dois presos, estes devem marchar à frente ou entre os dois agentes.

b. O bastão só deve ser usado em casos justificáveis. Devem evitar-se pancadas na cabeça; as pancadas no ombro, braço, perna ou estômago subjugam o preso sem produzir ferimento e sem magoar demasiadamente.

39. PROCESSO DE MANIETAR PRESOS.

a. Quando for preciso fazer uso de algemas, o preso é, geralmente, algemado com as mãos atrás das costas.

As algemas podem constituir uma arma perigosa nos pulsos dum preso que possa mexer os braços. Se se pretender algemar o preso com as mãos à frente do corpo, deve fazer-se passar o cinturão dele sobre a corrente das algemas. Outra forma de prender os movimentos dum preso sentado consiste em algemá-lo com as mãos passadas sob os joelhos.

b. Se se pretender manietar quatro homens com dois pares de algemas, coloca-se uma argola de um dos pares no pulso de um deles e faz-se passar a corrente do outro par por essa argola, prendendo-se então a cada uma das três argolas livres, um dos pulsos de cada um dos restantes homens.

40. TRANSPORTE DE PRESOS.

Das viaturas que são utilizadas para o transporte de presos devem retirar-se todos os objectos que possam servir de armas.

Se se utiliza a viatura de 1/4 de tonelada (jeep) deve ter-se o cuidado de fechar as caixas de ferramenta.

No caso de se tratar do transporte de um preso, apenas, este deverá sentar-se no banco da retaguarda do lado direito, e o agente do lado esquerdo, de forma a poder mantê-lo sob vigilância permanente.

Se se tratar do transporte de dois presos, um deles deve ocupar o banco da direita, à frente.

41. TÉCNICA «DA PAREDE» PARA REVISTAR PRESOS.

a. Este método de revista é baseado no princípio da neutralização do indivíduo à custa de uma posição forçada e instável. É particularmente útil quando um ou dois agentes têm de lidar com vários detidos ao mesmo tempo.

Pode ser usada para este fim qualquer superfície verti-

cal tal como uma parede, uma viatura ou uma banqueta. Cada detido é colocado voltado de frente para a parede, com os braços levantados e as mãos bem afastadas, apoiadas na mesma parede, a cabeça flectida sobre o peito e os pés afastados o mais possível da parede. Desta forma fica impossibilitado de se mexer sem cair para a frente.

b. A posição do agente que procede à revista depende da mão que utilize para revistar, admitindo que emprega a outra mão para empunhar uma arma.

Se na revista é utilizada a mão direita, o primeiro detido a ser revistado deve ser o da direita. A perna direita do agente deve colocar-se em frente da perna direita do detido, de forma a poder empurrar esta para trás e obrigar assim o detido a cair, em caso de resistência. Se o agente faz uso da mão esquerda para revistar, deve proceder de forma inversa. Isto permite que o agente mantenha em observação toda a fileira de detidos e que possa actuar sobre um qualquer, se for necessário.

c. No caso de haver dois detidos a revistar, depois de ser revistado o primeiro, o segundo ocupará o seu lugar, mantendo ambos os braços bem levantados durante a mudança. Se houver três ou mais detidos, devem ser alinhados com o agente que revista à direita e o seu auxiliar à esquerda. O detido da direita da fileira, depois de ser revistado, desloca-se para o extremo esquerdo e cada um ocupa sucessivamente o lugar do anterior. Desta forma o agente que revista pode observar permanentemente todo o grupo.

Este modo de revistar é usado quando o agente que revista dispõe de um auxiliar. O ajudante mantém-se afastado da fileira e bem à esquerda do agente que revista, para que nenhum deles possa ser atingido pelo fogo do outro.

d. O agente nunca se deve aproximar demasiado do detido enquanto este toma a posição, para evitar que ele, num ataque brusco, o possa desarmar ou pôr fora de acção.

e. A revista deve ser feita por apalpação de todo o corpo do detido e não por palmadas. A mão deve percorrer todo o corpo do revistado, de forma a não deixar escapar qualquer objecto, por muito bem dissimulado que esteja.

CAPÍTULO IV

FISCALIZAÇÃO DOS MOVIMENTOS INDIVIDUAIS

Secção I — Considerações gerais

42. GENERALIDADES.

a. Uma das mais importantes missões da P. M. é a de fazer cumprir os regulamentos relativos ao movimento individuais, militares ou civis. Esta missão envolve, normalmente, a identificação pessoal e a verificação de passaportes, passes, licenças e outras concessões.

O grau de fiscalização a exercer deve ser o mínimo necessário para obter os resultados desejados.

b. Para a fiscalização da circulação de viaturas, ver o Cap. V.

43. OBJECTIVO DA FISCALIZAÇÃO.

A fiscalização dos movimentos individuais é necessária tanto na zona do interior como na zona de operações e visa os seguintes fins principais:

1) Facilitar as operações militares;
2) Cooperar no exercício do governo militar e na aplicação da lei de estado de sítio;
3) Salvaguardar a propriedade contra roubos e sabotagens;

4) Deter criminosos e ausentes sem licença;
5) Deter simpatizantes e agentes do inimigo;
6) Restringir a entrada em certos edifícios, localidades e zonas;
7) Fiscalizar ajuntamentos.

44. IDENTIFICAÇÃO E AUTORIZAÇÕES.

a. O sistema de fiscalização dos movimentos individuais depende em grande parte dos meios de identificação e de autorização que estiverem em uso.

Estes meios compreendem uniformes, divisas, galões e insígnias, cartões e credenciais — para determinar a identidade; e licenças, passes, passaportes e ordens — para comprovar as autorizações. A P. M. deve estar inteiramente familiarizada com esses meios e com os diferentes processos usados na sua falsificação.

b. Os prebostes são, frequentemente, encarregados da organização de sistemas de passes. Compete-lhes também a concessão de outras autorizações, nos termos do parágrago a. do número 53.

45. VERIFICAÇÃO DE DOCUMENTOS.

a. A execução das medidas de fiscalização dos movimentos individuais requer da P. M. uma verificação completa dos meios de identificação e das autorizações. Deve sempre verificar-se se os elementos de identificação correspondem ou não ao indivíduo em causa, e se as datas, horas e locais, indicados nos autorizações, estão actualizados. Esta verificação deve ser conduzida de tal modo que os indivíduos devidamente documentados não sofram demoras ou incómodos desnecessários.

Patrulhas da P. M. podem ser destacadas para a missão especial de fiscalizar e verificar identidades e autorizações.

b. Pode ser necessário fazer com que os indivíduos em trânsito, ao chegarem a certas zonas, se apresentem no comando da P. M. ou em qualquer posto especial de verifi-

cação, para exame dos seus documentos de identificação e das autorizações de que são portadores.

Os postos especiais de verificação, para conveniência do serviço, são geralmente estabelecidos em certos pontos de grande movimento, como estações de caminho de ferro ou de autocarros, cais dos portos, cruzamentos de estradas e outros lugares fàcilmente referenciáveis nas fronteiras e nas vias de comunicação.

c. Nos teatros de operações e em outras zonas sob jurisdição militar, pode ser ordenada a realização pela P M., quando necessário, de verificações gerais de documentos de todas as pessoas que se encontrem numa determinada área, com a finalidade de deter os ausentes sem licença e outros indivíduos procurados pelas autoridades militares.

46. DETENÇÕES.

a. Todo o indivíduo que seja encontrado insuficientemente documentado deve ser detido, e ser-lhe-á dado destino, conforme for determinado pelo comandante responsável.

b. As pessoas detidas por conduta suspeita ou espionagem, devem ser revistadas acto contínuo, com meticulosidade; se são detidas ao mesmo tempo duas ou mais pessoas, devem ser logo separadas e postas incomunicáveis. Deve ser enviado, ràpidamente, um relatório do facto ao Serviço de Informações.

c. Acerca de detenções em geral, ver o n.º 21.

47. DESCONGESTIONAMENTO DA CIRCULAÇÃO.

a. Uma das atribuições da P. M. destacada para serviço em reuniões e em pontos muito concorridos, é descongestionar a circulação.

Distribuindo folhetos e gráficos, colocanda sinais e dando informações verbais, a P. M. facilita e torna mais rápida e ordenada a circulação.

b. Nas estações de caminho de ferro e de autocarros,

nos aeroportos e nos cais, a P. M. de serviço auxilia os viajantes militares fornecendo informações sobre diferentes assuntos, como regulamentos locais, horários, facilidades de transporte, bagagens, acomodações, instalações militares e ainda sobre outros pontos de interesse geral.

48. AUSENTES SEM LICENÇA E DESERTORES.

a. A detenção de ausente sem licença é uma das missões importantes da P. M.

Os comandantes das unidades devem promover a detenção dos ausentes sem licença, comunicando ao comando superior os elementos de identificação e as informações necessárias para facilitar a captura dos militares naquela situação.

Os elementos de identificação e as informações deverão ser do conhecimento da P. M. do comando superior, da P. M. das zonas onde o ausente possa encontrar-se e, se tal for conveniente, da polícia civil local.

b. Depois de detido, o ausente sem licença é, normalmente, enviado sob escolta para a unidade a que pertence, ou entregue ao comando da unidade mais próxima para que esta proceda ao seu envio. Seja qual for o procedimento adoptado, a P. M. deve elaborar um relatório, para o comandante da unidade a que o detido pertencer, do qual constarão todas as informações que possam interessar para procedimento ulterior.

Logo que um ausente sem licença seja detido ou se haja apresentado voluntàriamente, devem ser avisadas todas as entidades interessadas.

c. Os comandantes das unidades quando um militar tenha completado o tempo de ausência ilegítima necessário para constituir deserção, devem comunicá-lo ràpidamente ao comando superior e às outras autoridades interessadas.

d. Os prebostes das grandes unidades, elaboram uma lista semanal do pessoal militar desertor, baseada nas comunicações recebidas.

As listas semanais do pessoal desertor e a lista dos deti-

dos, preparadas nos comandos de escalão superior, serão largamente difundidas, a fim de auxiliar a acção da P. M.

Secção II — Extraviados

49. GENERALIDADES.

a. Um extraviado é um militar que se encontra separado da sua unidade, sem autorização, em consequência do combate ou por vontade própria. Em rigor, do ponto de vista disciplinar, todos os extraviados são ausentes sem licença. A maioria, porém, perdeu-se ou foi separada das suas unidades na confusão do combate ou sofreu qualquer perturbação psiconeurótica. Os extraviados aparecem, portanto, com mais frequência nas zonas de combate.

A recuperação dos extraviados e o seu envio para as respectivas unidades é outra das principais funções da P. M.

b. O serviço de recuperação de extraviados durante a marcha de pequenas unidades está, geralmente, a cargo dos respectivos comandantes. Nas marchas de grandes unidades, está a cargo de patrulhas da P. M. que, para esse fim, marcham à retaguarda.

c. A P. M. nas estações de caminho de ferro e de autocarro e nos cais, reúne os extraviados e toma disposições para o seu envio às unidades respectivas. O pessoal que permanecer, sem autorização, nas zonas já abandonadas pelas tropas será detido por patrulhas destacadas de P. M., que vigiarão os locais de aboletamento e de diversão, e outros similares.

d. A P. M., ao realizar a fiscalização da circulação ou no desempenho de quaisquer outras funções, tem, também, como missão, a detenção dos extraviados, o que não deve, contudo, prejudicar o desempenho da sua missão principal.

50. OS EXTRAVIADOS NAS ZONAS DIVISIONÁRIAS.

a. *Itinerários extraviados.*

1) A fim de facilitar a acção da P. M. nas zonas de combate, o comando da divisão estabelece um itinerário de extraviados. Este itinerário consiste geralmente numa série de postos de extraviados, ligados por patrulhas, e pode ser estabelecida através da zona de acção da divisão ou do sector imediatamente à retaguarda do escalão de combate.

Deve ser definido por acidentes de terreno fàcilmente identificáveis e interceptar os itinerários de evacuação para a retaguarda. As ordens de operações divisionárias indicam os sucessivos itinerários de extraviados a serem estabelecidos à ordem do comandante da divisão. Os locais de reunião de extraviados são determinados postos de extraviados, nos quais estes, vindos dos outros postos, são reunidos, para serem depois enviados às respectivas unidades ou evacuados para a retaguarda.

2) Quando a divisão esteja empenhada em movimentos rápidos, os itinerários de extraviados deverão ser mantidos por meio de patrulhas motorizadas.

b. *Organização e funcionamento dos postos de extraviados.*

1) Os postos de extraviados são, normalmente, constituídos no mínimo por um graduado e 4 soldados. Estes postos devem localizar-se nos itinerários de evacuação do pessoal vindo da frente e, de preferência, em pontos que não permitam a observação inimiga e estejam desenfiados do fogo das suas armas ligeiras.

2) O pessoal dos postos deve conhecer a localização dos postos de extraviados à sua direita e à sua esquerda; dos locais de reunião de extraviados e de prisioneiros de guerra, mais próximos; dos postos de socorros que

devem utilizar e dos itinerários que conduzem a cada um destes órgãos.

3) Os diferentes postos enviam patrulhas para a detenção de extraviados. Em cada posto, uma patrulha local detém os extraviados que apareçam nas imediações. As patrulhas são normalmente constituídas por dois ou quatro agentes. Os itinerários destas patrulhas cobrem cruzamentos, entroncamentos de estradas e de caminhos, pontes, passagens obrigatórias, e outros pontos favoráveis à intercepção dos extraviados no seu caminho para a retaguarda.

4) As patrulhas destinadas à detenção dos extraviados, examinam todos os indivíduos e revistam todas as viaturas que se dirijam para a retaguarda. Serão examinados todos os embrulhos e pacotes transportados por quaisquer indivíduos que se dirijam à retaguarda; as pessoas portadoras de artigos de porte proibido ou cuja proveniência não justifiquem, serão detidas para serem sujeitas a futuras averiguações.

Todos os soldados ausentes sem autorização serão detidos, mesmo quando acompanhem feridos para a retaguarda. Faz excepção a esta regra o pessoal do Serviço de Saúde.

c. *Locais de reunião de extraviados.* Os locais de reunião funcionam de uma forma semelhante aos postos de extraviados, com a diferença de que nos locais de reunião são tomadas disposições tendentes a preparar os extraviados para entrar de novo em combate, fornecendo-se-lhes, se for possível, armas, munições, alimentos e bebidas. Os extraviados que aparentem necessitar de cuidados médicos, ou que declarem estar fisicamente incapacitados para combater, deverão ser evacuados para o posto de socorros mais próximo.

Os extraviados em estado de desespero ou de esgotamento podem tornar-se perigosos quando não sejam tratados com compreensão e precaução, sendo necessário desarmá-los antes de os sujeitar aos cuidados médicos.

Cada um destes locais de reunião organiza um registo de todos os indivíduos detidos, do qual deve constar o destino que lhes foi dado.

d. *Escoltas.* A P. M. é normalmente encarregada de escoltar os extraviados desde os locais de reunião até aos mais próximos elementos das respectivas unidades.

Os extraviados podem ser enviados para as suas unidades em viaturas de reabastecimento.

As unidades que não estejam em contacto directo com o inimigo, enviam escoltas aos locais de reunião a fim de tomarem conta dos extraviados que lhes digam respeito.

Os extraviados que tiverem ficado involuntàriamente separados da sua unidade, em especial os oficiais e outros graduados, receberão elementos que lhes permitam regressar à sua unidade e poderão ser encarregados de conduzir a esta outros extraviados.

Todos os extraviados que não pertençam a qualquer das unidades da divisão, estarão sujeitos a directivas especiais emanadas do comando superior.

e. *Deslocamento dos itinerários de extraviados.* Quando um itinerário de extraviados for deslocado para a frente, as patrulhas da P. M. fazem uma busca completa na área compreendida no novo itinerário.

51. OS EXTRAVIADOS NA ZONA DA RETAGUARDA.

a. Na zona da retaguarda, os postos de fiscalização da circulação e as patrulhas tomam disposições para o envio dos extraviados às respectivas unidades. O extraviado será registado pelo agente que o detiver e será enviado à P. M. da divisão a que pertencer, juntamente com um relatório da ocorrência.

Quando for detido um grupo de extraviados, podem ser designados destacamentos das unidades em reserva para auxiliarem a P. M. Se se prevê o aparecimento — e necessária detenção — de grande número de extraviados, é conveniente estabelecer postos de extraviados e locais de reunião junto dos órgãos de reabastecimento, a fim de facilitar a sua alimentação e transporte.

b. Em casos de necessidade, os doentes com alta e os

recompletamentos podem ser enviados para as suas unidades através dos postos e locais de reunião de extraviados. Em tais casos a P. M. deve receber da autoridade competente uma relação completa deste pessoal e dos meios suplementares de transporte para a realização do serviço.

c. Quando se suspeite da existência de grande número de extraviados numa zona da retaguarda, tornam-se necessárias rusgas periódicas. Para o desempenho desta missão poderá ser determinado superiormente o reforço da P. M. por outras tropas.

Como a afluência dos extraviados nas zonas da retaguarda será maior nos locais onde possam alimentar-se, devem ser especialmente patrulhados estes locais e as suas imediações.

52. RELATÓRIOS.

Todo o preboste no exercício das suas funções deve enviar ao seu comandante um relatório diário, do qual deve constar o nome, a unidade, as circunstâncias em que se efectuaram as detenções, e as disposições tomadas para com todos os extraviados que tiverem sido detidos, durante as últimas 24 horas, pela P. M. que dele dependa.

Secção III — Civis

53. CIVIS SERVINDO OU ACOMPANHANDO AS FORÇAS MILITARES.

Nos teatros de operações podem ser concedidas autorizações especiais de circulação a determinados indivíduos da classe civil que estejam adidos às forças militares ou as acompanhem, como sejam: observadores técnicos; funcionários ou assalariados do Governo; correspondentes de guerra e comentadores da rádio; fotógrafos; pessoal da Cruz Vermelha e das organizações de serviços de assistência. Podem também fazer-se concessões especiais a visitantes autorizados.

a. Os prebostes são competentes para conceder, depois dum inquérito, às pessoas que a peçam, autorização para exercer qualquer profissão junto das tropas, ainda mesma que essas pessoas sejam já comerciantes. As autorizações são visadas pelo chefe do estado-maior de que depende o preboste que as concede.

b. Qualquer civil autorizado a acompanhar as tropas por motivo justificado, deve trazer o distintivo que for estabelecido, do qual constará o número da autorização concedida e a profissão, e deve estar munido dos documentos de autorização referidos anteriormente.

c. A P. M. deve exigir, frequentemente, a apresentação da documentação para se assegurar da identidade dos respectivos possuidores e da validade dos documentos das pessoas que circulem na zona da unidade, à qual a P. M. pertencer.

54. HABITANTES LOCAIS.

a. O movimento dos habitantes das zonas de combate e dos territórios ocupados deve ser rigorosamente vigiado e regulado pela P. M., em colaboração com os oficiais encarregados dos assuntos civis. Os documentos de identificação, ou quaisquer autorizações, poderão ser exigidos pela P. M., tanto aos civis como aos militares, em todo ou parte da zona de operações.

b. A P. M. deve vigiar cuidadosamente as actividades dos vendedores ambulantes. Estes indivíduos têm, geralmente, uma moral duvidosa; muitos são ladrões e alguns espiões. As suas viaturas devem ser revistadas frequentemente pela P. M., a fim de se verificar se contêm, ùnicamente, artigos de venda autorizada.

55. MOVIMENTOS EM MASSA NA ZONA DE OPERAÇÕES. (1)

a. Os movimentos em massa dos civis, na zona de operações, efectuados compulsiva ou voluntàriamente, devem ser sempre sujeitos à fiscalização da P. M.

b. A evacuação de civis das zonas perigosas conduz, geralmente, a movimentos em massa que exigem medidas especiais de fiscalização e de administração. Aos prebostes é atribuída, pelo comandante da zona de operações ou outros comandos territoriais a superintendência destes movimentos, incluindo geralmente o funcionamento dos centros de evacuação.

Os refugiados podem ser prèviamente canalizados para centros de evacuação, organizados nas principais vias de comunicação para a retaguarda.

Aqui, ser-lhes-á fornecida alimentação, agasalhos e cuidados médicos, se necessário.

As autoridades civis locais e as instituições humanitárias colaboram na assistência e evacuação de refugiados. Devem ser utilizados na máxima escala os recursos locais em alimentação e transportes.

c. Os refugiados são deslocados em pequenos grupos, sob apertada vigilância da P. M., dos centros de evacuação para as zonas de evacuação. A fiscalização destes movimentos exige um cuidadoso estudo prévio, uma perfeita organização e a aplicação rigorosa dos regulamentos de circulação, para que não prejudiquem as operações militares.

d. Particularmente durante os movimentos retrógrados das forças militares, é fácil aos agentes inimigos aproveitarem as evacuações em massa para se fazerem passar por refugiados. Estes agentes, por meio de boatos, informações deturpadas e ordens falsas, procuram prejudicar a boa ordem da evacuação, fazendo com que os refugiados obstruam as vias de comunicação essenciais às operações militares em

(1) Ver Regulamento do Serviço de Transportes — Anexo I.

curso, ou tentando, por qualquer forma, confundir, congestionar ou impedir o bom êxito daquelas operações. Compete ao pessoal da contra-informação a detenção destes agentes.

56. RELAÇÃO COM A POLÍCIA CIVIL.

Nos territórios ocupados, a P. M. superintende em todos os assuntos da polícia civil local, em especial nos que disserem respeito à fiscalização dos movimentos de civis e à detenção de indivíduos procurados pelas autoridades, para serem submetidos a interrogatórios ou enviados a juízo.

CAPÍTULO V

FISCALIZAÇÃO DA CIRCULAÇÃO

Secção I — Considerações gerais

57. NATUREZA E FINALIDADE.

a. A fiscalização da circulação abrange o cumprimento das normas regulamentares, quer militares, quer civis, de circulação na estrada; a direcção da circulação nos pontos de possível congestionamento e a resolução das situações locais de emergência; e destina-se a garantir a segurança e a facilidade de circulação nas estradas.

Proporciona a utilização regular e eficiente das vias rodoviárias pela eliminação de conflitos de circulação ou de redução de interferências causadas por conflitos inevitáveis, entendendo-se por conflito de circulação a situação que se cria quando duas ou mais viaturas, ao percorrerem o mesmo itinerário, tentem utilizar o mesmo espaço, ao mesmo tempo.

b. De todos os factores que concorrem para a eficiência do funcionamento dos transportes motorizados, o mais importante é, sem dúvida, a fiscalização da circulação, sem a qual nunca se poderá atingir essa eficiência.

Os acidentes e congestionamentos, sejam quais forem as suas causas, devem sempre considerar-se resultantes duma fiscalização deficiente.

c. A regularidade na circulação militar obtém-se não só pela disciplina de marcha, que é da responsabilidade dos comandantes das colunas, como pela fiscalização da circulação, na qual a P. M. desempenha um papel importante.

Conquanto ambas concorram para a mesma finalidade, aquelas duas formas de fiscalização são inteiramente diversas. A fiscalização da circulação, além de concorrer para a disciplina de marcha e, portanto, para a fiscalização orgânica, satisfaz as necessidades de circulação numa rede de estradas, não só das colunas motorizadas, como das viaturas militares isoladas e, até, das viaturas civis.

d. Sempre que haja circulação nas estradas, é indispensável a sua fiscalização, a qual, no entanto, varia de grau conforme as necessidades.

A fiscalização pode ir desde a verificação do cumprimento das normas regulamentares gerais, quer militares, quer civis, de circulação, que os condutores devem sempre observar, até à direcção organizada dos movimentos, de acordo com itinerários e horários estabelecidos.

e. A fiscalização da circulação militar é geralmente semelhante à da circulação civil, mas difere desta em alguns aspectos importantes, dada a sua natureza e finalidade.

Estas diferenças tornam a fiscalização da circulação militar mais difícil e exigem modificações na técnica a aplicar. As características que distinguem a circulação militar da civil são, principalmente, a execução dos movimentos em coluna, segundo horários e prioridades estabelecidas, e a disciplina que se torna necessário manter durante as marchas. As dificuldades que se podem apresentar provêm: da acção do inimigo; da necessidade de ocultar as luzes; das alterações às condições normais da circulação; e, ainda, da concentração de grande número de viaturas em pequenas áreas.

f. Na elaboração e na execução dos planos de fiscalização, o objectivo a atingir é apoiar eficazmente as operações tácticas. O objectivo fundamental não é, pròpriamente, evitar acidentes ou congestionamentos, mas sim obter um grau de eficiência na circulação que permita a realização, o mais

completa possível, da finalidade táctica do transporte motorizado a executar.

58. IMPORTÂNCIA.

a. A contribuição dos transportes motorizados para a eficiência do combate vem realçar a importância da fiscalização da circulação. A mobilidade é a base do sucesso de todas as operações militares. A potência de choque (poder ofensivo) de um exército e a sua segurança contra as acções inimigas serão grandemente afectadas se os movimentos tácticos e os de reabastecimento e de evacuação não puderem ser executados rápida e eficientemente.

b. A motorização aumenta consideràvelmente o potencial de mobilidade de um exército, mas não basta. O congestionamento das vias de comunicação pode impedir que se tire todo o rendimento possível do emprego das viaturas motorizadas. O perigo dos congestionamentos aumenta com o volume da circulação e, quanto maior é o potencial de velocidade de uma força motorizada, maior será a sua perda de mobilidade quando a circulação for bloqueada.

As medidas de fiscalização da circulação, das quais depende directamente o descongestionamento das vias de comunicação, são, pois, excepcionalmente importantes para o êxito das operações tácticas.

59. PRINCÍPIOS FUNDAMENTAIS.

Uma boa fiscalização da circulação depende duma execução eficiente e duma estreita coordenação de esforços da parte dos órgãos nela interessados. O que a seguir se expõe constitui os princípios fundamentais da fiscalização da circulação. Neles se baseia a doutrina subsequentemente desenvolvida, a qual é de especial importância para a P. M.

a. A elaboração de planos de circulação é da responsabilidade das 4.as repartições dos estados-maiores das grandes unidades, de acordo com as necessidades das mesmas, das Armas e dos Serviços.

O reconhecimento das vias de comunicação, o forneci-

mento de dados às 4.as repartições, a colocação de sinais e mesmo, por vezes, a execução de certas obras são atribuições da Engenharia.

A execução daqueles planos — a direcção efectiva da circulação — é das atribuições da P. M., sob a direcção superior do preboste.

As missões de fiscalizaão da circulação serão executadas por unidades da P. M.

b. A fiscalização da circulação deve ser coordenada intimamente com os planos tácticos, visto que o seu objectivo principal é satisfazer as necessidades de ordem táctica em movimentos de tropas, de reabastecimento e de evacuação. Os planos de cada unidade devem também ser coordenados com os das unidades vizinhas e superiores.

c. As características fundamentais de um bom plano de fiscalização da circulação devem ser a simplicidade e a flexibilidade. Não devem ser organizados sobre uma base mais complexa do que a exigida pelas circunstâncias e devem ser susceptíveis de fazer face a alterações rápidas, sempre que a situação o exija.

60. MISSÃO DA POLÍCIA MILITAR.

a. De uma maneira geral, dentro das suas atribuições, a P. M. tem a responsabilidade da execução de planos de fiscalização da circulação. A forma de proceder e a importância das missões que lhe forem atribuídas variam com as condições em que é exercida a sua acção e com o tipo e grau de fiscalização que se julgue necessário aplicar.

Deste modo, nas zonas de combate, a principal missão da P. M. é fazer com que a circulação corresponda às necessidades tácticas, para o que deverá estar em condições de actuar, rápida e eficientemente, em casos de emergência.

Mais para a retaguarda, ao longo das linhas de comunicação, a fiscalização da circulação, muitas vezes, consiste especialmente em actividades de natureza mais estável, de direcção e cumprimento das normas regulamentares gerais, quer militares, quer civis. Estas actividades estão, normal-

mente, relacionadas com movimentos feitos segundo horários estabelecidos.

b. O êxito de um plano de circulação depende directamente da forma como é posto em prática, a qual, por sua vez, depende da maneira como actuam os elementos que o executam.

A P. M. é responsável pela realização da circulação em boas condições; isto significa não dever limitar-se à superintendência da execução de um plano e à sua aplicação automática, apenas por uma forma rotineira.

Poucos planos são executados como foram previstos; muitas vezes, a P. M. terá necessidade de lhes introduzir alterações, o que dá relevo à importância do seu trabalho.

c. 1) À P. M. compete especialmente:

a) Dirigir a circulação nos pontos onde, ocasional ou permanentemente, não só pelas características do itinerário, como seja nos estrangulamentos, nos cruzamentos ou nos troços de corrente simples, mas também em virtude do volume das correntes de circulação, esta seja difícil, podendo dar origem a congestionamentos ou colisões;

b) Fazer cumprir os regulamentos e as disposições relativas à circulação;

c) Escoltar colunas;

d) Patrulhar vias de comunicação;

e) Fornecer informações;

f) Introduzir alterações aos itinerários estabelecidos, em casos de emergência;

g) Ocupar-se dos acidentes de circulação;

h) Descongestionar a circulação;

i) Elaborar relatórios sobre a forma como os movimentos estão sendo executados;

j) Elaborar relatórios acerca das reparações necessárias nas vias de comunicação;

k) Fazer propostas sobre alterações a introduzir na fiscalização da circulação e acerca dos melhoramentos a introduzir nos itinerários.

2) Para poder desempenhar devidamente estas missões, a P. M. terá que realizar os necessários reconhecimentos.

d. Para uma boa execução destas missões é necessário ter conhecimentos e perícia; ser vigilante e cumpridor e possuir uma noção nítida do objectivo a atingir. A disciplina da circulação não é fácil de manter, mas não é impossível, se, quem for encarregado de executar a fiscalização preencher os requisitos acima citados.

Secção II — Noções de fiscalização da circulação

61. CAUSAS DOS PROBLEMAS DE CIRCULAÇÃO.

a. Para poder compreender as exigências da fiscalização, o pessoal encarregado de a executar deve ter conhecimento das situações e factores que podem conduzir a uma circulação deficiente ou dar lugar a acidentes ou congestionamentos.

As perturbações que se derem são devidas à existência ou à possibilidade de se darem conflitos de circulação, que podem ser de quatro espécies.

1) Entre viaturas que se encontrem num cruzamento.
2) Entre viaturas que se encontrem frente a frente.
3) Entre viaturas que se movam ao longo de uma estrada e outras viaturas, pessoas ou objectos estacionados nas bermas ou em terrenos adjacentes à estrada.
4) Entre viaturas que sigam na mesma direcção a velocidades diferentes.

b. Estes conflitos, que podem dar origem a colisões ou congestionamentos, resultam de muitos factores, como sejam as deficiências das estradas, das viaturas e dos condutores, das quais as primeiras e as últimas são, sem dúvida, as mais importantes.

As estradas, já de si, apresentam muitas condições para se darem conflitos de circulação. Em virtude da ignorância,

da imperícia, da incapacidade física, da falta de cuidado e da inconsciência dos condutores aumentam, consideràvelmente, as possibilidades de acidentes e de congestionamentos.

c. É fácil reconhecer que as deficiências de circulação são causadas pelos conflitos anteriormente indicados, e que sòmente pela sua eliminação ou redução aquela se poderá fazer com maior segurança e menor demora.

A circulação deficiente não deve, portanto, considerar-se inevitável.

d. É ainda importante acentuar que, se são numerosas as causas dos problemas de circulação, não o são menos as medidas para lhes fazer face.

O problema da circulação não se reduz a uma ou algumas infracções e, do mesmo modo, não se resolve com uma ou algumas medidas de fiscalização.

Para se obter uma fiscalização eficaz da circulação tornam-se necessárias directivas cuidadosamente preparadas, referentes a cada um dos principais aspectos do problema, de acordo com a sua natureza e importância.

62. RESOLUÇÃO DOS PROBLEMAS DE CIRCULAÇÃO.

a. *Generalidades.*

1) Há duas soluções para eliminar ou reduzir as perturbações na circulação: a primeira consiste em proprocionar melhores condições para a sua realização; a segunda, em aproveitar da melhor forma possível, as condições existentes. A primeira é, evidentemente, a mais recomendável, mas nem sempre se torna possível a sua imediata aplicação. Na prática, devem ser seguidas ambas as soluções, na maior escala possível.

Para eliminar ou diminuir a possibilidade de circulação em certos pontos, devem executar-se novos trabalhos e melhorar-se os existentes.

Para neutralizar as outras causas de conflitos devem estabelecer-se planos de movimento e sistemas de direcção de circulação e fazer-se cumprir as normas regulamentares e as ordens existentes.

2) A anulação ou redução dos conflitos é feita pela separação dos movimentos no tempo e no espaço. Como exemplo da separação no tempo podemos considerar a direcção da circulação nos cruzamentos e o estabelecimento de horários para o movimento de colunas sobre um itinerário; como exemplo da separação no espaço temos os cruzamentos em desnível e os itinerários de sentido único.

3) Os métodos para resolução dos problemas de fiscalização da circulação variam consideràvelmente. Como regra geral, o melhor método é o que resolve o problema com maior simplicidade e o mínimo de restrições. A solução de cada caso particular depende das necessidades e das possibilidades existentes. Na aplicação dos métodos gerais de fiscalização da circulação em face das necessidades militares, empregam-se dois sistemas e três processos técnicos fundamentais de fiscalização, que condicionam e determinam a natureza do trabalho da P. M. nesta matéria.

b. *Sistemas de fiscalização.*

1) Os dois sistemas usados são os que se indicam.

a) Sistema orgânico.
Fiscalização da circulação de modo a assegurar a prioridade de movimento a uma determinada coluna ou a sua integração na circulação normal, ao longo do respectivo itinerário.

b) Sistema de zona.
Estabelecimento da fiscalização da circulação em toda uma zona, compreendendo uma determinada rede de estradas, de acordo com os planos esta-

belecidos, os regulamentos gerais e os aplicáveis apenas nessa zona, e as ordens estabelecidas.

2) O sistema orgânico de fiscalização de circulação é usado, principalmente, quando se trata do deslocamento de uma determinada unidade e se prevêm interferências de trânsito civil ou militar de menor importância, e o sistema de fiscalização, montado ao longo do itinerário, pareça insuficiente para satisfazer as necessidades.

O sistema de zona é usado quando se realizem movimentos em larga escala e se torne, portanto, necessária uma fiscalização única da circulação para toda uma rede de estradas. Este processo justifica-se, ainda, quando as necessidades de deslocamento de várias unidades sejam concorrentes.

3) Pelo sistema orgânico, é atribuída ao pessoal da P. M. a missão de escoltar uma dada coluna; compete-lhe dirigir a circulação sòmente ao longo do itinerário seguido pela coluna e, apenas, enquanto for necessária a sua actuação, para assegurar, à mesma coluna, a maior liberdade de movimento possível, com um mínimo de interferências da circulação normal.

Quando se trate do sistema de zona, o pessoal da P. M., constituído em postos e patrulhas, tem por missão dirigir a circulação em toda a rede de estradas incluída nessa zona, seguindo o plano de circulação estabelecido. As colunas escoltadas, que atravessem uma zona fiscalizada deste modo, ficam sujeitas às determinações em vigor nessa zona e às ordens dos agentes da P. M. encarregados de as fazer cumprir.

c. *Processos técnicos de fiscalização.*

1) Os três processos técnicos usados são:

a) A direcção da circulação nos cruzamentos e em todos os locais de possível congestionamento;

b) As escoltas;

c) As patrulhas.

2) A combinação da direcção da circulação nos cruzamentos com a acção de patrulhas emprega-se, geralmente, no sistema de zona; as escoltas são mais frequentemente usadas na fiscalização pelo sistema orgânico. No entanto, uma coluna escoltada pode, muitas vezes, ter de deslocar-se através de uma zona fiscalizada. Tanto as patrulhas como as escoltas poderão ter de dirigir a circulação nos cruzamentos ou noutros pontos de possível congestionamento. Outras missões de circulação poderão ser desempenhadas pelo pessoal que actue em cada um dos três processos técnicos apontados. Os diversos elementos de fiscalização constituem, portanto, um conjunto de meios complementares, concorrendo, pela sua acção, para o mesmo fim.

Cada processo técnico deve ser usado de forma a obter-se dele a máxima eficiência, e devem ser todos coordenados segundo um plano de fiscalização estabelecido com cuidado.

Secção III — Elaboração de planos de fiscalização

63. GENERALIDADES.

a. O plano de fiscalização da circulação baseia-se num plano de circulação aprovado. Este último é, normalmente, apresentado sob a forma de uma carta de circulação.

O plano de fiscalização é tão importante como o de circulação e corresponde à previsão do emprego do pessoal da P. M. disponível, para dar cumprimento a este último plano.

b. O pessoal da P. M. só é eficiente quando devidamente empregado. O valor da sua intervenção é consideràvelmente reduzido quando for mal distribuído ou coordenado ou receber instruções inadequadas. Se tal acontecer, embora cada agente desempenhe cabalmente a sua missão, a fiscalização da circulação será, com certeza, deficiente.

c. Para que se possam assegurar resultados eficazes, é necessário fazer um reconhecimento prévio das necessidades de fiscalização, de modo que venha a ser estabelecido um plano de fiscalização, adaptado ao plano de circulação e capaz de, simultâneamente, fazer face a todos os problemas que seja possível prever.

d. Do mesmo modo, as actividades de fiscalização devem ser constantemente adaptadas às necessidades tácticas. Isto exige uma ligação íntima entre o comando da P. M. e o estado-maior, de forma que, tanto o fornecimento das informações essenciais para a elaboração inicial do plano de fiscalização, como o das que forem sendo necessárias para as suas subsequentes modificações, possa ser assegurado tão ràpidamente quanto possível.

e. Casos há em que as mudanças rápidas da situação táctica não permitem dispor de tempo suficiente para realizar um reconhecimento completo ou para elaborar, sequer, um plano. Em tais condições, deve tomar-se, imediatamente, a iniciativa do estabelecimento da melhor fiscalização possível e proceder-se em seguida a uma avaliação cuidadosa das necessidades reais da fiscalização, introduzindo as alterações convenientes.

64. RECONHECIMENTOS.

O reconhecimento consiste na obtenção de todos os dados necessários à correcta elaboração de planos.

Muitos destes elementos serão de conhecimento corrente ou de fácil determinação ou estarão já contidos em ordens respeitantes à circulação.

Na maior parte dos casos, é também necessário o reconhecimento no terreno, para verificação da veracidade dos elementos apurados e para colheita de dados que não se possam obter de outro modo.

a. *Ligação com o serviço de transportes rodoviários.*

Sempre que seja possível, o reconhecimento da P. M.

deve ser feito conjuntamente com o reconhecimento do serviço de transportes rodoviários. Isto ajudará a estabelecer, logo de início, uma coordenação íntima entre as actividades do serviço e as da P. M., no que diz respeito à circulação na rede de estradas e facilitará a determinação das necessidades de fiscalização. Conquanto a finalidade principal do reconhecimento da P. M. seja a obtenção de informações para a elaboração de planos de fiscalização, cabe também a quem o executa, apresentar ao serviço de transportes rodoviários certas sugestões com vista aos planos de circulação e de fiscalização, à colocação de sinais ou dispositivos de sinalização e à construção, à reparação ou à adaptação de vias de comunicação.

O ponto de vista e os critérios que a P. M adopte devem contribuir para se estabelecer um plano eficiente, para se reduzirem as necessidades de direcção da circulação, e, por outro lado, para se simplificar o trabalho de fiscalização.

b. *Carta de circulação.* O plano de circulação é, normalmente, traduzido numa carta de circulação, a qual deve conter, muitas vezes sob a forma de um transparente ou calco:

— o traçado dos itinerários, sua numeração e vias;
— as correntes e o sentido do movimento;
— a especialização dos itinerários;
— a natureza das estradas e das servidões impostas;
— a natureza das obras de arte (carga, altura do vão, comprimento e altura do leito e estrutura);
— a zona de acção das grandes unidades;
— a linha limite de circulação de dia;
— os limites, anterior e posterior.

As informações relativas às estradas, representadas nas cartas de circulação, devem ser anotadas ao longo do curso da estrada, entre pontos bem definidos, por marcas carregadas ou traços cruzados.

Os sinais, que constam do Anexo I, servem para informar as cartas de circulação, por uma forma conveniente, concisa e clara.

c. *Dados essenciais.*

1) Para poder avaliar as necessidades de fiscalização, a P. M. orientará os reconhecimentos no sentido de determinar:

a) Quais os locais onde se torna necessário o pessoal de fiscalização;
b) Quando e por períodos de quanto tempo, deve actuar esse pessoal;
c) Quais os processos técnicos de fiscalização a empregar;
d) Qual a organização apropriada para a zona a fiscalizar e qual a localização que deverão ter os órgãos de fiscalização;
e) Quais as necessidades de equipamento.

2) Não se poderá tomar qualquer decisão antes do estabelecimento do plano de circulação e do envio das respectivas ordens, mas, entretanto, muitos trabalhos poderão ser executados, e, se se conhecer bem a rede de estradas, tornar-se-á mais fácil realizar as diversas fases de elaboração do plano de fiscalização.

3) Deve-se prestar especial atenção à previsão das situações de emergência cuja ocorrência seja mais provável, e das medidas que se deverão tomar para evitar dificuldades de circulação em tais condições.

A determinação antecipada dos locais susceptíveis de congestionamento permitirá adoptar medidas de fiscalização que evitem muitas vezes que tais congestionamentos se verifiquem ou tomem grandes proporções.

O conhecimento da rede de estradas facilitará o estabelecimento de itinerários de alternativa, a utilizar nas situações de emergência.

d. *Autoridades civis.* Sempre que seja possível, o reconhecimento deve incluir o contacto com as autoridades civis de viação e trânsito. Estas poderão fornecer informações valiosas e sugestões úteis que, de outro modo, seria difícil

ou impossível obter, e que poderão ter muito interesse para a elaboração do plano de emprego das unidades de fiscalização. Além disso, o estabelecimento desse contacto, tão cedo quanto possível, facilitará a coordenação subsequente das actividades da polícia militar e civil, relativas à circulação. Isto é apenas aplicável em território amigo.

Na zona do interior, a ligação entre as autoridades civis e militares torna-se mais fácil, pois o cumprimento das leis referentes à circulação interessa não só ao Ministério do Exército como ao Ministério das Comunicações, do qual depende a Polícia de Viação e Trânsito.

e. *Pessoal e equipamento.*

1) As equipas de reconhecimento variam em efectivo, consoante a extensão da área a reconhecer, a finalidade a atingir e o tempo disponível. Normalmente, para a realização de um reconhecimento, é nomeado um oficial qualificado para tais missões, o qual por sua vez, indicará o pessoal de que necessita.

2) O equipamento empregado varia, também, com as circunstâncias. Para a execução dos reconhecimentos em campanha, torna-se necessário poder dispor de meios de transporte adequados; nas zonas avançadas deverão ser utilizadas viaturas blindadas, ou, na falta destas, os reconhecimentos acompanharão os destacamentos de segurança.

Deverão ser estabelecidas comunicações pela rádio com o comando, não só para que as equipas possam enviar informações urgentes, como, também, para lhes serem transmitidos novos dados quanto à finalidade e natureza da missão.

Deverão ser fornecidas cartas actualizadas da região a reconhecer; se não houver cartas, ou se estas estiverem desactualizadas, dever-se-á poder dispor de fotografias aéreas obtidas recentemente.

Devem, também, fazer parte do equipamento: bússolas, material de execução de gráficos e de expediente, e lanternas eléctricas (quando o seu uso seja permitido).

Podem utilizar-se, em alguns casos, máquinas

fotográficas para a obtenção de dados importantes. Quando o reconhecimento é feito em conjunto com a Engenharia, este equipamento, ou qualquer outro que seja necessário, poderá ser utilizado em comum.

f. *Preparação dos reconhecimentos.*

1) Depois de ter sido dada ordem para a realização de um reconhecimento o preboste providenciará imediatamente, para que seja convenientemente preparado; esta preparação é feita, geralmente, por um oficial da P. M. especializado em circulação e nomeado pelo preboste.

No plano do reconhecimento deverão ser considerados os seguintes elementos:

a) Tempo disponível;
b) Situação táctica e factores que afectem directamente a fiscalização da circulação, elementos estes de grande importância e que devem ser objecto de análise cuidadosa, uma vez que esta auxiliará as equipas de reconhecimento e os oficiais encarregados da elaboração ulterior do plano de fiscalização;
c) Informações que possam ter interesse para a elaboração do plano de fiscalização da circulação e respectivas origens;
d) Efectivos e equipamento necessários;
e) Possibilidade de execução do reconhecimento em conjunto com a Engenharia.

2) Visto que, em muitos casos, o tempo é escasso, a preparação e a execução de um reconhecimento prévio deverão ser tão simples e rápidas quanto possível.

Quando se tenha de iniciar o trabalho de fiscalização sem um reconhecimento prévio, completo ou sumário, deve aproveitar-se a execução da fiscalização para realizar, simultâneamente, uma espécie de reconhecimento, que permita reduzir ou corrigir as deficiências e preparar, tão depressa quanto possível,

o estabelecimento de um sistema bem planeado. As patrulhas são particularmente úteis nestas circunstâncias, especialmente quando mantêm contacto pela rádio com o comando respectivo. Como já foi dito, uma das missões importantes das patrulhas é a observação e a transmissão de informações à medida que estas forem sendo colhidas, o que corresponde à realização de um reconhecimento contínuo.

Quer o reconhecimento prévio se tenha, ou não, realizado, esta actividade das patrulhas será extremente útil no sentido do plano de fiscalização se manter actualizado ou de acordo com a situação, quando esta varie frequentemente.

g. *Fornecimento de informações.*

1) Aos oficiais encarregados dos reconhecimentos devem ser dadas todas as informações possíveis, a fim de orientá-los na colheita dos dados necessários à elaboração dos planos de fiscalização. Quanto melhor informados estiverem acerca das necessidades tácticas de circulação existentes ou previstas, tanto mais eficientemente poderão executar o seu trabalho.

2) É especialmente importante, para a elaboração de um plano eficaz, ter um conhecimento completo da situação e planos tácticos. Chama-se, mais uma vez, a atenção para o principal objectivo da fiscalização da circulação, que é facilitar a missão táctica; os planos e técnicas de fiscalização devem caracterizar-se pela exacta adaptação à situação táctica.

É particularmente importante o conhecimento das principais alterações da situação, para que as medidas de fiscalização da circulação se lhes possam adaptar eficazmente.

Tanto melhor poderão ser previstas as necessidades de fiscalização da circulação quanto melhor forem conhecidos a natureza da acção planeada, os efectivos e a disposição relativa das forças amigas e inimigas e outros factores importantes para o resultado das operações.

65. NATUREZA DO PLANO.

O plano da fiscalização a realizar pela P. M., englobará, como foi indicado, muitos elementos, que vão desde os de interesse geral, como o estabelecimento de zonas de fiscalização, até outros mais detalhados, como o modo de dirigir a circulação num determinado cruzamento. Quando caiba à P. M. fiscalizar e dirigir o movimento da circulação, todos esses elementos devem ser integrados num plano sem lacunas.

Uma deficiência em relação a qualquer dos elementos considerados no plano pode dar lugar a um fracasso geral.

a. *Coordenação.* Reconhece-se, também, como importante, a necessidade de coordenar os planos de fiscalização das diferentes unidades e zonas. Sem coordenação pode chegar-se a uma circulação caótica, mesmo que os planos de cada unidade tenham sido convenientemente elaborados. Cabe ao comando superior a responsabilidade de providenciar no sentido de se obter a necessária coordenação, como por exemplo, ao comandante de corpo de exército em relação aos planos das divisões subordinadas. A coordenação eliminará a duplicação de esforços e as interferências entre as operações de fiscalização, e permitirá obter a necessária intensidade e flexibilidade no serviço pelo reforço do pessoal de fiscalização das unidades subordinadas com pessoal dependente da autoridade coordenadora.

b. *Características fundamentais.*

1) Na elaboração do plano deve ter-se em consideração a natureza e o volume previstos para a circulação militar as características da rede de estradas, a circulação civil dentro da zona e a necessária flexibilidade que permita fazer face às alterações da situação.

A consideração dos factores mencionados dará uma ideia do modo como deverá ser elaborado o plano de fiscalização. É particularmente importante que seja flexível, visto que as necessidades de fiscalização variarão, inevitàvelmente, com as condições e exigências da circulação.

2) A acção da P. M. não deve ser considerada como a simples aplicação da fiscalização necessária à execução de um plano de circulação pré-estabelecido.

Mais do que isso, a P. M. deve assegurar a máxima eficiência da circulação numa rede de estradas, onde a situação está sujeita a frequentes alterações.

c. *Grau de fiscalização.*

1) De uma maneira geral, a primeira preocupação a ter quando se elabora um plano, é determinar o grau de fiscalização a estabelecer. Este deverá ser sempre o mínimo necessário, já para permitir economia de pessoal, já para evitar interferências nos movimentos, as quais são, muitas vezes, resultado de fiscalização excessiva.

A existência de patrulhas motorizadas permite, fàcilmente, garantir o aumento oportuno do grau de fiscalização, quando tal se torne necessário.

2) Como é óbvio, o grau de fiscalização da circulação varia com as circunstâncias e é influenciado por diversos factores, como sejam a natureza das disposições relativas à circulação, a intensidade desta e o tipo da rede de estradas.

Deve ter-se em particular atenção a necessidade de haver uma maior fiscalização durante a noite, dada a fraca visibilidade.

66. ATRIBUIÇÃO DO PESSOAL.

a. Os elementos a considerar, especialmente, num plano de fiscalização são a atribuição do pessoal e a determinação dos processos técnicos de fiscalização a empregar. Neste último aspecto, as decisões devero basear-se nas características dos movimentos a realizar e nas condições sob as quais se efectua a circulação. As necessidades desta tanto podem exigir a simples escolta de uma coluna como o estabelecimento de um largo sistema de fiscalização em toda uma zona, incluindo postos de fiscalização, escoltas e patrulhas.

b. Quando se aplica o sistema de zona é necessário estabelecer, com cuidado, as atribuições do pessoal, assegurar, convenientemente, a direcção superior, e garantir íntima coordenação, de forma que o pessoal actue como um todo eficiente na manutenção de uma corrente contínua de circulação. Isto é particularmente importante quando numa mesma zona, actua pessoal de unidades diferentes ou quando a P. M. da divisão é reforçada pela do corpo de exército. Muitas vezes torna-se conveniente estabelecer subzonas, para permitir uma fiscalização mais descentralizada, dirigida por oficiais ou graduados. As subzonas podem abranger uma parte duma via de comunicação ou englobar vários troços de diversos itinerários que constituam uma rede de estradas.

Depois de se estabelecerem ou delimitarem as subzonas e de se lhes atribuir o pessoal, devem definir-se as missões que este desempenhará em cada uma delas. Ao fixarem-se as missões deve ter-se bem presente o que a seguir se prescreve.

c. *Serviço em cruzamentos.*

1) Deve ser atribuído pessoal para serviço em cruzamentos àqueles pontos que exijam uma fiscalização contínua ou frequente, em virtude de a intensidade das correntes de circulação os tornarem susceptíveis de acidentes ou congestionamentos; aos pontos onde for necessário fazer cumprir ordens de restrição da circulação; e ainda aos pontos onde possam criar-se situações críticas, mesmo que a direcção constante da circulação não tenha parecido necessária inicialmente.

Se se considerar, apenas, necessário dirigir o movimento alternado de correntes de circulação concorrentes, como regra, não é precisa uma direcção permanente, senão quando a média de viaturas que passem pelo cruzamento for superior a 1000 por hora, e o número de viaturas das correntes secundárias não exceder 20 % do número total. Quando o número total é menor, ou menores as possibilidades de conflito, a circulação escoa-se por si, através do cruzamento, geralmente sem interferências, ou, quando muito, interrompendo, por vezes, as correntes menos densas.

De noite ou com fraca visibilidade, pode, porém, tornar-se necessária uma direcção permanente. Com frequência, a necessidade da direcção da circulação verifica-se, apenas, durante curtos períodos ocasionais; estes devem ser previstos, na medida do possível, a fim de poder nomear-se o pessoal preciso. O serviço poderá, então, ser executado por patrulhas enviadas para esses locais nas ocasiões apropriadas, ou, em certos casos, pode tornar-se necessário colocar, permanentemente, um agente no cruzamento, com instruções para dirigir a circulação, sòmente quando as circunstâncias o exigirem.

2) O número de homens a colocar num cruzamento varia com as exigências da direcção da circulação. Muitas vezes basta um só homem para dirigir a circulação durante um certo tempo. Em cruzamentos perigosos ou importantes e de difícil circulação e em locais onde se manobre com dificuldade podem ser necessários dois ou mais homens. Locais há onde é preciso apenas um homem durante o dia, ao passo que, durante a noite, dada a fraca visibilidade, são precisos dois ou três. Torna-se, por vezes, necessário um oficial ou graduado, além dos agentes, para superintender na direcção da circulação nos pontos críticos.

Independentemente das necessidades próprias da direcção da circulação, nos pontos críticos das zonas avançadas é aconselhável o emprego de grupos de dois homens, para garantia da segurança. Pode, desta forma, obter-se maior continuidade na fiscalização e melhor protecção contra as interferências inimigas na circulação.

3) Deve procurar reduzir-se ao mínimo o número de horas consecutivas de serviço em cruzamentos, para evitar o cansaço excessivo do pessoal e a sua exposição desnecessária às condições climatéricas, que podem ser rigorosas, pelo que o pessoal deve ser rendido oportunamente.

d. *Troços de sentido único.*

1) Nos troços de sentido único, é absolutamente indis-

pensável a colocação de pessoal para direcção da circulação. São necessários, pelo menos, dois homens, um em cada extremo do troço. Por vezes, é preciso atribuir mais pessoal, como por exemplo, quando for conveniente estabelecer uma patrulha dentro do troço de estrada, fornecer escoltas, ou colocar homens nos pontos críticos.

Quando se trata de troços extensos, é, normalmente, utilizado grande volume de pessoal. Também é vulgar seccionar-se um troço extenso, em dois ou mais troços, providos de raquetas, para aumentar a capacidade de escoamento, em toda a sua extensão. Isto implica, porém, um aumento considerável do pessoal necessário.

2) No que diz respeito à rendição do pessoal, podem fazer-se aqui as mesmas considerações que se fizeram em relação ao serviço em cruzamentos.

Nos troços de sentido único, consegue-se, muitas vezes, uma considerável economia de pessoal, se se dispuser de meios de transmissão, para coordenar o trabalho do pessoal nos dois extremos.

Podem ser usados para este fim rádios emissores-receptores, telefones de campanha, sinais ópticos ou estafetas, como último recurso; tudo depende, naturalmente, das disponibilidades e da natureza da situação.

e. *Patrulhas.*

1) As patrulhas motorizadas têm particular importância e devem ser empregadas na direcção e fiscalização da circulação, no máximo grau possível. São preferíveis as patrulhas de dois homens, que assim se tornam mais úteis e possuem maiores possibilidades de observação. As patrulhas deverão ser estabelecidas ao longo dos itinerários importantes, de forma a manterem a ligação entre os pontos chave da fiscalização, dirigirem, cuidadosamente, a circulação entre estes, e realizarem frequentes inspecções aos pontos críticos

da rede de estradas, mais sujeitos a congestionamentos.

2) As patrulhas podem actuar ao longo de determinados troços dos itinerários, ou ser distribuídas por zonas abrangendo toda a rede de estradas nelas contidas. A actividade das patrulhas deve ser sempre a mais intensa possível e satisfazer as exigências de outros tipos de missões de circulação. Por uma adequada distribuição de missões, pode obter-se, nas zonas mais críticas, uma acção de fiscalização mais intensa, sem detrimento da atenção que se deva prestar às demais zonas. Da mesma forma se pode proceder em em relação aos momentos críticos.

3) As patrulhas podem deslocar-se em viaturas ligeiras, de grande mobilidade, ou em motos. Na maior parte dos casos, é preferível empregar viaturas ligeiras, que permitem transportar mais pessoal e equipamento e circular com facilidade por estradas em más condições ou mesmo através do campo. Noutros casos, porém, como sucede nas boas estradas de muito movimento, é preferível o emprego de motos, que manobram mais fàcilmente entre as viaturas.

f. *Escoltas.*

O pessoal necessário para o serviço de escolta pode variar desde alguns homens, utilizando transportes individuais, incumbidos de preceder e seguir a coluna, até a um maior número, utilizando transportes individuais ou colectivos, destinado a dirigir a circulação nos cruzamentos que sucessivamente se encontrem sobre o itinerário da coluna. O efectivo a atribuir depende da frequência e gravidade das interferências de outro trânsito, e do comprimento e velocidade da coluna.

67. TRANSMISSÕES.

a. Um dos factores mais importantes a considerar, para o bom rendimento da fiscalização, é a existência de meios de transmissão eficientes, que devem não só permitir ao pes-

soal, apesar de disperso, actuar como um todo único e coordenado, mas, também, garantir uma corrente constante de informações e ordens, com o fim de manter a intervenção da fiscalização permanentemente adaptada às inevitáveis variações das condições da circulação.

As transmissões devem ligar o comando central de uma zona com todos os principais órgãos de fiscalização, com as patrulhas e com os observadores aéreos da circulação, quando existam.

b. Esta ligação deve, quanto possível, ser obtida por meio de postos rádio emissores-receptores, para se poder garantir uma corrente de informações e instruções nos dois sentidos e se ter a garantia da recepção de cada mensagem. Quando as condições atmosféricas, a falta de material ou a imposição de silêncio à rádio não permitam a utilização dos postos, deve dispor-se de outros meios de transmissão, como telefones, sinais ópticos e estafetas.

As patrulhas podem fazer a ligação entre os diversos órgãos de fiscalização, quando não se disponha de estafetas ou de qualquer outro meio de transmissão.

Os meios de transmissão devem pertencer, orgânicamente, às unidades de fiscalização, para seu uso exclusivo.

68. EQUIPAMENTO.

O equipamento necessário para a direcção eficiente da circulação, inclui o material que a seguir se indica.

a. *Dispositivos de sinalização.* Compete à Engenharia da G. U. o fornecimento de certos tipos de equipamento, tais como letreiros, avisos e sinais indicadores. A P. M. deve dispor de alguns dispositivos de cada tipo, para quaisquer substituições que se tornem necessárias, quando a Engenaria as não possa fazer. Deve dispor, também, de cartões brancos e de giz negro, grosso, ou carvão para preparar sinais ou letreiros provisórios, a serem colocados em casos de emergência, quando não se disponha da sinalização regulamentar e normal.

Cada agente, no serviço de direcção da circulação, deve

possuir um apito e uma lanterna eléctrica de sinais, para utilizar em casos de emergência, funcionando com luz vermelha e dotada de uma cobertura para ocultação da luz; ou de uma de tipo especial, de forma tubular em plástico (lanterna-bastão), para a direcção manual da circulação nocturna.

Podem também ser utilizados tipos especiais de amplificadores de som, portáteis, de alcance limitado, para a repetição automática de mensagens ou para a transmissão de mensagens convencionais a viaturas motorizadas; deverão ser colocados em cruzamentos importantes ou transportados nalgumas viaturas de patrulhas, em casos de emergência.

b. *Viaturas.* No que respeita a viaturas, a P. M. deverá dispor de motos, viaturas ligeiras fàcilmente manobráveis, carros de comando e viaturas pesadas para transporte de pessoal e material.

Todas as viaturas motorizadas devem ser equipadas com postos de rádio e com sereias e sinais especiais de luz vermelha, colocados na frente, para serem utilizados quando se pretenda obter prioridade de passagem. Contudo, em tempo de guerra não deverão ser utilizadas sereias ou outros sinais sonoros, por serem especialmente destinados a sinais de alarme (como os de ataque aéreo), a menos que seja autorizada a sua utilização na obtenção de prioridade de passagem. Em alguns casos, as patrulhas poderão dispor de bicicletas para o desempenho das suas funções.

Todas as viaturas devem ser fàcilmente identificáveis como viaturas da P. M., por meio de um sinal regulamentar, colocado na frente e na retaguarda, e pintado com tinta fluorescente para permitir a sua identificação durante os períodos de ocultação de luzes.

c. *Aviões.* A P. M. poderá utilizar aviões especiais de observação, de velocidade reduzida e de tipo pequeno, para a observação e fiscalização aérea da circulação. Estes aviões devem ser equipados com postos de rádio emissores-receptores, que lhes permitam manter contacto com os postos terrestres. Devem também ser equipados com alto-falantes capazes de transmitir mensagens, claras e audíveis, para o pessoal terrestre, de altitudes até cerca de 300 metros.

d. *Distintivos especiais.* Quando em serviço de fiscalização, o agente da P. M. deve fazer uso do braçal «P. M.» do tipo regulamentar. Deve usar luvas brancas durante a noite. Deve dispor de duas placas luminosas, que prenderá com segurança e bem em evidência no cinturão, uma à frente e outra à retaguarda, e que usará, quando tal for conveniente, durante as ocultações de luzes.

e. *Material diverso.* É conveniente que possa cada agente dispor, ainda, do seguinte material: relógio de pulso com mostrador luminoso; bússola luminosa; lápis e bloco de apontamentos; impressos para participação de acidente ou infracção; carta da zona onde actua, com a localização das instalações mais importantes; cópias das disposições relativas à circulação, com as quais deve estar convenientemente familiarizado, a fim de poder desempenhar com eficiência o seu serviço; e instruções especiais relativas à execução da missão que lhe tiver sido atribuída.

69. SUPERINTENDÊNCIA.

A execução eficiente dos planos de fiscalização da circulação, depende duma conveniente vigilância exercida sobre essa execução. Os esforços de todo o pessoal devem ser coordenados e mantidos num elevado nível de eficiência.

a. *Objectivos.*

1) A superintendência a exercer destina-se, principalmente, a assegurar que:

a) Todo o pessoal conheça as suas atribuições;
b) Todas as missões sejam executadas;
c) As técnicas de execução sejam do tipo e grau mais apropriados;
d) Os casos de emergência sejam rápida e eficientemente resolvidos;
e) Todas as alterações e melhoramentos necessários sejam realizados;

f) Entre as unidades que actuem em ligação exista a coordenação necessária.

2) Como corolário, constitui, também, função importante da superintendência anotar as circunstâncias ou práticas que, embora não estando directamente relacionadas com a fiscalização, possam afectar a sua execução e a eficiência da circulação em geral. Todas as informações que lhes digam respeito deverão ser relatadas, pelas vias competentes, ao comando interessado. Podem citar-se como exemplos, a deficiente disciplina de marcha dentro de uma coluna; a imprópria, ou pouco eficaz, utilização dos transportes motorizados e a deficiente manutenção das viaturas.

b. *Instruções.*

1) Um dos primeiros e mais importantes cuidados a ter na realização da superintendência consiste em fornecer ao pessoal de fiscalização da circulação todas as instruções necessárias. Não é possível que o pessoal possa compreender as suas missões sem que se lhe dêem instruções precisas, e, bem assim, não é provável que esse pessoal possa actuar eficientemente sem tal compreensão. Um agente, quando deficientemente instruído na sua missão, vale pouco mais ou, às vezes, menos ainda do que um sinal ou tabuleta indicadora.

Pelo contrário, um agente convenientemente preparado para o desempenho da sua missão, adquire maior consciência e interesse, tem maior capacidade de execução, torna-se mais útil no desempenho das suas funções, e tem maiores possibilidades de tomar decisões em situações difíceis, o que é particularmente importante quando trabalhar sem uma superintendência directa e constante.

2) As instruções a fornecer ao pessoal devem abranger principalmente: a situação geral e as relações desta com a sua missão; os detalhes essenciais do plano de

circulação; e as suas atribuições especiais e causas que as determinam.

Sempre que for possível devem apresentar-se as razões que deram origem às instruções dadas.

3) As instruções e as informações podem ser transmitidas por meio de ordens verbais ou escritas, ou pelo fornecimento de cópias das disposições relativas à circulação, de cartas de circulação e de disposições regulamentares especiais.

Quando não haja tempo disponível para o fornecimento prévio de instruções detalhadas, devem empregar-se todos os esforços para as distribuir logo que for possível. As patrulhas podem ser utilizadas na distribuição aos agentes colocados em pontos fixos da rede de estradas.

4) Para que possam ser elaboradas ràpidamente, as instruções deverão ser tão simples quanto o permita a situação. Cada homem deve receber directivas sobre as suas funções, mas não mais detalhadas do que o necessário para o seu desempenho eficiente.

Em situações de emergência, só deverão ser elaboradas ordens escritas quando, apesar da demora resultante, isso for conveniente. Em tais circunstâncias, as instruções poderão ser dadas verbalmente, por intermédio do rádio ou do telefone.

c. *Superintendência directa.* Durante as operações de fiscalização deve estabelecer-se uma superintendência, tão directa quanto possível, por meio de oficiais e graduados que patrulharão a rede de estradas ou estacionarão nos pontos principais, onde forem estabelecidos postos de fiscalização da circulação. Deverão observar cuidadosamente o trabalho do pessoal da P. M., anotando e corrigindo quaisquer deficiências do sistema ou das técnicas de fiscalização. Tomarão, igualmente, a seu cargo a resolução de situações de emergência quando, por exemplo, para o desimpedimento de congestionamentos, o trabalho de vários agentes exija uma direcção coordenadora.

d. *Observação aérea.* A observação aérea da circulação

quando exequível, proporciona uma forma de superintendência mais geral, facilita a coordenação da fiscalização, e a execução das alterações estabelecidas nos planos de emergência. Os aviões de observação deverão transportar oficiais de fiscalização, a quem são atribuídas determinadas zonas. Deverão manter-se em contacto pela rádio com os postos terrestres, quer dos comandos da P. M., quer das unidades móveis em circulação na rede de estradas, aconselhando medidas especiais de fiscalização, sugerindo itinerários de alternativa utilizáveis em casos de emergência, e, de uma maneira geral, dando informações sobre a forma como se está realizando a circulação.

e. *Informações sobre a situação.* O comando da P. M. encarregada da circulação numa determinada zona, deve procurar manter-se permanentemente informado àcerca das condições em que aí se realiza a circulação, o que contribuirá para a boa direcção e superintendência das actividades da fiscalização. Deve ter conhecimento actualizado da situação da circulação, baseado nos relatórios provenientes do pessoal terrestre e dos oficiais da observação aérea, quando este meio for utilizado. As informações assim obtidas serão anotadas, quanto às condições actuais das correntes de circulação, e às estradas bloqueadas, na carta de circulação, e quanto à distribuição do pessoal, na carta da fiscalização. Contudo, a execução deste trabalho de informações nem sempre é possível, e nem sempre vale a pena realizá-lo, como sucede nas zonas divisionárias, em que a circulação está sujeita a constantes e rápidas alterações.

f. *Ligação.* Uma boa superintendência exige, também, a manutenção de íntima ligação com a Engenharia e com os chefes das 3.ª e 4.ª Repartições do estado-maior das G. U., os quais planeiam, respectivamente, os movimentos das tropas e dos abastecimentos.

A ligação com a Engenharia é essencial, para assegurar a coordenação entre a fiscalização da circulação e os trabalhos de conservação das estradas, visto que estes influem naquela, e ambos condicionam a eficiência da circulação. É, também, essencial a ligação com o estado-maior, a fim de

que as alterações dos planos tácticos possam ser ràpidamente conhecidas e feitos os correspondentes ajustamentos nas actividades de fiscalização, e, por outro lado, para que sejam comunicadas ao estado-maior as alterações que os movimentos de tropas e de abastecimentos tenham sofrido, durante a sua execução.

A superintendência da P. M. também compreende uma íntima coordenação entre as unidades das divisões, dos corpos de exército e de exército, quando se realizem operações em larga escala. Esta coordenação é tão importante como a que deve ser estabelecida nas fases iniciais de elaboração do plano de fiscalização, e que atrás se referiu.

g. *Acção do inimigo.* Em tempo de guerra, devem tomar-se todas as precauções para evitar a interferência inimiga nas operações de fiscalização da circulação. Esta interferência pode revestir vários aspectos e consistir, por exemplo, em espalhar ordens falsas, fazer intervir homens disfarçados de agentes da P. M., remover ou trocar os sinais e tabuletas indicadoras, e capturar, ou mesmo matar, os agentes da P. M. do serviço de fiscalização. Todo o pessoal deve estar precavido contra tais actividades. Estas interferências devem, no entanto, ser contrariadas, por meio de medidas especiais de superintendência e de vigilância. Quanto mais cuidada for a superintendência e a vigilância das operações de fiscalização, tanto menores serão as possibilidades de êxito de tais interferências.

As medidas especiais que a seguir se indicam, poderão evitar que as interferências inimigas tomem largas proporções.

1) Exigir a autenticação, pelo emprego de palavras de código, de todas as ordens, instruções e informações, transmitidas entre os órgãos de fiscalização.
2) Exigir que o pessoal equipado com telefones ou postos de rádio faça chamadas a intervalos regulares, prèviamente fixados, e investigar imediatamente quando se verifiquem falhas de chamada.
3) Fazer rondas frequentes para verificar se o pessoal

está nos postos que lhe foram determinados e se desempenha eficientemente as suas atribuições.

4) Dotar o pessoal das patrulhas e dos postos, com o armamento necessário para a defesa eficiente contra incursões de grupos inimigos.

5) Instruir o pessoal, em especial o das patrulhas, no sentido de investigar e informar sobre quaisquer circunstâncias ou particularidades suspeitas.

6) Tornar o mais uniforme possível a execução das técnicas de fiscalização, de forma que qualquer variação suspeita seja mais fàcilmente notada.

70. TRÂNSITO CIVIL.

Não deve ser esquecido que a eficiência da fiscalização da circulação militar não depende só da regulação efectiva desta, mas, em muitos casos, da do trânsito civil.

O trânsito civil merece especial atenção, pela diferença de características, de finalidade e de disciplina, que apresenta em relação à circulação militar, e pela variedade de meios, que se podem utilizar, na sua coordenação com esta, consoante as diferentes situações.

a. *Elaboração de planos.* Se se considerar o tipo de rede de estradas e a urgência, gravidade e importância da realização da circulação militar e do trânsito civil, verifica-se que os planos de fiscalização poderão estabelecer desde um mínimo de interrupções do trânsito civil, até à sua completa exclusão em toda a rede de estradas. O primeiro processo é normalmente seguido no caso de manobras, em tempo de paz. O processo extremo aplica-se em casos de emergência, nos movimentos de tropas ou abastecimentos na zona de combate, quando o trânsito civil ou os movimentos de refugiados não possam ser autorizados por ameaçarem congestionar as estradas.

O comandante responsável pela fiscalização duma zona deverá estabelecer as normas a seguir em cada caso.

A P. M. tem, contudo, importantes responsabilidades na fiscalização efectiva do trânsito civil, podendo, por vezes, ter

necessidade de estabelecer planos de emergência, para evitar a interrupção de circulação militar urgente.

b. *Cooperação com as autoridades civis.*

1) Como já foi dito, deve incluir-se no esquema geral dos planos de fiscalização, a cooperação com as autoridades civis de viação e trânsito. A P. M. deve familiarizar-se com as características normais do trânsito civil, com os regulamentos de circulação a que os civis estejam sujeitos, e com quaisquer planos especiais de emergência, que a polícia local tiver prèviamente elaborado, para aplicar quando for necessário.

Devem também ser tomadas em conta as possibilidades de se reforçarem os efectivos da P. M. com elementos da polícia civil, para execução da fiscalização da circulação.

2) A proximidade dos postos de comando da polícia militar e civil facilita a coordenação das acções de fiscalização respectivas e deverá pôr-se em prática sempre que essa coordenação revista especial importância. Excepto em território hostil, é normalmente possível, e até aconselhável, deixar às autoridades civis a fiscalização do trânsito civil normal, nos centros urbanos, embora sob a superintendência geral da P. M. e tanto quanto o permitam as necessidades militares.

c. *Instruções para o trânsito civil.*

1) Para se obter a cooperação do trânsito civil, deverão ser utilizados todos os meios de publicidade disponíveis para informar a população das disposições regulamentares especiais estabelecidas, exigindo-se-lhe que se mantenha fora de certos itinerários ou zonas ou avisando-a das dificuldades especiais da circulação.

Os melhores meios para instruir o público são os jornais, a rádio, os sinais de trânsito, os prospectos distribuídos pelos postos de gasolina, hotéis e clu-

bes automobilísticos, e, ainda, os cartazes, colocados bem em evidência nos lugares públicos.

As autoridades civis podem ser de grande utilidade na execução de um programa deste tipo. Estas instruções deverão manter-se sem soluções de continuidade e serem sempre difundidas com a antecedência necessária.

Ao exigir-se aos civis que evitem determinados itinerários, zonas ou locais, deve ter-se cuidado de não induzir as populações a concentrarem-se nesses locais, por curiosidade ou pelo desejo de assistir às operações militares em curso, o que se conseguirá pela forma como for anunciada aquela proibição.

2) Quando for interdito determinado itinerário ao trânsito civil, deverão ser indicados os melhores itinerários de alternativa a utilizar. Se não se proceder desta forma, podem originar-se descontentamentos que se reflectirão nas operações de fiscalização da circulação, diminuindo a cooperação voluntária. Este procedimento contribui, pois, para evitar as interferências, estimulando os civis a planearem antecipadamente os seus itinerários, o que evita a circulação de condutores perdidos, na rede de estradas. As instruções sobre itinerários de alternativa devem ser publicadas com antecedência, se possível, e, quando necessário, transmitidas directamente aos condutores, pelo pessoal de fiscalização.

d. *Movimento de refugiados.*

1) O problema mais delicado da fiscalização do trânsito civil é o que diz respeito aos movimentos de refugiados. A eliminação dessa dificuldade obtém-se, de preferência, pela proibição de movimentos injustificados de refugiados e por uma fiscalização que elimine as interferências na circulação militar. Quando os movimentos de refugiados devam ser proíbidos ou regulados de maneira especial, a P. M. com o auxílio das autoridades civis, deve fazer todos os esforços no sentido de impedir o uso das estradas reservadas, por

meio de publicidade e pela aplicação de medidas especiais, tais como o estabelecimento de vedações. Isto, contudo, nem sempre é possível; a P. M. deve fazer uma avaliação cuidadosa das possibilidades de interferência e elaborar, nessa base, os respectivos planos de fiscalização.

2) É muitas vezes necessário aplicar medidas extraordinárias de fiscalização, para fazer face à indisciplina, ao pânico e à confusão resultantes da mistura de peões, animais e viaturas, que caracterizam os movimentos de refugiados.

Devem ser localizados, o mais exactamente possível, os pontos susceptíveis de congestionamento e ser-lhes atribuído um efectivo apropriado, superior ao exigido pelo trânsito normal.

Com o fim de dirigir e informar os refugiados devem ser utilizados alto-falantes instalados em viaturas e em aviões.

3) O pessoal de fiscalização deve estar bem consciente da necessidade duma atitude firme, na fiscalização dos movimentos de refugiados, para evitar que se perca o domínio sobre estes; ao mesmo tempo deve, pela sua actuação, evitar o medo, o pânico e quaisquer outras reacções da parte dos civis. Para tanto deverá tratar todas as pessoas igualmente, dirigi-las de uma maneira precisa e segura, sem revelar hesitações, excitação ou confusão, e, evitando tratar as pessoas com demasiado rigor, procurar antes incutir-lhes as três seguintes ideias fundamentais:

a) As ordens devem ser cumpridas;
b) A obediência às ordens é o melhor meio de garantir a segurança;
c) Não há motivo para pânico.

4) Dado que os movimentos de refugiados podem constituir um problema mais de disciplina da multidão do que, pròpriamente, de fiscalização, o pessoal da P. M. especialmente encarregado da fiscalização desses movimentos, deverá ser reforçado com outras

forças da P. M., para cooperarem na manutenção da ordem. O pessoal da fiscalização deverá ser sòmente empregado em serviços que mais directamente se relacionem com a sua especialidade.

Secção IV — Técnica de direcção da circulação

71. GENERALIDADES.

a. A técnica empregada pelo pessoal da P. M. para dirigir e superintender na circulação, tem uma influência notável na eficiência dos movimentos e no êxito das medidas de fiscalização aplicadas. Dois factores concorrem para isso: o carácter das medidas de direcção e os métodos pelos quais se transmitem e fazem cumprir as disposições relativas à circulação. A precisão das medidas de fiscalização adoptadas depende, sobretudo, do grau em que forem aplicados os princípios gerais de direcção das correntes da circulação, com as modificações exigidas pelas necessidades militares.

O valor das indicações dadas aos condutores depende, principalmente, da uniformidade, clareza, visibilidade e fácil compreensão do sistema de sinalização utilizado. As deficiências, em qualquer dos aspectos apontados, afectarão consideràvelmente a direcção da circulação.

b. O pessoal da P. M. a quem incumba a direcção da circulação, deve ter sempre em mente, que a sua principal missão é facilitar os movimentos em curso, isto é, reduzir ao mínimo as interrupções indesejáveis e desnecessárias da corrente normal da circulação. A direcção dos movimentos não é, em si própria, um fim, mas um meio de fazer com que eles sejam tão livres e tão seguros quanto possível; a direcção só se justifica quando tem esta finalidade.

c. O agente da P. M. não deve esquecer que, na direcção da circulação militar, não pode limitar-se à aplicação de métodos gerais, mas deve também considerar o ponto de vista militar e as características especiais da doutrina e técnicas da circulação militar. O seu trabalho difere portanto, em grande parte, do da polícia civil de trânsito.

Deve dirigir a circulação de acordo com os princípios gerais, excepto quando estes tenham de ser modificados para acorrer às necessidades militares. A influência das necessidades militares manifesta-se, normalmente, pelo estabelecimento de horários e de prioridades, pela organização de colunas e na técnica de execução das marchas.

d. Como já foi indicado, a P. M. dirige a circulação empregando vários métodos, consoante se trate de cruzamentos ou troços de sentido único e se empreguem escoltas e patrulhas. Os números seguintes prescrevem a técnica específica a aplicar em cada caso.

72. DIRECÇÃO DA CIRCULAÇÃO NOS CRUZAMENTOS.

A primeira finalidade da direcção da circulação nos cruzamentos é dirigir alternadamente as diferentes correntes da circulação, de forma a evitar interferências, acidentes e congestionamentos.

O pessoal que executa este serviço, tem, também, várias outras funções, comuns a toda a P. M. encarregada da fiscalização da circulação, as mais importantes das quais são a de fazer cumprir os regulamentos especiais, fornecer informações sobre itinerários e manter o comando informado sobre a execução dos movimentos. Faz-se, novamente, notar que a direcção não deve exceder o grau necessário para reduzir ao mínimo as deficiências da circulação. Um excesso de direcção, além de fatigar os homens e lhes reduzir a eficiência em pouco tempo, pode ser contraproducente.

a. *Prioridade de passagem.*

1) A prioridade de passagem concedida pelo agente da P. M. às diferentes correntes de circulação, pode ser estabelecida segundo o seu próprio critério, baseado nas necessidades gerais da circulação, ou ser imposta pelas disposições relativas a esta, contidas no respectivo plano. Neste último caso, o trabalho do agente consistirá em fazer cumprir aquelas disposições.

Ainda que as disposições relativas à circulação variem com a situação e com as circunstâncias, devem ter-se sempre presentes os seguintes pontos principais:

a) Os movimentos que se realizam no sentido da frente têm, em geral, prioridade de passagem;

b) Deve ser dada passagem às viaturas a que for atribuído um mais elevado grau de prioridade;

c) Quando uma coluna se desloca segundo um horário, deve desimpedir-se-lhe o caminho, para permitir o cumprimento desse horário;

d) As unidades orgânicas tácticas, que se desloquem em coluna, não deverão ser separadas.

2) Quando não haja que considerar qualquer dos factores acima citados, a direcção da circulação deve ser executada de forma criteriosa.

Se duas colunas se aproximam simultâneamente dè um mesmo cruzamento, com probabilidades de se interferirem, a prioridade de passagem deve ser repartida de forma que as demoras causadas sejam o menos prejudiciais possível.

Por exemplo: se ambas se encontram aproximadamente à mesma distância do cruzamento, mas uma se desloca muito mais ràpidamente do que a outra, a mais rápida deverá ter prioridade de passagem.

As colunas mais curtas têm prioridade de passagem sobre as mais compridas.

Quando se verifica o escoamento de uma coluna muito extensa através de um cruzamento, deve evitar-se que a circulação transversal seja demorada sem necessidade, aproveitando os intervalos entre as unidades de marcha ou empregando outros processos para infiltrar a circulação transversal através da coluna.

Por vezes, pode fazer-se circular as colunas em movimentos alternados, sem prejuízo apreciável para nenhuma delas em particular.

Na impossibilidade de aplicar qualquer destas

regras, poderão observar-se as regras gerais de prioridade de passagem:

a) Quem alcança um cruzamento em primeiro lugar, deve ter, normalmente, prioridade de passagem;

b) Quando o cruzamento for atingido, simultâneamente por dois elementos de circulação, terá prioridade de passagem o que se apresente pela direita do outro.

Portanto, ao dirigir o movimento de colunas nos cruzamentos, o agente da P. M. deve basear-se numa das regras apontadas. A eficiência da direcção depende da capacidade, que tiver, para escolher qual a regra a aplicar em cada caso e para actuar de acordo com ela.

b. *Direcção das correntes de circulação*. Em muitos casos, a direcção da circulação nos cruzamentos não se exerce sobre movimentos de colunas, mas antes sobre correntes de viaturas isoladas. Assim acontece quando predomina o trânsito civil, quando a circulação militar se realiza por infiltração, ou em outras circunstâncias em que não devam aplicar-se as normas anteriormente indicadas. Nestas condições, o agente da P. M. desempenha as suas funções como qualquer polícia de trânsito civil, anternando e dirigindo o movimento das correntes, de acordo com as exigências da circulação, com a capacidade do cruzamento, e aplicando, simplesmente, os métodos gerais de direcção.

O agente da P. M. deve tomar contìnuamente as suas decisões, de acordo com as circunstâncias. A capacidade de um cruzamento para comportar e escoar a circulação, seguindo várias direcções, depende da oportunidade e eficácia das decisões tomadas.

As explicações que se seguem servirão de guia geral.

1) *Direcção de correntes simultâneas.*

a) Por motivos óbvios, não pode haver um sistema padrão, para alternar as direcções das correntes

de circulação através de um cruzamento, o qual tenha em conta a largura da estrada, o volume da circulação, os tipos dos movimentos predominantes e o grau de variação da circulação normal.

O agente da P. M. deve analisar estes elementos e determinar qual o sistema de direcção de que resultem menos demoras e interferências.

Um determinado sistema poderá ser eficiente durante certo tempo, mas, normalmente, há que introduzir-lhe alterações, para satisfazer as necessidades variáveis da circulação.

b) O sistema mais simples, e mais vulgarmente usado para as correntes de circulação que concorrem num mesmo cruzamento, é o da passagem alternada, incluindo mudanças de direcção, como se mostra nas figuras 2 e 6.

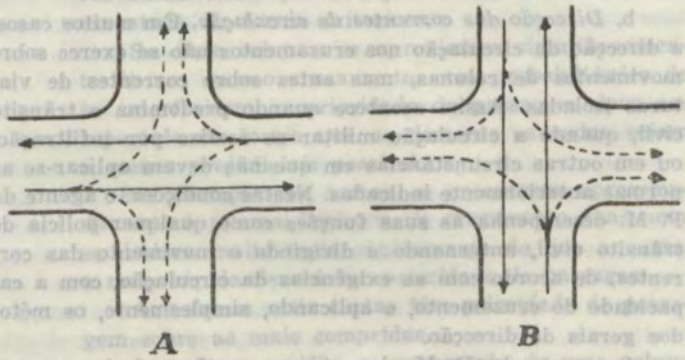


Fig. 2 — Simples passagem das correntes de circulação, em duas fases

Este sistema é geralmente eficaz, em especial quando a maior parte do movimento é feito em linha recta, sem mudanças de direcção para a esquerda, mas nem sempre é possível aplicá-lo.

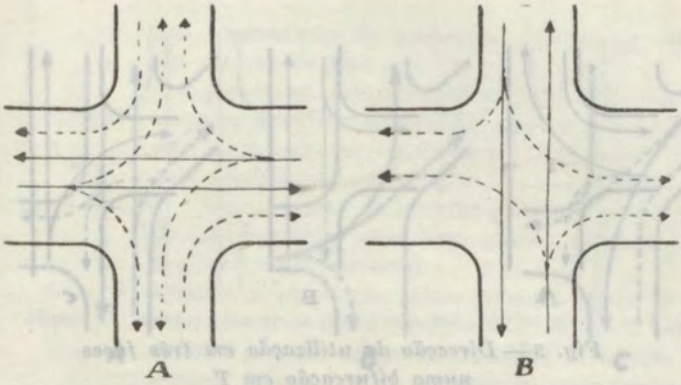


Fig. 3 — Cruzamento de passagem alternada, com entrada, no itinerário principal, de viaturas que voltem à direita

As mudanças de direcção para a direita podem ser permitidas, para que certas viaturas se juntem à corrente nessa direcção, quando a largura da estrada seja suficiente para comportar tal movimento (ver figura 3).

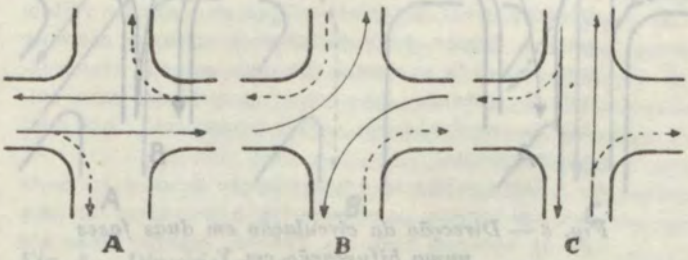


Fig. 4 — Utilização duma terceira fase, num cruzamento de passagem alternada, para permitir o escoamento de colunas extensas que voltem à esquerda

Quando uma extensa coluna de viaturas tenha de voltar à esquerda, pode tornar-se necessário estabelecer mais uma fase em que apenas se efectue essa mudança de direcção (ver a figura 4).

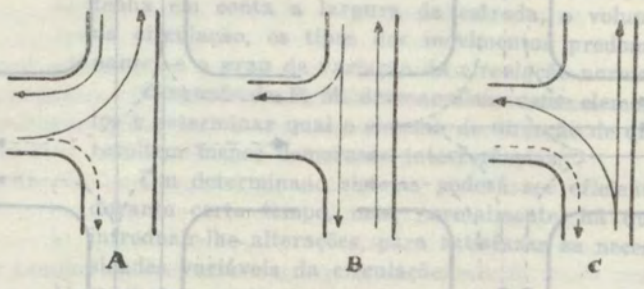


Fig. 5 — Direcção da utilização em três fases numa bifurcação em T

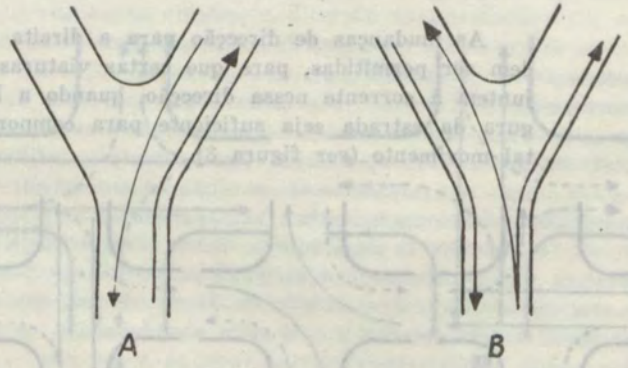


Fig. 6 — Direcção da circulação em duas fases numa bifurcação em Y

c) Os cruzamentos complexos podem, também, exigir mais de duas fases ou interrupções, para que os movimentos nas diferentes direcções se não executem simultâneamente, evitando-se assim interferências perigosas (ver as figuras 5, 7 e 8).

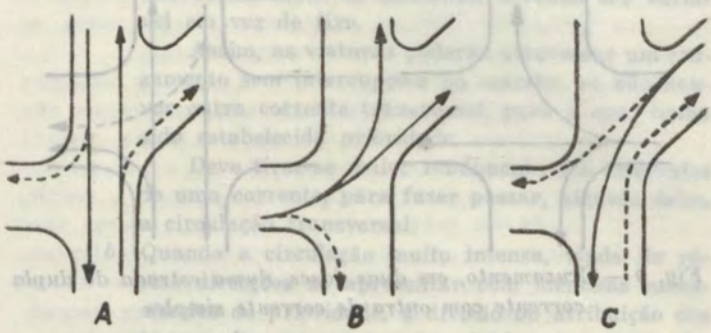


Fig. 7 — Direcção em três fases num cruzamento complexo

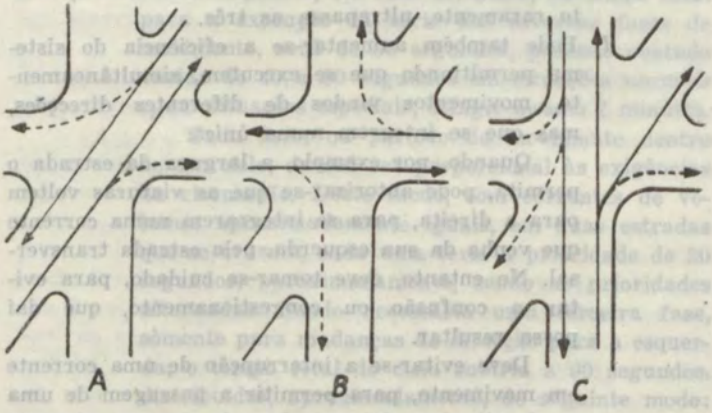


Fig. 8 — Direcção em três fases num cruzamento complexo, em que são proibidas as voltas para a esquerda

Nas bifurcações e nos cruzamentos de uma estrada de corrente dupla com outra de corrente simples, a circulação pode ser dirigida em duas fases (ver figura 9).

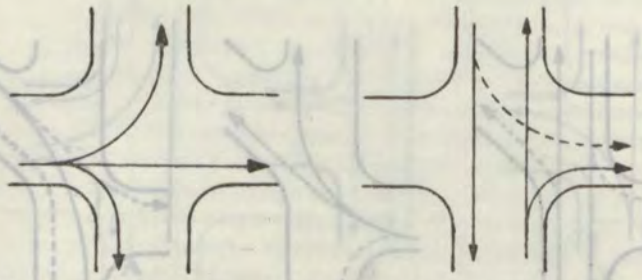


Fig. 9 — Cruzamento, em duas fases, duma estrada de dupla corrente com outra de corrente simples

O número de correntes interrompidas deve ser sempre o mínimo possível, para evitar demoras desnecessárias. Será em geral de duas e, muito raramente, ultrapassa as três.

d) Pode também aumentar-se a eficiência do sistema permitinndo que se executem, simultâneamente, movimentos vindos de diferentes direcções, mas que se integrem numa única.

Quando, por exemplo, a largura da estrada o permita, pode autorizar-se que as viaturas voltem para a direita, para se integrarem numa corrente que venha da sua esquerda, pela estrada transversal. No entanto, deve tomar-se cuidado, para evitar a confusão ou congestionamento, que daí possa resultar.

Deve evitar-se a interrupção de uma corrente em movimento, para permitir a passagem de uma ou de algumas viaturas, fazendo esperar estas até que se abra um intervalo na corrente, a menos que daí advenha uma demora excessiva.

2) *Tempo de escoamento de cada corrente através dum cruzamento.*

a) O tempo atribuído a cada uma das correntes variará, igualmente, com as circunstâncias.

Será, quanto possível, determinado com base

nas necessidades do momento, devendo ser variável em vez de fixo.

Assim, as viaturas poderão atravessar um cruzamento sem interrupções na marcha, se não houver outra corrente transversal, para a qual tenha sido estabelecida prioridade.

Deve tirar-se maior rendimento dos intervalos de uma corrente, para fazer passar, através deles, a circulação transversal.

b) Quando a circulação muito intensa, vinda de várias direcções se apresentar com idênticas necessidades de prioridade, a divisão ou atribuição dos tempos de escoamento, através do cruzamento, deverá ser feita numa base mais sistemática, mas não demasiado rígida ou arbitrária.

Geralmente, um ciclo completo, ou tempo total para a execução da série das diversas fases de movimento, será de 60 segundos, podendo contudo variar de 40 a 80 segundos em situações normais e, em situações especiais, atingir mesmo 2 minutos.

Cada fase, ou período de movimento dentro de um ciclo, deverá ser proporcional às exigências da circulação. Deste modo, com correntes de volumes aproximadamente iguais, em duas estradas que se cruzam, cada uma teria a prioridade de 30 segundos, aproximadamente, sendo as prioridades alternadas. Sendo necessária uma terceira fase, sòmente para mudanças de direcção para a esquerda, o tempo total do ciclo subiria a 90 segundos, distribuídos, aproximadamente, do seguinte modo:

— 35 segundos para cada uma das correntes, ao longo de cada estrada;
— 20 segundos destinados às mudanças de direcção para a esquerda.

As correntes de circulação intensa, no entanto, não se escoam por um cruzamento com precisão cronométrica; o tempo atribuído aos períodos de passagem das diferentes correntes, deverá, por

isso, aproximar-se apenas dos números citados. O bom senso indicará, a maior parte das vezes, os tempos verdadeiramente necessários.

c) O agente da P. M. deve ter em conta as condições da circulação para além do seu cruzamento, não permitindo a entrada de viaturas neste, quando estas não possam escoar-se, devido a um congestionamento, que exista imediatamente a seguir.

Se for permitida a entrada de viaturas num cruzamento, quando o itinerário que pretendam seguir esteja bloqueado, não poderão essas viaturas escoar-se, interrompendo assim, sem necessidade, todo o movimento através do cruzamento.

Se o cruzamento se conservar desimpedido, a circulação nas outras direcções poderá efectuar-se, até que a estrada bloqueada esteja, de novo, livre para permitir o movimento da corrente interrompida.

d) Do mesmo modo, devem aproveitar-se os intervalos de uma corrente para realizar os movimentos transversais.

Uma viatura pesada e lenta deve fazer-se passar pelo cruzamento, antes que se interrompa a corrente de circulação em que está integrada; deste modo, quando for de novo permitido o movimento à referida corrente, esta não sofrerá atrasos, o que certamente aconteceria se tivesse à cabeça uma viatura daquele tipo. A demora ou lentidão de uma viatura, ou a necessidade de dar instruções a um condutor que não possa saír da coluna, são também razões para deter uma corrente, autorizando o movimento de outra.

e) Resumindo: o principal objectivo, quando a circulação num cruzamento é muito intensa, é realizar os movimentos de uma forma ordenada e sistemática, dividindo ou distribuindo os tempos de escoamento em proporção com os volumes das correntes, e fazendo-os variar de acordo com as circunstâncias.

Os principais erros a evitar são: as distribui-

ções de tempo feitas arbitràriamente, sem que tenha sido dada a devida atenção às condições reais da circulação; e a interrupção de umas correntes para o movimento de outras (mutação do movimento em correntes de diversas direcções) feita com demasiada frequência ou a espaços de tempo muito distanciados.

As mutações demasiado frequentes não são eficientes, visto que, em cada mutação, se perde algum tempo.

Alguns segundos perdidos em cada minuto, representam, depois de algumas horas, uma perda considerável de tempo de movimento.

Por outro lado, as mutações demasiado espaçadas provocam a acumulação de viaturas em longas filas, esperando passagem, e o congestionamento inevitável da estrada, o que pode até afectar a circulação noutros cruzamentos.

3) *Diversos.* Há ainda alguns outros princípios que deverão ser seguidos para assegurar a máxima eficiência da circulação. São de especial importância os que a seguir se indicam.

a) Promover o aproveitamento de toda a largura disponível da estrada, dirigindo os carros para as faixas de rolagem apropriadas. Muitas vezes, quando a largura o permitir, podem deslocar-se no mesmo sentido, ao longo de uma estrada, duas correntes paralelas de viaturas, em vez de uma só; também as viaturas que pretendam voltar à esquerda, podem ser desviadas para fora da corrente que deve seguir em frente, evitando-se, assim, a interrupção desta.

b) Evitar a interrupção da circulação por viaturas cujos condutores parem para obter quaisquer informações, que não possam ser prestadas ràpidamente. Nestes casos, as viaturas deverão sair da coluna e parar onde não possam constituir obstáculo ou perigo.

c) Tornar mais rápidas as mudanças de direcção para a esquerda, fazendo-as dar a direita ao centro do cruzamento. Isto permite manobras mais fáceis e evita interferências entre movimentos simultâneos de voltas para a esquerda, de direcções opostas.

d) Procurar, tanto quanto possível, coordenar a direcção num cruzamento com a dos cruzamentos próximos, de modo que, as condições de circulação de um cruzamento nunca causem congestionamento nos outros, e que os condutores não sejam obrigados a parar em dois cruzamentos consecutivos.

4) *Situações especiais.* Sempre que, por qualquer circunstância especial, for quebrada a rotina normal da direcção da circulação num cruzamento, o agente da P. M. deve actuar rápida e correctamente, e, sobretudo, não deve mostrar excitação.

a) Uma dessas situações é, por exemplo, a da aproximação de uma viatura que tenha absoluta necessidade de rápida passagem.

Neste caso, o agente da P. M. deve assegurar a passagem da viatura através do cruzamento, com a mínima demora. Todas as correntes devem ser interrompidas, excepto as que, por poderem bloquear a passagem à referida viatura, devam deslocar-se até desimpedirem o caminho.

É importante verificar, também, se não se está aproximando outra viatura nas mesmas condições que possa interferir com a primeira. Em caso afirmativo, deve-se dar prioridade à viatura que possa ter maior dificuldade em parar, ou à que tenha a passagem mais desimpedida, mandando parar a outra.

Antes, porém, de mandar recomeçar a circulação, deve verificar-se se há ou não outras viaturas, nas mesmas condições, que sigam de perto a primeira.

Ao interromper a circulação nestas condições, o agente da P. M. tem de evitar mostras de exci-

tação, fazendo sinais desordenados ou apitando excessivamente, pois com isto apenas conseguiria perturbar e confundir os condutores. Os sinais, bem claros e distintos, devem ser dirigidos, tão ràpidamente quanto possível, a cada uma das correntes de circulação afectadas, de modo que possam ser nìtidamente compreendidos.

b) Corresponde a outra situação especial o caso de um congestionamento da circulação, num cruzamento. O trabalho do agente da P. M. é, exactamente, evitar estas emergências, mas mesmo assim, elas podem surgir, apesar dos seus esforços.

(1) O primeiro passo a considerar é a determinação da causa. A perturbação pode ser devida a qualquer circunstância, como um carro avariado, que esteja a bloquear ou a atrasar o movimento das correntes; neste caso, a solução deve naturalmente começar pela remoção da obstrução.

A perturbação poderá, também, ser causada por um interbloqueamento das correntes de circulação, como, por exemplo, no caso de interferirem duas colunas opostas, que voltem simultâneamente à esquerda.

Há ainda o caso de voltas duplas mal executadas, ou executadas inoportunamente, que venham a colocar, na mesma faixa, frente a frente, duas correntes opostas.

Se a causa de perturbação não é imediatamente evidente, devem verificar-se as proximidades, visto que a circulação pode congestionar-se, num cruzamento, devido a causas ou factos que se tenham dado fora dele.

(2) Após ter localizado a causa da perturbação, o agente da P. M. deverá decidir a ordem pela qual as várias viaturas ou correntes deverão entrar de novo em movimento.

Nos casos de bloqueamentos mais importantes e difíceis, é geralmente necessário proceder a uma série de movimentos de correcção de po-

sições, deslocando progressivamente as várias correntes, de forma que o espaço fique de novo livre. Para tanto, será necessário que todos os condutores recebam indicação para não entrarem em movimento, antes de tal lhes ser ordenado; de outro modo, a circulação ficaria de novo bloqueada enquanto o primeiro congestionamento estivesse a ser resolvido.

Conquanto seja necessário desfazer um congestionamento o mais depressa possível, torna-se muitas vezes contraproducente tentar, pelo movimento simultâneo de duas ou mais colunas de viaturas, executar este trabalho com rapidez demasiada.

(3) O agente da P. M. decidirá o que se deve fazer para permitir o movimento de uma dada coluna de viaturas, de modo a conseguir, com esse movimento, libertar outras colunas. As primeiras decisões deverão ser as que pareçam permitir uma resolução mais rápida e simples, libertando sucessivamente as várias colunas. Deste modo, a circulação tenderá a desembaraçar-se por si própria.

Para iniciar este processo, o agente da P. M. deve conseguir que fique livre algum espaço, no meio do cruzamento.

Isto pode ser conseguido colocando temporàriamente algumas viaturas fora da estrada, fazendo algumas das colunas recuar um pouco ou diminuindo o espaço entre as viaturas. O método usado deverá ser escolhido de acordo com as necessidades e possibilidades, que a situação apresente.

c. *Dispositivos de sinalização.* O trabalho do agente da P. M., no serviço em cruzamentos, poderá ser facilitado pela colocação de dispositivos de sinalização; estes incluem sinais luminosos, semáforos. dispositivos rádio para regulação da circulação, e sinais de circulação.

Os principais sinais de circulação adoptados na sinalização de itinerários militares estão indicados no Anexo II.

Dos sinais de circulação, apenas o sinal de «Parar» é aplicado na direcção da circulação em cruzamentos.

É normalmente utilizado, quando correntes de circulação ligeira, cruzam outra mais intensa e pesada, para assegurar o movimento ininterrupto desta e para evitar acidentes. Nalguns casos, poderão ser estabelecidos sinais de parar em todos os pontos de acesso a cruzamento; contudo, tal procedimento não é corrente, e será posto em prática, principalmente, onde a necessidade de eliminar acidentes for superior à de manter a circulação ininterrupta.

Geralmente não se estabelecerá direcção manual onde estejam instalados sinais de paragem, visto que estes dão suficiente garantia. A direcção manual pode, no entanto, servir de suplemento aos sinais.

Os outros tipos de sinais, como os discos de direcção e os sinais reguladores, ajudam, muitas vezes e de diversas maneiras, o agente da P. M., simplificando o seu trabalho.

A necessidade da utilização dos dispositivos de sinalização, além da direcção manual, depende da situação.

1) Os sinais luminosos de funcionamento automático, só são instalados, normalmente, quando as condições se apresentam estáveis e quando o volume da circulação é grande e as interferências frequentes. Um agente colocado onde houver sinalização automática, deve, normalmente, deixar que os dispositivos façam, por si, a direcção básica do movimento; o seu trabalho é fazer cumprir as indicações dos sinais e resolver situações especiais, que o sistema de sinalização seja incapaz de satisfazer. Neste caso, o agente servirá de suplemento ao dispositivo de sinalização.

2) O semáforo é apenas um substituto dos sinais de braço, poupando os esforços físicos do agente, mas não o libertando da responsabilidade da direcção da circulação; é útil quando as características da corrente de circulação sejam relativamente simples e seja possível uma direcção eficaz, com um agente estacionado num ponto — geralmente o centro do cruzamento —

para alternar os movimentos das correntes de circulação.

3) Por vezes os dispositivos de sinalização luminosa podem ser adaptados para direcção manual. Em tais casos a actuação é semelhante à do uso semáforo, mas o agente da P. M. coloca-se geralmente fora da estrada, no local onde estiver o mecanismo de direcção. Este sistema não dá resultado quando os movimentos impliquem voltas, e noutras condições que exijam direcção directa da circulação.

4) Os dispositivos rádio, transmitindo e repetindo, automàticamente, uma mensagem prèviamente gravada, para as viaturas militares equipadas com postos rádio, podem, dentro de uma pequena zona, servir como um bom suplemento da direcção manual.

5) Sempre que se verifique que os dispositivos de sinalização não são adequados às circunstâncias, e que se torna necessário substituí-los pela direcção manual, devem evitar-se todas as possíveis confusões, desmontando os referidos dispositivos ou fazendo cessar o seu funcionamento.

Muitas vezes, um dispositivo de direcção só é contra indicado em períodos ocasionais e breves; se isso se verificar, só se deve interromper o seu funcionamento quando for necessário tomar medidas contrárias por direcção manual.

Não é, contudo, aconselhável abusar da direcção manual contrária às indicações dos dispositivos, visto que tal tenderá a provocar confusão e a diminuir o respeito pelas indicações dos referidos dispositivos.

d. *Colocação dos agentes.*

1) A posição tomada pelo agente da P. M. no cruzamento é um factor importante. Aqui, mais uma vez, não há também uma regra fixa; a disposição do cruzamento, as características da circulação, o grau de direcção desejado e outros factores variáveis influem em cada caso. Os objectivos gerais a considerar, são:

a) A possibilidade de observar a circulação;
b) A possibilidade de ser visto pelos condutores;
c) A segurança pessoal;
d) A não obstrução do trânsito;
e) A possibilidade de realizar a fiscalização necessárias;
f) A acessibilidade aos que desejem informações.

2) Nem sempre se encontra uma posição que corresponda, em absoluto, a todos estes requisitos; o agente da P. M. deverá, no entanto, procurar satisfazê-los, no maior grau possível.

Os mais importantes são: o destaque da posição para poder ser visto pelos condutores; a possibilidade de observar a circulação; e a segurança do agente.

O centro do cruzamento é, na maior parte dos casos, a melhor posição, mas nem sempre deve ser assim considerada, em especial quando se trate de dirigir circulação muito rápida, quando a disposição do cruzamento seja bastante complexa ou quando não se torne necessária a direcção manual permanente.

3) Quando dois ou mais agentes estão colocados num cruzamento, cada um deve tomar a posição que melhor lhe permita desempenhar a missão de que estiver incumbido; o agente a quem competir, principalmente, dirigir a circulação, deve estar numa posição mais em evidência. Aqueles a quem em especial nos grandes cruzamentos, se atribua a missão de dirigir, apenas certas correntes de circulação, deverão ser colocados exactamente nos pontos onde essas correntes devam parar, virar ou executar quaisquer movimentos especiais, visto que há tendência da parte dos condutores para ultrapassar o agente antes de parar ou de cumprir quaisquer outras ordens.

4) Quando se trate de dirigir circulação rápida, especialmente durante a noite, os agentes devem ter o cuidado de evitar colocar-se exactamente na passagem das correntes que se aproximem, a menos que estejam seguros de que os condutores estão atentos e têm possibilidade de parar com segurança.

e. *Sinalização manual.*

1) *Generalidades*

a) Uma direcção eficiente da circulação requer um conjunto de sinais manuais, adequados para transmitir ordens e dirigir os condutores. A obediência pronta e correcta, por parte dos condutores, depende grandemente da natureza de tais sinais; deverão ser uniformes, bem visíveis e fàcilmente compreensíveis de acordo com o sistema aqui indicado.

b) Os sinais devem ser sempre executados de uma maneira rígida e militar e segundo as regras estabelecidas; serão feitos por movimentos dos braços e durante a noite, com luzes especiais. O apito é usado para chamar a atenção evitar infracções e avisar os condutores de uma mutação na direcção das correntes de circulação.

A indicação verbal da direcção ou outras informações verbais serão dadas apenas, quando se fale directamente com um condutor ou passageiro que deseje esclarecimentos; o agente da P. M. não deve gritar as ordens ou indicações que possam ser dadas pelos sinais manuais.

c) Quando dois ou mais agentes trabalham num cruzamento, cada um deles só poderá fazer os sinais necessários à execução da missão que lhe competir. Um deles é, geralmente, designado para fazer os sinais principais de direcção da circulação, devendo cada um dos outros servir-lhe de suplemento, fazendo os sinais de confirmação para as correntes que lhes estejam atribuídas.

Fig. 10 — Posição do agente da P. M. com as correntes A e B em movimento

2) *Normas de sinalização.*

a) Quando dirija a circulação por sinais manuais, o agente deve colocar-se de frente para a corrente interrompida, ficando, portanto, de lado em relação à corrente que esteja em movimento. (Vejam-se as figuras 10, 11 e 18). Os sinais indicando a mutação da direcção das correntes deverão ser precedidos por um toque de apito dado quando se interrompe uma corrente em movimento e, de novo, ao mandar prosseguir o movimento da corrente que estava parada.

Para chamar a atenção de um condutor que não tenha cumprido as indicações dadas deve dar-se uma série de toques curtos de apito, seguidos do sinal manual ou das instruções verbais necessárias. Os sinais de parar e andar deverão ser feitos, separadamente, por esta ordem.

b) O agente não deve permitir o movimento da corrente interrompida enquanto o cruzamento não es-

tiver desimpedido e enquanto não tenha a certeza de que a corrente que se aproxima, e que deve ser interrompida, pode obedecer ao sinal antes de entrar no cruzamento ou de ultrapassar a linha de paragem. Quando se tenha de fazer sinal de parar as viaturas que estejam em movimento, é importante considerar a velocidade destas e a distância a que se encontram, para evitar fazer esse sinal quando já seja impossível obedecer-lhe ou quando tal possa dar origem a travagens bruscas e possíveis colisões pela retaguarda. O sinal estabelecido para interromper duas correntes de sentidos opostos é o indicado na figura 11.

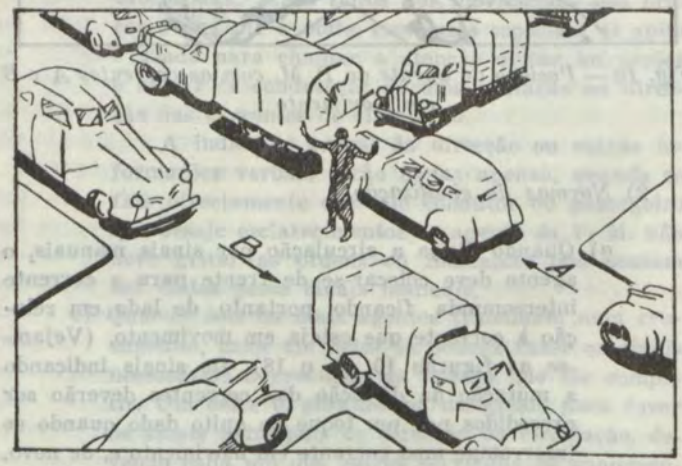


Fig. 11 — Indicação às correntes A e B para parar

Depois de fazer o sinal de parar, o agente mantém os braços na mesma posição, e volta-se, pela direita, de forma a ficar de frente para a corrente interrompida e de lado para a que vai entrar em movimento (ver a figura 14). Então, fará o sinal de seguir (ver as figuras 15 e 16). Os sinais deverão ser mantidos até que os condutores mostrem compreendê-los e obedecer-lhes.

Fig. 12 — Posição preparatória para mandar seguir as correntes C e D

c) Deve fazer-se sinal de parar às viaturas que se aproximam do cruzamento quando estejam em movimento as correntes transversais e não haja outras viaturas já paradas.

Não é necessário repetir o sinal de seguir enquanto uma corrente contínua atravesse o cruzamento. Às viaturas que se aproximem distanciadas das anteriores será, no entanto, conveniente, indicar por um sinal o que deverão fazer, visto que os condutores podem não saber como hão-de proceder.

Os sinais repetidos de seguir são desnecessários e fatigantes e, além disso, podem ser tomados, erradamente, como sinais para aumentar a velocidade; assim, este sinal só deve ser feito nos casos acima indicados, quando se tornar necessário para manter, convenientemente o movimento da corrente através do cruzamento.

d) O agente deve sempre olhar na direcção da corrente à qual o sinal é dirigido.

3) Os sinais feitos de dia, à noite e durante a ocultação de luzes, são ligeiramente diferentes entre si. De dia são feitos da maneira seguinte:

Fig. 13 — Atitude do agente da P. M. na figura 10

a) *Parar* (figuras 13 e 17) — Braços estendidos para o lado, ante-braços levantados e palmas das mãos para fora, voltadas para as correntes às quais

seja dirigido o sinal. Para mandar parar viaturas que se aproximem enquanto se movimentam as correntes transversais, no caso de não haver outras viaturas já paradas, o sinal a fazer é um pouco diferentes, visto que o agente não estará de lado em relação a essas viaturas, como acontece quando interrompe uma corrente em movimento através do cruzamento. Neste caso, e quando as viaturas se aproximem pela frente, o sinal de «parar» é semelhante ao que foi indicado, mas o braço é estendido para diante, em vez de o ser para o lado; quando as viaturas se aproximem pela retaguarda fazer meia volta, de modo a ficar de frente para essa corrente, e executar o sinal como atrás se indicou; proceder-se-á assim, em especial, no caso de viaturas que se aproximem pela retaguarda a grande velocidade, ou quando sejam fracas as condições de visibilidade.

b) *Seguir* (figuras 15 e 16) — O braço estendido horizontalmente para o lado curva-se pelo cotovelo, vindo o ante-braço a ficar junto do ombro.

Se a corrente deve passar pela frente do agente, a posição final da mão será em frente do ombro (ver a figura 16). Se a corrente deve passar pela retaguarda, a mão fixar-se-á numa posição tal que fique atrás do ouvido do respectivo lado (ver a figura 15).

Este sinal não deve ser repetido, a menos que torne necessário.

Para apressar a circulação lenta, deve repetir-se ràpidamente o sinal de «seguir», com um só ou com ambos os braços conforme for dirigido a uma só ou a duas correntes em movimento. A sequência de movimentos executada num cruzamento, ao dirigir correntes alternadas de sentido duplo, é a indicada nas figuras 10 a 18. A figura 17 apresenta o sinal de parar, feito para uma corrente apenas.

Fig. 14 — Atitude do agente da P. M. nas figuras 11 e 12

Fig. 15 — Sinal de seguir para a corrente C da figura 12

Fig. 16 — Sinal de seguir para a corrente D da figura 12

c) *Mudanç de direcção.* O sinal para autorizar a execução de uma mudança de direcção é feito do seguinte modo: o braço, que executa o sinal de seguir, estende-se na direcção da viatura, rodando, depois, com o dedo indicador apontado para a nova direcção a tomar. No caso do condutor pretender voltar para a esquerda, há duas hipóteses a considerar: ou a viatura pertence à corrente que se encontra do lado direito do agente, e então este usará o braço direito para fazer o sinal autorizando a mudança de direcçã, enquanto com o esquerdo manda interromper a corrente de sentido oposto; ou a viatura, que pretende voltar para a esquerda, pertence à corrente que se encontra do lado esquerdo do agente, devendo então este proceder do modo inverso, isto é, usará o braço esquerdo para fazer o respectivo sinal, empregando o direito para interromper a corrente de sentido oposto.

Quando um condutor mostre intenção de executar uma mudança de direcção que não seja possível, o agente abanará negativamente a cabeça e fará o sinal adequado para o mandar seguir em frente ou esperar até que possa executar a mudança de direcção. Em qualquer dos casos, poderá ser usado o apito para chamar a atenção dos condutores. A figura 18 mostra as posições de um agente dando o sinal de permissão de mudança de direcção para a esquerda, a uma viatura pertencente à corrente que se encontra à sua direita.

4) *Sinais nocturnos.* À noite, quando não haja ocultação de luzes, os sinais serão feitos por meio dum lanterna vulgar, com um disco devidamente colorido; pode também usar-se uma lanterna especial, semelhante a um bastão iluminado, constituído por um tubo de plástico colorido (lanterna-bastão). A luz deve manter-se apagada, quando não esteja a ser utilizada na sinalização.

Fig. 17 — Sinal a uma só corrente para parar

a) *Parar*. Desloca-se a lanterna, algumas vezes, para ambos os lados, cerca de 45° a partir da posição média. O sinal de parar dado a viaturas que se aproximem, quando não haja outros carros já parados, é igual ao que se faz para interromper uma corrente, que atravesse o cruzamento.

b) *Seguir*. Emprega-se o sinal de seguir, que se faz de dia, mas tendo na mão a lanterna. O movimento deve, contudo, exagerar-se e repetir-se mais frequentemente, por a visibilidade ser difícil.

c) *Mudar de direcção*. O sinal para autorizar a execução de mudanças de direcção é feito de modo semelhante ao indicado para de dia, mas, como no caso do sinal de seguir deve ser repetido e exagerado.

d) *Considerações especiais*. De noite o agente deve fazer um sinal perfeitamente perceptível e distinto, a todas as correntes que se aproximem. O sinal de parar deve fazer-se separadamente, às correntes que se movam nos dois sentidos da mesma direcção, isto é, por exemplo, às que se aproximem no sentido sul-norte e às que se aproximem no sentido norte-sul, o que se torna especialmente importante quando esteja muito escuro e quase só se distinga a luz da lanterna.

Quando haja boa iluminação artificial, os sinais com a lanterna poderão ser completados ou reforçados, se necessário, pelos sinais manuais apropriados. Para que, no entanto, haja uniformidade na direcção noturna da circulação, quando a visibilidade for fraca, a circulação deve ser dirigida, nos cruzamentos, por meio da lanterna.

5) *Sinais durante os períodos de ocultação de luzes*. Durante os períodos da ocultação de luzes, os sinais poderão executar-se usando a lanterna vulgar com discos coloridos apropriados que reduzam a intensidade do feixe luminoso. Pode utilizar-se a lanterna-bas-

Fig. 18 — Indicação a uma corrente, situada à direita, do agente, para voltar para a esquerda

tão, mas o tubo plástico será coberto, de maneira a não irradiar luz, e os sinais serão feitos com a ponta luminosa da extremidade do tubo, cuja lente, convenientemente velada, apresentará reduzida intensidade luminosa.

A luz será dirigida para a corrente à qual os sinais sejam feitos, devendo ter-se o cuidado de não a projectar para cima, nem para o solo, nem para outras viaturas que não sejam aquelas às quais os sinais se dirijam. O agente deverá estar de frente para a corrente à qual fizer os sinais, e enquanto os fizer.

73. DIRECÇÃO DA CIRCULAÇÃO EM TROÇOS DE SENTIDO ÚNICO.

a. A direcção da circulação em troços de sentido único é semelhante à direcção em cruzamentos, porque em ambas a prioridade de passagem é dada, alternadamente, às diferentes correntes de circulação, embora, no caso dos troços de sentido único as correntes se movam em direcções opostas e não em direcções que se cruzam; neste caso os conflitos que se possam dar serão devidos à largura deficiente da estrada. Consequentemente muitas das directivas estabelecidas para a direcção da circulação em cruzamentos relativamente à duração do movimento das correntes, métodos de sinalização, factores de ordem militar que influem na concessão de prioridades, e outras, são aqui aplicáveis e deverão ser seguidas.

A direcção em troços de sentido único tem, contudo, certas características especiais — no que respeita à técnica para dirigir a circulação — que deverão ser convenientemente consideradas.

O processo de fiscalização dependerá do cumprimento do troço, da visibilidade, do número de homens atribuídos e do equipamento de sinalização e de transmissões disponível.

b. *Organização da fiscalização.* Para assegurar a fiscalização necessária, coloca-se um agente da P. M. em cada extremo do troço, para regular a entrada das viaturas. Um

agente desempenhando tais funções deve colocar-se, no entanto, a certa distância da entrada do troço, para evitar que as viaturas se aproximem tanto que cheguem a bloquear essa entrada.

Se a entrada do troço não for visível da estrada, devido, por exemplo, a uma curva fechada ou a uma colina que lhe fique próxima, deverá proceder-se à colocação de avisos antes desse local, ou poderá mesmo ser conveniente que o agente seja aí colocado. Isto é especialmente importante quando a velocidade da circulação for grande.

c. *Direcção da corrente de circulação.* Só deve ser permitida a entrada duma corrente, quando se tiver a certeza de que não há viaturas a circular, no troço, em sentido contrário. Esta certeza pode adquirir-se por diversos processos.

O sistema mais simples consiste em o agente de um dos extremos entregar um bastão branco (testemunho de piloto) ao condutor da última viatura do grupo, que seja autorizado a passar pelo troço. Este testemunho será entregue ao agente do outro extremo que, por sua vez, o devolverá ao primeiro, pela última viatura do grupo autorizado a passar no troço, em sentido contrário.

Nenhum dos agentes autorizará a passagem de viaturas pelo troço, senão após ter recebido o testemunho enviado pelo outro, a menos que, antes disso, tenham, por outra forma, comunicado entre si.

Em princípio, a prioridade de passagem é concedida alternadamente, a menos que outro critério seja estabelecido, por acordo entre os agentes colocados nas duas extremidades do troço. Essas variações serão mesmo aconselháveis, quando a circulação seja fraca e intermitente, em ambos os sentidos, e possa, por isso, ser conveniente permitir a passagem consecutiva de dois ou mais grupos num dos sentidos, sem que, entretanto, passem quaisquer grupos em sentido contrário. Para que isto seja possível, os agentes de ambos os extremos devem dispor de mais de um testemunho.

d. *Fiscalização no interior do troço de corrente única.*

1) Além do sistema do testemunho, que é o mais simples, podem ainda empregar-se outros, como seja o

da patrulha seguindo, através do troço, atrás da última viatura do grupo, ou, simplesmente, do agente transportado nessa viatura, para informar o pessoal do outro extremo de que o troço está livre. Estes sistemas apresentam vantagens sobre o do testemunho, porque:

a) Proporcionam maior certeza acerca do desimpedimento do troço;

b) Podem ser observadas, deste modo, com frequência, as condições do troço, o que servirá de base aos relatórios acerca da necessidade de arranjos ou obras na estrada, da colocação ou substituição de sinais e de outras medidas destinadas a aumentar a eficiência da circulação;

c) Pode-se evitar, assim, a paragem de viaturas ao longo do troço, tomar providências imediatas em caso de acidente e remover do caminho as viaturas avariadas.

2) O pessoal atribuído para seguir as colunas através de um troço, deve estar constantemente atento e pronto a intervir em qualquer oportunidade, para manter ou aumentar a eficiência da circulação. Se houver qualquer interrupção do movimento da coluna, o pessoal deverá avançar, imediatamente, nas suas viaturas, através do campo (ou a pé, se necessário) até ao local, para resolver o incidente. Se a corrente de circulação não puder ser restabelecida, num curto prazo, por a estrada ter ficado sèriamente bloqueada, o facto deverá ser, desde logo, comunicado ao comando de fiscalização da zona, pelos meios de comunicação mais rápidos de que se disponha, para que sejam tomadas as medidas necessárias ao restabelecimento da circulação normal, e, entretanto, seja feita a conveniente alteração de itinerários. Se a estrada estiver bloqueada por uma viatura avariada, esta deve ser removida para o lado, para permitir o escoamento do resto da coluna, através do troço. Quando a viatura estiver, de novo, em condições de prosseguir, inte-

grar-se-à no primeiro grupo, que passe na direcção desejada.

3) Normalmente, em condições favoráveis e quando o troço não seja longo, não se torna necessária esta fiscalização da circulação dentro do troço, nem mesmo a direcção coordenada da circulação nas duas extremidades. No caso de troços longos, tal é, no entanto, conveniente, sobretudo quando aí haja circulação intensa, pesada e importante, quando a estrada for deficiente, as condições climatéricas más e a visibilidade fraca, ou quando outros fatores perturbadores influenciem a situação.

4) Pode também ser conveniente colocar alguns homens em pontos críticos, dentro do troço, para assegurar mais eficientemente o movimento das correntes e para comunicar as dificuldades da circulação ou pedir os trabalhos de manutenção da estrada, que se tornem necessários. Também pode ser aconselhável o emprego de patrulhas a pé, em bicicleta ou em moto através do troço.

5) Quando haja o perigo de as colunas ou grupos de viaturas se perderem na estrada, através de troços muito longos, torna-se necessária uma escolta para os conduzir e guiar.

e. *Tempo de escoamento das correntes de circulação.*

1) O tempo de escoamento de uma corrente, no troço, num dado sentido, deverá, como já foi dito, regular-se pelos princípios gerais de direcção da circulação, tendo em consideração os factores militares referidos, quando se tratou da direcção em cruzamentos.

Quando a maior parte da circulação se deslocar num dos sentidos, deverá dar-se mais larga prioridade a essa corrente, excepto se se vier a verificar grande necessidade de escoamento no sentido oposto.

A utilização dum troço longo, efectuada deste modo, torna necessário o emprego de transmissões por rádio ou por telefone, entre as duas extremidades, a fim de evitar as demoras inevitáveis quando

se confia sòmente nos sistemas de direcção da circulação atrás indicados.

2) A corrente mais importante não deverá ser interrompida, para permitir a passagem de cada viatura, que se aproxime no sentido oposto. Embora não se deva impedir o movimento de tais viaturas numa medida maior do que a estritamente necessária, far-se-ão esperar, até que se acumulem em número suficiente, que justifique a sua passagem. Se, contudo, a circulação nesse sentido for tão pouco densa, que a espera resultante represente demora excessiva para as viaturas que tenham chegado primeiro, justificar-se-ão interrupções mais frequentes da corrente principal, para permitir o movimento no sentido contrário, se bem que este seja relativamente pouco importante.

Havendo uma comunicação contínua entre os agentes colocados em cada um dos extremos do troço, poderá mais fàcilmente estabelecer-se o melhor modo de escoar tais viaturas. Devem aproveitar-se o mais possível as soluções de continuidade da corrente mais importante, para a passagem de viaturas em sentido contrário.

f. *Situações especiais semelhantes às dos traços de sentido único.* Aplica-se essencialmente a mesma técnica de fiscalização da circulação, em situações que sejam semelhantes às dos troços de sentido único.

1) *Ultrapassagem de colunas.* A passagem de uma coluna por outra, que se mova na mesma direcção, apresenta-se semelhante ao problema da circulação num troço de sentido único, uma vez que, para realizar a ultrapassagem, a coluna precisa deslocar-se na faixa atribuída às correntes que venham em sentido contrário.

Este processo deverá, contudo, evitar-se quanto possível, escolhendo-se para a ultrapassagem, pontos onde a largura ou o número de correntes de circulação, ou a possibilidade de colocar fora da estrada

a coluna alcançada não dêem lugar à criação dum troço de sentido único.

2) *Estradas de corrente simples utilizadas, alternadamente, num sentido e noutro.* Outro exemplo é a utilização de uma estrada nestas condições, como se fora um troço de sentido único, alternadamente num sentido e noutro, durante períodos de tempo distintos.

Isto poderá fazer-se, mesmo com uma estrada que permita a circulação simultânea nos dois sentidos, para aumentar o rendimento da circulação, em condições especiais.

Neste caso, a missão do pessoal da P. M. consistirá em estabelecer a direcção, tipo de troço de sentido único, e tomar medidas que assegurem o desimpedimento do caminho na altura própria, antes de permitir a entrada de viaturas em sentido contrário.

74. PATRULHAS.

As patrulhas de circulação constituem uma parte importante do sistema de fiscalização.

Ainda que lhes sejam atribuídas missões específicas, a natureza do seu trabalho é mais flexível do que a do trabalho executado em postos fixos. A eficiência das patrulhas, deste modo, depende muito da iniciativa e poder de atenção dos agentes da P. M. que nelas actuem.

Devem cobrir ou percorrer o mais completamente possível os itinerários e procurar, constantemente, obter informações e dados.

Devem ter presente que o patrulhamento não é um fim em si mesmo, mas antes um meio de aumentar, em extensão e intensidade, a fiscalização, e, simultâneamente, um modo de lhe dar maior flexibilidade.

É especialmente importante o trabalho preventivo das patrulhas, no sentido de diminuir o perigo nas estradas e o bloqueamento destas, evitando assim as consequências desastrosas que daí podem advir.

a. *Atribuições.* Competem especialmente às patrulhas as missões que a seguir se indicam.

1) Observar e relatar os indícios de deterioração das estradas, que exijam trabalhos a executar pela Engenharia.
2) Notar e relatar as necessidades de construção de novas estradas e de alterações na fiscalização da circulação, que, uma vez satisfeitas, aumentam a eficiência desta.
3) Notar o estado de conservação dos sinais de circulação e comunicar a necessidade de quaisquer substituíções ou substituir aqueles que de tal necessitem imediatamente.
4) Fazer cumprir as disposições regulamentares estabelecidas para a circulação.
5) Fornecer informações e indicações às viaturas em circulação.
6) Ocupar-se dos acidentes de circulação.
7) Auxiliar, quando se torne necessário, o pessoal dos postos fixos, na fiscalização da circulação.
8) Dirigir a circulação, quando necessário, em pontos onde não haja outra espécie de direcção.
9) Informar o comando de fiscalização da circulação acerca da forma como os movimentos estão sendo execeutados.
10) Prestar às colunas o serviço de escolta, quando seja necessário.

b. *Transportes.* As patrulhas de circulação devem ser motorizadas, utilizando, tanto quanto possível, viaturas ligeiras ou motos.

Em alguns casos, podem, contudo, actuar eficientemente, deslocando-se em bicicletas ou mesmo a pé, especialmente nas estradas estreitas ou atravancadas, ou em operações feitas a baixa velocidade, em períodos de ocultação de luzes.

c. *Técnica.*

1) O número de patrulhas deve permitir, o mais completamente possível, as zonas que lhes estiverem atribuídas.

O método de actuação dependerá da missão es-

pecífica da patrulha, a qual consistirá, ou em fiscalizar os vários pontos críticos da estrada, ou em promover uma fiscalização geral entre estes diversos pontos. No primeiro caso, a patrulha deve mover-se rápida e frequentemente, de ponto para ponto. No outro caso, deve deslocar-se, mais lentamente, ao longo dos itinerários entre os órgãos de fiscalização. Geralmente, é aconselhável a combinação dos dois sistemas, dentro de certos limites, predominando, porém, o sistema que as circunstâncias mostrem ser mais conveniente

2) Para evitar que se interrompa o patrulhamento, quando haja necessidade de, por algum tempo, dar atenção à circulação num dado ponto, um dos homens deverá continuar no trabalho de patrulha, se o outro sòzinho puder resolver a cituação

Sempre que for possível, será mandado outro pessoal para tomar conta dessas situações imprevistas, de forma que a patrulha completa possa prosseguir o serviço que estava efectuando.

3) As patrulhas deverão dar especial atenção aos pontos críticos. Por exemplo, uma ponte cuja destruição possa causar sérias perturbações na circulação deverá ser verificada frequentemente. Do mesmo modo, a patrulha deverá passar, com frequência, nos locais susceptíveis de congestionamento, e onde não esteja colocado outro pessoal.

É conveniente que a patrulha se detenha por momentos nos pontos críticos, para observar as condições em que se está a realizar a circulação, procurando determinar se se tornam ou não necessárias medidas ou instruções especiais.

4) A patrulha deverá, tanto quanto possível, circular livremente, em vez de se mover como elemento da própria circulação; isso tem especial importância quando é grande o volume desta, visto que a patrulha terá pouca ou nenhuma utilidade se for apenas mais uma viatura deslocando-se na corrente.

Por outro lado, deverá evitar que a sua maneira de actuar seja causa de conflitos de circulação.

d. *Observação.* A seguinte lista constitui uma indicação parcial dos diversos elementos a que a P. M. deve prestar especial atenção.

1) *Condições das estradas:*

a) Esmagamento das bermas;
b) Buracos e sulcos;
c) Superfície escorregadia;
d) Obstruções na estrada.

2) *Circulação:*

a) Violações dos itinerários estabelecidos;
b) Movimentos atrasados ou adiantados em relação aos horários estabelecidos;
c) Movimentos imprevistos.

3) *Violações das regras de circulação:*

a) Excesso de velocidade;
b) Estacionamento na estrada prejudicando a circulação;
c) Colunas ou correntes deslocando-se a par, no mesmo sentido;
d) Luzes impróprias.

4) *Condições da circulação:*

a) Troços susceptíveis de congestionamento;
b) Acidentes.

5) *Fiscalização da circulação:*

a) Suficiência do pessoal nos órgãos de fiscalização;
b) Necessidade da colocação de sinais de aviso e direcção;
c) Eficiência das técnicas e sistemas de fiscalização utilizados.

75. OBSERVAÇÃO AÉREA.

Aviões de observação transportando pessoal de fiscalização, poderão ser empregados, com grandes vantagens, na direcção da circulação, quando as condições do tempo, as características do terreno e a visibilidade o permitam e a situação táctica não o torne inconveniente.

O objectivo das patrulhas aéreas consiste em permitir uma observação das condições em que se realiza a circulação, mais geral do que proporcionada pela fiscalização terrestre, dando ensejo a prever necessidades de medidas especiais, determinar a natureza destas e dirigir a respectiva execução.

Para aproveitamento completo das patrulhas aéreas, torna-se, pois, necessário, que os seus componentes sejam mais do que simples observadores.

Um oficial da fiscalização da circulação, voando sobre a rede de estradas, está, na maior parte dos casos, numa posição melhor para dirigir os movimentos, do que outro que se encontre no solo, visto que o primeiro tem conhecimento directo e imediato da situação, no que respeita às condições da estrada e da circulação e não está dependente da demora resultante da posterior representação dessa situação, numa carta.

a. *Ligação aero-terrestre.*

1) Torna-se necessária uma eficiente ligação aero-terrestre, visto que as patrulhas aéreas não podem, em geral, dirigir directamente a circulação.

   Deve estabelecer-se contacto, por meio de postos rádio emissores-receptores, entre os aviões e os órgãos de fiscalização no terreno, incluindo os comandos de fiscalização da circulação, as patrulhas, as escoltas e o pessoal colocado nos pontos críticos da rede de estradas, mais susceptíveis de congestionamentos.

2) Os aviões deverão ser, também, equipados com alto-falantes para dar informações e instruções, quer directamente aos condutores das viaturas, quer ao pes-

soal da fiscalização da circulação, que não esteja equipado com postos rádio.

Tal equipamento é também útil, quando seja ordenado o silêncio na rádio, ou quando a recepção não for suficientemente clara.

b. *Localização e identificação de pontos no terreno.* Os observadores aéreos devem estar familiarizados com o aspecto aéreo da zona, de forma a poderem localizar e identificar, ràpidamente, os diversos pontos. Para tanto é essencial fazer um estudo prévio e completo das cartas e fotografias aéreas da região.

Os pontos de referência fàcilmente visíveis e reconhecíveis devem ser marcados nas cartas.

Devem levar-se para o voo as cópias dos planos e das disposições relativas à circulação, e ainda os planos de fiscalização que mostrem a distribuição do pessoal pelos diversos postos e pelo serviço de patrulhas e de escoltas.

c. *Técnica.*

1) Os observadores são normalmente, os primeiros a notar qualquer necessidade de modificação das operações de fiscalização e, nessas base, podem sugerir ou mesmo estabelecer directamente uma direcção especial; quando, porém, a necessidade de modificar os planos for sentida, primeiro, pelo pessoal terrestre, serão pedidas aos observadores aéreos informações e sugestões, que possam ser úteis para o estabelecimento eficiente de novos itinerários, de novos horários e de outras medidas. Para que estejam habilitados a prestar, ràpidamente, as diversas informações os observadores aéreos deverão patrulhar completa e conscienciosamente as zonas que lhes estejam atribuídas, anotando todos os dados respeitantes à fiscalização da circulação.

2) A velocidade, a altitude, a extensão da zona a cobrir e o processo de patrulhamento dependem, necessàriamente, de diversos factores variáveis. As directivas necessárias deverão ser estabelecidas, na medida em

que as circunstâncias o permitam, de modo a obter-se a garantia de que o pessoal terrestre as compreenderá e executará fielmente.

Como regra geral, os observadores devem concentrar especialmente a atenção nas estradas, cruzamentos e pontos críticos.

d. *Observação.* Os observadores devem prestar especial atenção às situações que a seguir se indicam.

1) *Duas colunas que se dirijam simultâneamente em direcções concorrentes para o mesmo cruzamento ou troço de sentido único.*

Pode, por vezes, evitar-se o congestionamento e a demora resultante do encontro, alterando-se-lhes o itinerário ou as velocidades de marcha.

2) *Obstruções de estrada.* Uma mudança de itinerário, é geralmente mais eficaz e oportuna, quando ordenada do ar. Além disso, evitam-se os congestionamentos, localizando as obstruções nas estradas mais fàcilmente do que em terra, e tornando assim mais rápido o início dos trabalhos de remoção e de fiscalização a executar pelo pessoal de Engenharia e pelo pessoal da circulação.

3) *Interrupções da circulação.* Em terra, nem sempre é fácil notar a existência de congestionamentos importantes, ou determinar a natureza e características deles quando não sejam bem evidentes; do ar, em compensação, este trabalho é muito mais fácil e a direcção da circulação, necessária para resolver o congestionamento, poderá assim, ser coordenada numa zona bastante ampla.

4) *Deficiências na execução dos movimentos.* Certas deficiências, como a existência de intervalos demasiado grandes ou demasiadamente pequenos entre as viaturas de uma coluna, o mau aproveitamento da largura da estrada, e a preterição de uma coluna mais veloz em benefício de outra mais lenta, apercebem-se mais ràpidamente do ar. As instruções e indicações para

correcção de tais deficiências poderão, assim, aumentar grandemente a eficácia da circulação.

5) *Movimentos executados contràriamente às ordens.* Os movimentos de colunas deslocando-se no sentido proíbido em estradas de sentido único, passando por estradas reservadas para movimentos a horários, ou ameaçando de qualquer outro modo, a eficiência do plano de circulação podem ser, também, ràpidamente notados do ar e logo comunicados aos informadores correspondentes.

Isto ajuda a evitar perturbações, faciiltando a pronta interrupção de tais movimentos, ou, caso eles sejam necessários, facilitando a alteração de outros elementos planos de circulação e de fiscalização.

6) *Actuação ineficaz da fiscalização.* A falta de coordenação da fiscalização nos diferentes cruzamentos; a indevida atribuíção de prioridade a correntes de circulação convergentes, e outras deficiências da fiscalização são, também, notadas com maior rapidez e, consequentemente, corrigidas mais oportunamente.

e. *Outras funções.*

1) A utilização de aviões de observação apresenta ainda outras vantagens:

a) Poder fazer, ràpidamente, o serviço de estafeta quando não se possa dispor de outros meios rápidos de comunicação;

b) Poder fazer o transporte de pessoal de fiscalização para pontos críticos quando a deslocação deste, no terreno, não possa ser feita com a necessária rapidez;

c) Poder verificar se todos os postos de fiscalização da circulação estão devidamente guarnecidos pelo pessoal atribuído.

2) Os aviões de observação podem, também, prestar valiosos serviços, que contribuam para a segurança táctica, comunicando a aproximação de forças aéreas ou

de viaturas blindadas inimigas, e chamando a atenção para as deficiências de camuflagem.

76. ESCOLTAS.

Como já foi atrás referido, o objectivo de uma escolta é facilitar o movimento de uma dada coluna, assegurando-lhe, geralmente, a prioridade sobre movimentos de menor importância, ou fazendo com que não seja, indevidamente, demorada por outros movimentos. **Contudo, o facto de uma coluna se deslocar escoltada não significa que ela tenha, necessàriamente, prioridade sobre toda a circulação que se esteja a efectuar.**

Quando se realize um movimento nestas condições, através de uma zona onde vigore um sistema de fiscalização, o pessoal da escolta não tem autoridade superior à do pessoal de fiscalização da zona; o movimento da coluna deverá ser feito de acordo com as disposições existentes relativas à circulação, os sinais de circulação e os limites de velocidade estabelecidos.

a. *Atribuições.* Na execução do seu trabalho, o pessoal de escolta deve preceder a coluna, para:

1) Assegurar a necessária fiscalização e guiar a coluna em cruzamentos onde não exista direcção de circulação ou onde, por exemplo, um sinal de circulação seja deficiente ou impróprio;
2) Avisar o pessoal de fiscalização da circulação que se encontre ao longo do itinerário, da aproximação da coluna;
3) Determinar se há obstruções na estrada ou interrupções da circulação; e procurar eliminá-las, ou comunicar à coluna a necessidade de fazer alto ou de seguir um outro itinerário, executando, deste modo, algumas das missões próprias dos postos e das patrulhas.

b. *Actuação do pessoal da escolta.* O pessoal da escolta poderá actuar segundo um dos dois sistemas, que a seguir se indicam.

1) Cada um dos homens do destacamento de escolta deverá ter o seu próprio meio de transporte, geralmente uma moto ou uma viatura ligeira.

Actua à frente da coluna, colocando-se sucessivamente em diversos pontos, ao longo da estrada — cruzamentos, troços de sentido único, voltas, pontos de paragem, raquetes — onde seja ou possa vir a ser necessário o serviço de fiscalização ou de guia. Logo que a cauda da coluna ultrapassa o agente, este abandona o local, alcança e ultrapassa a coluna e vai tomar lugar no primeiro ponto onde a fiscalização se torne necessária, para lá do agente da escolta que esteja mais afastado. Cada um dos outros homens deve proceder do mesmo modo, de forma que os agentes vão, sucessivamente, ultrapassando e sendo ultrapassados pela coluna, enquanto tal fiscalização for necessária.

2) Outro sistema, consiste em o pessoal da escolta se deslocar também à frente, mas em menor número de viaturas médias, transportando cada uma o número de homens correspondente à lotação, menos um.

O comandante da escolta segue na viatura da frente que o transporta apenas a ele e ao condutor. Quando seja alcançado o primeiro ponto de balizagem, a viatura estaciona e o condutor é aí colocado. O comandante toma lugar na segunda viatura e, seguido pelas outras, prossegue até ao ponto de fiscalização seguinte, onde será colocado outro homem. Os outros agentes desta viatura irão sendo sucessivamente colocados nos outros pontos onde a fiscalização se torne necessária, até que restem, sòmente, o comandante e o condutor. Então, proceder-se-á como já atrás foi indicado, isto é, a viatura estaciona no ponto de fiscalização onde o condutor fica colocado, e o comandante toma lugar na viatura que venha a seguir, repetindo-se este processo até que o pessoal de todas as viaturas esteja distribuído, pelos diversos pontos de balizagem. Para poupar tempo, cada homem receberá instruções durante o trajecto.

Quando a cauda da coluna tenha ultrapassado o

primeiro homem colocado, este, com a sua viatura, seguirá a coluna, recolhendo na passagem os outros agentes, até que falte apenas um para completar a lotação da viatura. Ultrapassará, então, a coluna, no caso de haver necessidade de serem ocupados, mais adiante, novos pontos de balizagem; no caso contrário, seguirá na cauda daquela. Os condutores de cada uma das outras viaturas da escolta procederão de maneira idêntica, uma vez ultrapassados pela cauda da coluna.

O comandante da escolta deve conhecer o itinerário de marcha e ter informações precisas sobre ele. Em muitos casos, convém que estas informações sejam também fornecidas ao pessoal da escolta, especialmente aos condutores das viaturas. É vantajoso que estes dados sejam apresentados sob a forma de um gráfico de marcha (ver figura 19).

c. *Valor relativo de cada um dos sistemas.*

O primeiro sistema assegura maior flexibilidade e mobilidade, mas o seu emprego é impossível quando faltem meios adequados de transporte. Por outro lado, este sistema exige menos pessoal, visto que a ultrapassagem da coluna pode ser realizada mais ràpidamente.

As viaturas ligeiras e motos, usadas como transporte individual, alcançam e ultrapassam a coluna com muito mais facilidade, do que as viaturas médias de transporte de pessoal. Se, contudo, o trabalho de escolta não for complexo e puder ser estudado e estabelecido com antecedência, como no caso de movimentos através de cidades ou vilas prèviamente reconhecidas, o segundo sistema será perfeitamente satisfatório. Pode também aplicar-se com resultado, quando a largura das estradas e a velocidade e o comprimento da coluna não tragam grandes dificuldades à execução de ultrapassagens.

d. *Fiscalização em cruzamentos.*

1) O pessoal da escolta, ao qual seja atribuída a missão de realizar a fiscalização da circulação nos cruzamentos através dos quais a coluna tenha de passar,

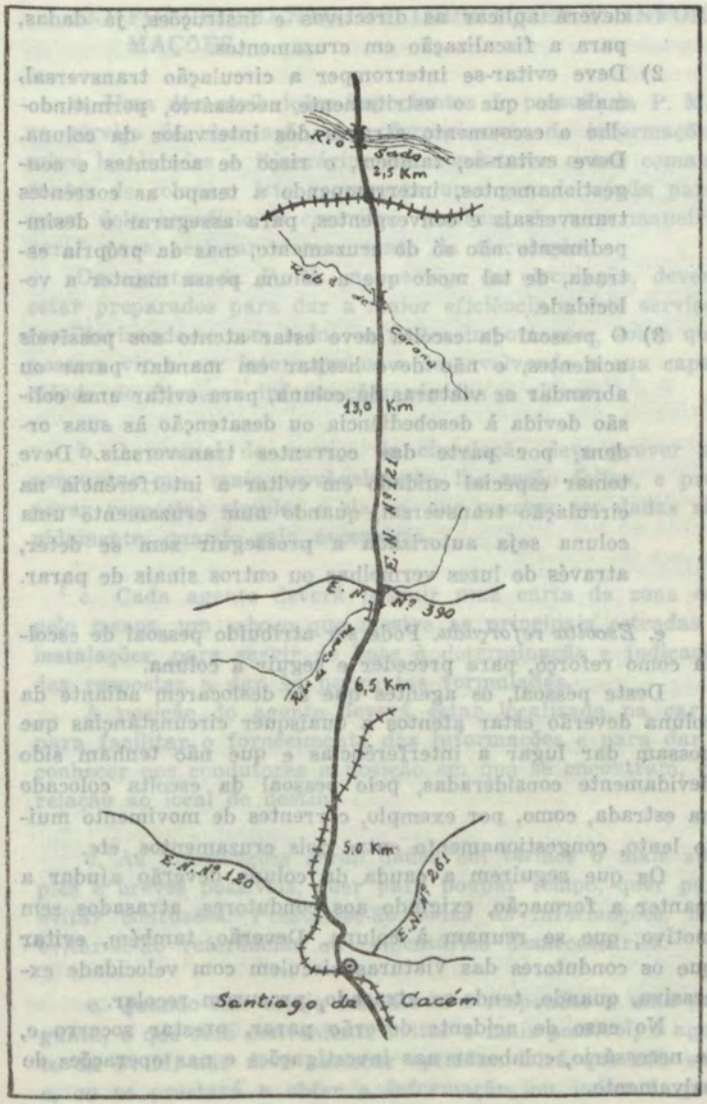


Fig. 19 — Gráfico de marcha

deverá aplicar as directivas e instruções, já dadas, para a fiscalização em cruzamentos.

2) Deve evitar-se interromper a circulação transversal, mais do que o estritamente necessário, permitindo-lhe o escoamento através dos intervalos da coluna. Deve evitar-se, também, o risco de acidentes e congestionamentos, interrompendo a tempo as correntes transversais e convergentes, para assegurar o desimpedimento não só do cruzamento, mas da própria estrada, de tal modo que a coluna possa manter a velocidade.

3) O pessoal da escolta deve estar atento aos possíveis acidentes, e não deve hesitar em mandar parar ou abrandar as viaturas da coluna, para evitar uma colisão devida à desobediência ou desatenção às suas ordens, por parte das correntes transversais. Deve tomar especial cuidado em evitar a interferência na circulação transversal, quando num cruzamento uma coluna seja autorizada a prosseguir sem se deter, através de luzes vermelhas ou outros sinais de parar.

e. *Escolta reforçada.* Pode ser atribuído pessoal de escolta como reforço, para preceder e seguir a coluna.

Deste pessoal, os agentes que se deslocarem adiante da coluna deverão estar atentos a quaisquer circunstâncias que possam dar lugar a interferências e que não tenham sido devidamente consideradas, pelo pessoal da escolta colocado na estrada, como, por exemplo, correntes de movimento muito lento, congestionamento entre dois cruzamentos, etc.

Os que seguirem a cauda da coluna deverão ajudar a manter a formação, exigindo aos condutores, atrasados sem motivo, que se reunam à coluna. Deverão, também, evitar que os condutores das viaturas circulem com velocidade excessiva, quando, tendo-se atrasado, procurem recolar.

No caso de acidente deverão parar, prestar socorro e, se necessário, colaborar nas investigações e nas operações de salvamento.

Devem, ainda, guardar a retaguarda da coluna, sempre que se faça um alto.

77. FORNECIMENTO DE INDICAÇÕES E INFORMAÇÕES.

a. Uma das atribuições importantes do pessoal da P. M., no serviço de circulação, é o fornecimento de informações sobre localidades e itinerários aos condutores e aos comandantes de colunas. Isto representa uma grande ajuda para quem dela beneficie, e contribui, também, de uma maneira geral, para acelerar o movimento da circulação.

Os agentes da P. M., no serviço de circulação, devem estar preparados para dar a maior eficiência a este serviço, familiarizando-se com todos os factos importantes, sobre que possam vir a ser interrogados, e desenvolvendo a sua capacidade de fornecer informações rápidas e claras.

b. O pessoal do serviço de circulação deve prever as perguntas que, mais provàvelmente, lhe serão feitas, e preparar respostas simples e claras, que possam ser dadas ràpidamente, quando seja necessário.

c. Cada agente deverá possuir uma carta da zona ou, pelo menos, um esboço que mostre as principais estradas e instalações, para servir de base à determinação e indicação das respostas a dar às perguntas formuladas.

A posição do agente deverá estar localizada na carta, para facilitar o fornecimento das informações e para dar a conhecer aos condutores a posição em que se encontram, em relação ao local de destino.

d. As informações serão dadas em termos o mais simples e breves possíveis, quer para poupar tempo, quer para evitar confusões. Prestar-se-ão todas as informações, mas evitar-se-ão referências ou comentários desnecessários.

e. Quando não esteja habilitado a responder a uma pergunta, o que será conveniente evitar o mais possível, o agente da P. M. não deve arriscar opiniões. Dirá que não sabe e, ou se prestará a obter a informação, ou indicará quem a pode fornecer.

Sempre que faça estimativas, ou quando os factos sejam

duvidosos devido a alterações na situação, deverá indicar claramente o grau de segurança, que oferece a informação fornecida.

f. Se a informação for difícil de dar verbalmente, é aconselhável fornecer à pessoa um simples esboço ou nota, onde se indicarão os principais factos.

Muitas vezes, isto poderá fazer-se, enquanto se fornecem verbalmente as informações. Deverão, também, indicar-se os pontos, ao longo do itinerário, onde poderão ser obtidas novas informações ou a confirmação das que forem fornecidas.

g. Antes de responder, o agente da P. M. deve assegurar-se de que compreendeu bem qual a informação pedida. Também deve averiguar se o condutor pediu realmente a informação correcta, pois pode, por exemplo, acontecer que um condutor pergunte o caminho para certa estrada que julga levá-lo ao seu destino, quando, realmente, não é essa a estrada que lhe convém.

h. Distâncias, pontos cardiais, nomes ou números das vias de comunicação, nomes das localidades, marcos indicadores e outros factos deverão ser indicados, com a maior precisão possível, sempre que forem úteis ou essenciais; os condutores deverão também ser advertidos acerca dos pontos onde se possam, fàcilmente, desorientar ou perder.

i. Em tempo de guerra, devem tomar-se todas as precauções possíveis, para assegurar que certas informações com interesse para o inimigo, como sejam a localização de postos de comando e outras instalações importantes, a natureza dos movimentos, etc., não sejam fornecidas, senão a pessoas devidamente autorizadas.

O agente da P. M. deve estar atento à presença de agentes inimigos que, disfarçados de civis ou mesmo fardados com os nossos uniformes ou os de forças aliadas, procurem obter informações, fazendo perguntas aparentemente inocentes. Deve reparar-se, especialmente, em pormenores suspei-

tos, como sejam o excesso de perguntas, pedidos de informações descabidas, ou de informações acerca de factos que já devessem ser conhecidos.

78. POSTOS DE FISCALIZAÇÃO DA CIRCULAÇÃO.

Os postos de fiscalização da circulação são estabelecidos, com intervalos, nas principais estradas de abastecimento e constituem pequenos centros de informações.

a. Todos os postos de fiscalização da circulação devem estar habilitados a fornecer as seguintes informações às colunas e outras tropas, que por eles passem:

1) Localização do posto de fiscalização da circulação e referência na carta;
2) Localização dos postos de fiscalização da circulação vizinhos;
3) Localização dos comandos;
4) Localização de depósitos e instalações;
5) Localização das unidades de reparação, das unidades do serviço de saúde e dos meios de reparação de estradas do serviço de engenharia;
6) Disposição da própria estrada e das estradas vizinhas;
7) Locais aonde as estradas conduzem e distâncias aproximadas;
8) Classes das pontes;
9) Informações detalhadas acerca da estrada;
10) O telefone mais próximo;
11) Zonas próximas de bivaque;
12) Progressão das colunas.

b. Os postos de fiscalização da circulação receberão dos comandantes das colunas ou unidades de marcha, de viaturas isoladas e de outras tropas, informações sobre os seguintes assuntos:

1) Localização e designação de todas as unidades, que estejam perto do posto de fiscalização da circulação;
2) Todos os dados e informações importantes acerca da estrada;

3) O número da fracção de marcha dentro da unidade, o número de viaturas da coluna, os acidentes e outras informações concernentes, desde que se trate de colunas de 5 ou mais viaturas.

c. Serão estabelecidos postos fixos, para fiscalizar e dirigir a circulação, em cruzamentos de estradas e em outros pontos, onde a fiscalização não possa ser feita por meio de sinais indicadores. A fim de que possam fornecer às colunas que passem, informações sobre os itinerários, os postos fixos devem possuir um esquema ou mesmo uma carta itinerária, mostrando aonde conduzem as estradas, o nome das localidades mais próximas e a distância a que ficam.

A. P. M., nos postos fixos, deverá estar habilitada a prestar as informações atrás mencionadas em 1), 3), 5), 7) e 10) da a.

Secção V — Estacionamento de viaturas

79. GENERALIDADES.

O estacionamento de viaturas militares em parques impõe-se para segurança do pessoal e do equipamento e para evitar o congestionamento da circulação. Qualquer obstrução que diminua a largura normal de uma rua ou estrada, cria uma ameaça à segurança da condução; deve, portanto, realizar-se um planeamento cuidadoso do estacionamento em parques, regulação preventiva, e direcção e fiscalização para se assegurar um fluxo de circulação regular e seguro.

80. ESTACIONAMENTO EM ZONAS CONGESTIONADAS.

a. As ruas são construídas para o movimento da circulação e não para armazenagem de viaturas, e, deste modo, só podem permitir o máximo fluxo da circulação quando estejam livres de obstáculos. Os planos para estacionamento nas bermas devem, portanto, tomar em conta o efeito de tais obstáculos na via livre. Quando não possa evitar-se o esta-

cionamento nas ruas, deve seguir-se um dos métodos a seguir indicados.

b. *Estacionamento paralelo ao eixo da rua.* Este método utiliza a máxima extensão do passeio por viatura, e provoca a menor redução da capacidade da rua, para a circulação das viaturas.

c. *Estacionamento perpendicular ou oblíquo ao eixo da rua.* Este método permite acomodar mais viaturas por unidade de extensão do passeio do que o estacionamento paralelo ao eixo, e tem a vantagem da facilidade com que uma viatura pode entrar e sair do estacionamento. Esta vantagem é contrariada pelo risco em voltar à corrente de circulação. O ângulo que o eixo das viaturas deve formar em relação ao passeio, depende da largura da rua e do número de lugares de estacionamento necessários.

d. *Estacionamento na faixa central.* As ruas muito largas, não obstruídas por placas ajardinadas ou passeios centrais, proporcionam estacionamento com entrada e saída fáceis em relação à corrente de circulação.

81. ZONAS DE ESTACIONAMENTO.

Nos postos, acampamentos e guarnições, bem como em certas zonas urbanas, existe, normalmente, espaço para estacionamento fora da estrada. Pode utilizar-se um talhão ou zona aberta com qualquer feitio ou extensão, sendo de desejar que fique próximo do comando ou de outro órgão que serve. O método de estacionamento a usar deve ser claramente determinado e rigorosamente respeitado. Quando possível, a saída da zona far-se-á por local diferente da entrada, mas, para esta servir, também, para a saída das viaturas deve ter, pelo menos, 8 metros de largura.

82. ESTACIONAMENTO EM CAMPANHA.

a. Quando possível, as viaturas motorizadas nunca devem parar numa estrada. Se não for possível retirar a via-

tura da estrada, devem tomar-se medidas para prevenir as viaturas que se aproximam, da existência do obstáculo, procurando, todavia, situar este o mais próximo possível da berma.

b. Nos locais onde se aglomerem viaturas, devem estabelecer-se zonas de estacionamento. Em campanha, prevalece a necessidade de dispersão e dissimulação das viaturas, mas deve-se prever a existência de zonas de estacionamento devidamente balizadas e guardadas segundo as exigências de cada situação, para evitar perturbações nos movimentos.

83. PARQUES.

a. Um parque é uma zona onde as viaturas podem estacionar e dispersar-se, fora da estrada. Podem utilizar-se, se estiverem disponíveis, um desvio ou estrada lateral, ou as ruas laterais duma localidade, mas normalmente um campo aberto bastará. A escolha dum parque ou zona de dispersão depende, largamente, do terreno disponível, das características predominantes deste, das possibilidades de acção inimiga, e de outras considerações de ordem táctica. Os parques devem ser desenfiados da observação e fogos do inimigo e o seu terreno deve ser sólido.

b. Os parques são instalados para evitar congestionamentos à entrada de troços de sentido único ou outras zonas críticas. A P. M. encarregada de assegurar o funcionamento de parques deve manter-se em comunicação constante, por telefone, rádio ou à vista, com o pessoal encarregado da direcção e fiscalização no troço referido, no sentido de coordenar o fluxo da circulação. As viaturas devem partir do parque quando a P. M. encarregada da direcção e fiscalização do troço der instruções para tal, e a tempo de alcançarem a entrada do troço, logo que esteja desimpedida.

Secção VI — Acidentes de circulação

84. GENERALIDADES.

a. Uma das actividades mais importantes da P. M. dentro da missão de fiscalização, que lhe compete, é a de tomar ao seu cuidado os acidentes de circulação.

As consequências imediatas de um acidente devem ser rápida e devidamente encaradas, para assegurar os cuidados aos feridos, a recuperação do material e, ainda, para evitar interferências da circulação, ou outros riscos, no local.

b. Além disso, deve procurar-se obter o maior número de informes possível os quais constarão da respectiva participação ou serão coligidos para servir de base às medidas a tomar para evitar acidentes da mesma natureza, no futuro. Este último ponto é de especial importância. Só se poderão tomar medidas preventivas, se se conhecerem bem os factos relativos ao acidente, que sòmente uma informação completa pode revelar.

Deve prestar-se a maior atenção e cuidado a todos os casos, sem olhar à gravidade dos danos ou prejuízos.

Do ponto de vista da prevenção de acidentes, o que importa é o facto em si e as causas deste, não são as consequências. Todos os acidentes podem fornecer indicações valiosas para o trabalho de prevenção que é necessário realizar; a gravidade das consequências é, geralmente, fruto do acaso e tem pouca ou nenhuma relação com a gravidade dos erros ou defeitos, que lhes deram origem.

c. Os elementos relativos a acidentes têm interesse para o comando e para o pessoal de fiscalização da circulação e para todos quantos sejam, de qualquer forma, responsáveis pela eficiência dos transportes motorizados. Diversas entidades poderão tomar determinadas medidas para a redução de tais ocorrências. Os elementos referidos auxiliarão a P. M. na determinação de:

1) Necessidades de alteração na técnica da fiscalização da circulação;

2) Modificações aconselháveis nos respectivos planos;
3) Infracções às quais se deva prestar especial atenção;
4) Propostas de melhoramento de estradas;
5) Propostas de modificação dos planos de circulação;
6) Propostas de aperfeiçoamento da técnica e da disciplina de marcha.

85. PRINCÍPIOS FUNDAMENTAIS.

a. O modo de proceder ao tomar-se conta de um acidente, variará segundo as diferentes circunstâncias, dependendo da gravidade da ocorrência; da conveniência de fazer uma investigação completa do acidente ou de restabelecer, prontamente, a circulação normal; da presença de pessoal militar ou de outras autoridades, além da P. M.; de haver ou não civis envolvidos no caso; e, ainda, de outras circunstâncias. Ao mesmo tempo, deve ter-se presente, que o modo de resolver acidentes difere, consoante se está em situações de combate, em pontos afastados da zona de combate ou na zona do interior.

b. *Na zona de combate.*

1) Em situações de combate, não é geralmente possível, nem justificável, tomar conta e resolver acidentes, com o mesmo cuidado e de uma forma tão completa, como em condições normais. De uma maneira geral, os acidentes deverão ser tomados como contingências de combate, e não como acidentes pròpriamente ditos. Portanto, as medidas a tomar, em caso de acidente, consistirão, apenas, em prestar os primeiros socorros e promover a evacuação dos feridos, tratar da recuperação das viaturas ou do material susceptível de aproveitamento e restabelecer a circulação.
2) Normalmente, o acidente em si deverá ser resolvido pelo pessoal da coluna. A P. M., todavia, prestará qualquer auxílio que se torne necessário. No caso de não ser possível a intervenção do pessoal da coluna, como frequentemente acontece quando as viaturas progridem por infiltração, a P. M. deverá tomar todas

as medidas necessárias. No entanto, em todos os casos, a sua função primordial consistirá em evitar novos acidentes no local, e em restabelecer, o mais ràpidamente possível, a circulação.

3) Quando, porém, os acidentes se tornem muito frequentes e pareçam ser causados, mais por deficiências na execução da circulação do que pelas contingências naturais do combate, a P. M. deverá chamar a atenção dos comandos de fiscalização da circulação, de forma que estes possam tomar medidas, para a correcção de tais deficiências. A P. M. perante acidentes deste tipo apresentará portanto, ao comandante de que dependa, uma participação acerca de cada ocorrência. Poder-se-á empregar, para tais participações, o impresso do modelo a seguir indicado.

c. *Fora da zona de combate.* Os acidentes que envolvam as viaturas de uma unidade de marcha ou coluna, em situações que não sejam de combate, ficarão a cargo do pessoal da coluna. Normalmente, o comandante da unidade de marcha toma as medidas convenientes, promovendo a prestação dos primeiros socorros e a evacuação dos feridos; a recuperação e aproveitamento das viaturas; e averiguando ainda os factos ocorridos, através de uma investigação adequada.

O pessoal que primeiro chegar ao local deve iniciar a aplicação de tais medidas, enquanto não chega o comandante. A P. M. deve prestar todo o auxílio necessário.

O comandante da coluna será imediatamente avisado, quando se produza qualquer acidente, e irá ele próprio ao local ou nomeará um oficial, para proceder às investigações.

d. *Cooperação com as autoridades civis.* As autoridades militares cooperam com as autoridades civis na investigação e processamento de acidentes.

Os agentes das polícias civil e militar, em casos de acidente, prestarão mútuo auxílio na obtenção de informações ções e na resolução de congestionamentos e de outros problemas dele resultantes.

Comunicação de acidente de viação

Local .....

Data ..... Hora .....

Condições
do tempo ..... Visibilidade .....

Natureza do
pavimento da estrada .....

Tipo de
acidente .....

Descrição do
acidente .....

.....

.....

.....

Causa aparente .....

Medidas preconizadas .....

.....

O Agente da P. M. .....

Nota — Este modelo é utilizado pela P. M. quando a situação não permite ou contra-indica a elaboração de participação, mas se mostra conveniente que os serviços de fiscalização da circulação tenham conhecimento do acidente ocorrido.

86. MODO DE ACTUAR EM CASO DE ACIDENTE.

a. A resolução e investigação completa de um acidente, que se não tenha produzido sob a influência de condições de ordem táctica, envolve as medidas a seguir indicadas. Embora nem todas se possam aplicar, num dado caso concreto, a P. M. deve familiarizar-se com elas, a fim de estar preparada para actuar convenientemente, em qualquer caso.

b. *Acorrer ràpidamente, mas com prudência, ao local do acidente.* A actuação imediata é absolutamente necessária para assegurar os devidos cuidados aos feridos, para evitar mais acidentes ou congestionamentos e para obter testemunhas e provas. Devem, contudo, evitar-se altas velocidades ou descuidos na condução, no caminho para o local do acidente.

c. *Prestar primeiros socorros.* A execução desta medida inclui a prestação dos primeiros socorros imediatamente necessários, a procura de assistência médica competente, se for precisa, e as providências para evacuação dos feridos.

Os feridos civis serão transportados para o hospital, militar ou civil, mais próximo; os feridos militares serão conduzidos para o hospital militar, salvo se a gravidade do seu estado tornar aconselhável transportá-los para um hospital civil que esteja mais perto, para aí receberem os socorros de urgência.

d. *Estabelecer uma fiscalização de emergência.*

1) Pretende-se, assim, reduzir imediatamente os perigos de acidente, no local, e restabelecr a circulação normal, o mais ràpidamente possível. Este trabalho de fiscalização deve ser o primeiro a executar pela P. M., se se dispuser de outro pessoal habilitado, para cuidar dos feridos.

Para diminuir o perigo, devem colocar-se homens ou sinais avisadores, a distância suficiente do local, em todas as vias que lá conduzam.

À noite, usar-se-ão luzes de aviso, se a situação

táctica o permitir. Em alguns casos, pode tornar-se necessária a modificação temporária do itinerário; caso contrário, dever-se-á evitar a obstrução da estrada por viaturas paradas ou peões, e obrigar as viaturas que passem a manter velocidades reduzidas.

Devem tomar-se precauções especiais, quando haja perto algum incêndio, linhas de alta tensão caídas, ou materiais explosivos ou inflamáveis.

2) Se se julgar necessária e for praticável a investigação imediata e completa, devem conservar-se as posições das viaturas que sofreram o acidente, e todos os indícios que permitam a reconstituição deste, até que tenham sido recolhidas as provas necessárias, feitas medições e tiradas fotografias, ainda que disso resulte demora para as viaturas que esperam passagem; deve, no entanto, evitar-se que essa demora seja exagerada, executando, ràpidamente, as diversas fases da investigação.

Quando, porém, o interesse principal for o de restabelecer a circulação normal, serão removidas da estrada, o mais depressa possível, as viaturas danificadas e todos os outros obstáculos, e resolvido o congestionamento; neste caso, actua-se como se se tratasse de qualquer obstrução temporária da estrada ou interrupção da circulação.

e. *Obtenção de informações relativas ao acidente.* Um grave acidente de viação, envolvendo viaturas automóveis militares, dará lugar a processo disciplinar e, quando dele resulte morte, ferimentos graves ou grandes danos materiais, à formação do respectivo corpo de delito. Interessa, portanto, que as participações dos acidentes contenham o maior número possível de elementos de investigação difíceis de obter mais tarde.

Quando a situação o permita, o agente da P. M. em serviço deve examinar, diligentemente, todas as origens de informação, tendo sempre presente a importância que as informações obtidas, logo após o acidente, poderão ter para o esclarecimento completo de todos os factos que se relacionem com o acidente, e a correcta interpretação deste, não se limi-

tando à mera recolha dos elementos exigidos no impresso do modelo adoptado para a simples comunicação de acidentes.

1) *Interrogatório dos condutores.* Os condutores e os peões envolvidos no acidente devem ser devidamente inquiridos, se tal for possível. Os interrogatórios serão feitos em separado, a fim de se obterem versões independentes do caso. O interrogatório deve visar a obtenção dos elementos de identificação necessários e da versão pessoal do acidente, e o agente deve observar cuidadosamente a pessoa interrogada, para descobrir nela quaisquer defeitos físicos ou manifestações de intoxicação alcoólica ou de outra natureza.

As informações obtidas deverão, sempre que possível, ser logo reduzidas a escrito.

2) *Testemunhas.*

a) Deve-se procurar, logo de início, testemunhas que ofereçam, quanto possível, garantias de imparcialidade. Serão inquiridas a seguir aos condutores.

b) As testemunhas devem ser interpeladas de uma forma calma e segura, nem formalista, nem hesitante, e interrogadas acerca da sua identidade, sendo-lhes pedido que relatem, por suas próprias palavras, o que viram. Às pessoas que tenham dificuldade em exprimir-se, deve ser prestada ajuda, fazendo-se-lhes sugestões, mas o agente deve ter o cuidado de não atribuir às testemunhas palavras que vão alterar o sentido da versão destas.

c) Deve, ainda, tentar descobrir-se quais as testemunhas que não oferecem confiança e que, já por terem interesse especial no caso, já por excesso de imaginação, já por demonstrarem fraca observação ou memória, possam dar uma versão errada do acidente. O melhor processo para tal é comparar as declarações delas com os factos já conhecidos.

d) Os factos essenciais contidos nas declarações de

cada testemunha, devem também ser reduzidos a escrito

3) *Circunstâncias objectivas.* Os elementos obtidos deste modo serão completados pelo exame atento das características locais do terreno e das restantes circunstâncias objectivas do acidente.

Entre os pontos importantes que, por terem especial relação com o caso, deverão ser especificados, contam-se os seguintes:

a) tipo, estado e largura da estrada;
b) perfil da estrada, no local do acidente;
c) condições de tempo e de visibilidade;
d) local da estrada onde se deu o choque;
e) pontos de cada uma das viaturas atingidas no choque e gravidade dos prejuízos;
f) trajectos seguidos pelas viaturas, antes e depois do choque;
g) marcas dos rastos;
h) dispositivos de sinalização em serviço, estado e visibilidade destes;
i) obstáculos à visão;
j) deficiências nas viaturas, que, não tendo sido devidas ao choque, possam ter contribuído para o acidente.

À descrição destas circunstâncias poderá juntar-se um diagrama elucidativo da ocorrência, desenhado em escala aproximada e onde deverão ser mencionados e localizados todos os detalhes, que possam interessar.

4) *Outras actividades.* Se for necessário realizar quaisquer medições, deverão estas ser feitas com toda a precisão, e não por cálculo aproximado.

Pode, ainda, ser conveniente a obtenção de fotografias, para referência futura ou para uso em tribunal, especialmente no caso de provas susceptíveis de se perderem ou demasiado volumosas ou, ainda, no

caso dos factos serem mais evidentes numa fotografia, do que descritos por palavras.

Deve tomar-se nota de todos os elementos obtidos, não tentando conservá-los na memória.

As participações deverão ser elaboradas o mais cedo possível, enquanto o caso estiver bem presente no espírito do agente da P. M., e delas deverá sempre constar:

a) a descrição do acidente ocorrido e a respectiva reconstituição acompanhada dos gráficos necessários;
b) as causas do acidente averiguadas e presumidas;
c) a relação das pessoas, militares e civis, que seguiam na viatura, ordenando-se os primeiros por graduação ou antiguidade, indicando-se o serviço de que estavam encarregados e a autoridade que determinou ou autorizou o transporte automóvel;
d) as lesões sofridas pelas pessoas que seguiam na viatura, ou que, por virtude do acidente, foram atingidas, e as consequências delas resultantes;
e) os prejuízos sofridos pela Fazenda Nacional ou por terceiros.

f. *Desimpedir o local e restabelecer a circulação.*

1) Depois de terminadas estas investigações preliminares, o local deve ser desimpedido e normalizada a circulação. Para isso, deve proceder-se à remoção das viaturas avariadas e de todos os destroços e pedaços de vidro que se encontrem na estrada. Isto deve estar já feito, nos casos em que seja essencial evitar a interrupção das correntes de circulação, mas, caso contrário, o local nunca deve ser abandonado antes de ter sido executado este trabalho, que é absolutamente necessário.

2) Por vezes, devido a qualquer dificuldade, poderá haver demora na remoção das viaturas danificadas e dos destroços. Em tais casos, será colocado um agente para dirigir a circulação que passe pelo local, e,

simultâneamente, para guardar os materiais, que possam ter qualquer valor, contra a pilhagem e o roubo. Deverão conservar-se os sinais indicadores, e, durante a noite, sinais luminosos, enquanto durar a obstrução da estrada.

Os salvados estarão a cargo do pessoal da coluna ou de outros serviços, mas não da P. M.; esta poderá, no entanto, sempre que for necessário, assumir mais essa responsabilidade.

87. ACTUAÇÃO ESPECIAL NOS CASOS DE ACIDENTE SEGUIDO DE FUGA.

a. Se um condutor sujeito à jurisdição militar se põe em fuga, em seguida a um acidente, o facto deverá ser conhecido, logo de início, para evitar a demora em promover as buscas e investigações necessárias.

b. *Identificação do culpado.*

1) O esforço principal deve ser dirigido para a demonstração irrefutável da identidade do culpado. Deve-se procurar obter, ràpidamente, a melhor descrição possível do condutor e da viatura e difundi-la por todos quantos possam fornecer ajuda na localização destes.

2) As provas devem, então, ser recolhidas, através dum exame cuidadoso do local do acidente. Devem ser pormenorizadamente descritos os danos no material e as lesões nas pessoas atropeladas, o que fornecerá indicações acerca da natureza dos possíveis danos na viatura procurada. Devem procurar-se, também, as partes da viatura que se possam ter partido e soltado, pois poderão constituir uma grande ajuda, na orientação da busca e na identificação da viatura suspeita.

3) Deve obter-se das testemunhas uma descrição da viatura, o mais completa e precisa que for possível.

Se não houver testemunhas no local pode tentar-se encontrar nas proximidades, alguém que, embora, sem ter visto o acidente tenha contudo reparado na viatura em fuga e possa, portanto, descrevê-la.

c. *Investigações complementares.* Podem, neste caso, aplicar-se vários métodos complementares de investigação.

Uma publicidade ampla leva, muitas vezes, à obtenção de informações adicionais, fornecidas por pessoas com conhecimento do caso. O envio de comunicações às oficinas de reparação e vendedores de sobresselentes pode, também, ser eficaz. Se é conhecida a marca ou o modelo da viatura procurada, pode chegar-se a identificá-la, pela verificação de todas as viaturas da mesma marca ou modelo, existentes na zona. A execução de revistas, devidamente autorizadas pelos comandos respectivos, em todas as unidades da zona, é outro meio de considerável eficácia para a localização da viatura.

Estes são apenas alguns dos métodos mais comummente usados; as circunstâncias de cada caso indicarão qual será mais conveniente e sugerirão mesmo outros métodos complementares.

d. *Interrogatório do suspeito.* Depois de encontrada a viatura e de se ter verificado, com atenção, se nela existem quaisquer indícios, deve procurar estabelecer-se a identidade do condutor. O condutor habitual ou o condutor presumido da viatura no momento do acidente, deverão ser interrogados o mais depressa possível.

No caso de se tratar de pessoal militar, o assunto deverá ser tratado, nos termos regulamentares, por intermédio do comando competente.

Para provocar a confissão sincera da culpa ou a revelação da identidade do condutor por ele próprio, o suspeito deve ser abordado e interrogado de modo confiante e resoluto, e esclarecido acerca do carácter convincente das provas obtidas contra ele.

88. MEIOS AUXILIARES DE INVESTIGAÇÃO.

Existem vários meios técnicos e laboratoriais que, sendo de grande utilidade para os investigadores de acidentes, se deverão empregar, sempre que possível, quando deles houver necessidade.

Secção VII — Imposição das normas regulamentares

89. GENERALIDADES.

A eficácia da fiscalização da circulação depende, naturalmente, da medida em que as pessoas a ela sujeitas cumpram os regulamentos gerais da circulação, as ordens especiais, e as directivas da P. M. Tal cumprimento depende, por seu lado, de muitos factores, e não pode ser inteiramente assegurado pela P. M., conquanto a imposição das normas regulamentares da circulação, que é um aspecto importante do trabalho da P. M. no serviço de fiscalização, constitua o principal meio de assegurar o referido cumprimento.

Em certo sentido, a imposição do cumprimento das normas regulamentares constitui a principal actividade da P. M., visto que esta tem por atribuição primordial contribuir para a execução dos planos de circulação, fazendo cumprir as prescrições neles contidos.

Ao impor o cumprimento das normas regulamentares de circulação, a P. M. representa o comandante da G. U. ou da zona e faz cumprir as ordens deste, às quais todo o pessoal subordinado se encontra sujeito.

90. PORTE E CONDUTA.

a. A autoridade e a disciplina inerentes às Instituições Militares são a base segura do trabalho de fiscalização e direcção da circulação, realizado pelos agentes da P. M., e geralmente, garantem o cumprimento imediato e voluntário das ordens destes.

O agente da P. M. não deve, contudo, descuidar a impressão causada, naqueles a quem se dirige, pelo seu porte e conduta, sendo grosseiro, sarcástico ou de qualquer outra forma desagradável, no desempenho das suas atribuições.

Deve fazer todo o possível para ganhar e merecer o respeito e a consideração, executando as suas missões de maneira eficiente e cortês. Assim, o trabalho de fiscalização e direcção da circulação tornar-se-á mais fácil e eficaz.

b. Todos os actos do agente da P. M., no desempenho de

funções relativas à circulação têm influência na atitude assumida, pelo que estão sujeitos às suas indicações, não só perante ele mas, o que é mais grave, perante o que ele representa.

Pelo modo como executa as missões recebidas, não deve deixar dúvidas sobre a sua competência para o trabalho que lhe cabe. De outra maneira, não poderá inspirar respeito e confiança bastantes, nem assegurar, satisfatòriamente, o rápido e devido cumprimento das suas ordens. Nas relações ou contactos de serviço com o restante pessoal, deve evitar conduzir-se abusivamente ou fazer observações descabidas, que só causam irritação e antagonismo.

É necessário ser firme, mas não é necessário nem conveniente ser desagradável, para fazer cumprir os regulamentos e as disposições relativos à circulação. Nem mesmo é função do agente da P. M. castigar o pessoal.

c. Seguidamente indicam-se os principais pontos que servirão de guia à conduta dos agentes da P. M. e que devem ser sempre observados por estes, quando em serviço.

1) Estar atento e actuar conscienciosamente.
2) Manifestar confiança, tranquilidade e compostura.
3) Actuar sem mostras de indecisão.
4) Executar os sinais e outras manobras de uma maneira precisa e com aprumo militar.
5) Manifestar brio e interesse nas funções e responsabilidades que lhe caibam.
6) Conservar o autodomínio.
7) Prestar assistência e dar informações, de boa vontade.
8) Tratar todos franca e imparcialmente.
9) Ser firme sem ser despótico ou formalista.
10) Ser cortês e bem educado.

91. FINALIDADE E MODO DE ACTUAR.

a. As medidas tendentes a fazer cumprir as normas regulamentares devem ser estabelecidas e aplicadas com bom senso, o que só contribui para aumentar a eficiência da circulação.

Estas medidas, porém, não constituem um fim em si mesmas, nem a execução rígida dos regulamentos será sempre útil. Se a aplicação de tais medidas for orientada por um critério mesquinho, pode ser prejudicial, pois restringe demasiadamente a liberdade da circulação.

Como regra geral, a P. M. deve fazer cumprir as normas regulamentares, mas apenas na medida em que esse cumprimento contribua para melhorar o rendimento dos movimentos.

Devem fazer-se todos os esforços para escoar a circulação com o máximo de eficiência e o mínimo de imposições; no entanto, deve-se recorrer a estas, quando se torne necessário. A benevolência exagerada pode ser tão prejudicial como o excessivo rigor.

b. A inutilidade e o desacerto de um sistema de medidas demasiadamente rigoroso são acentuados pelo facto de, muitas vezes, as mudanças frequentes da situação táctica tornarem inadequadas as disposições relativas à circulação, anteriormente estabelecidas; estas, devido à falta de tempo, podem não ter sido imediatamente modificadas, e, por outro lado, pode não ter havido possibilidade de fornecer novas instruções a todo o pessoal de fiscalização da circulação. Em tais circunstâncias, não é, evidentemente, aconselhável que se continue a fazer cumprir as ordens anteriores. A actuação para imposição das normas regulamentares deve, portanto, ser suficientemente flexível para poder satisfazer, o melhor possível, as necessidades de qualquer situação, e não ser mais rígida do que a eficiência da fiscalização da circulação exija.

92. MODALIDADES DE ACTUAÇÃO.

a. A actividade exercida para impor o cumprimento das normas regulamentares, reveste duas modalidades distintas: preventiva e disciplinar. Embora com objectivos semelhantes —visto que ambas procuram evitar infracções — diferem no modo de aplicação.

b. *Modalidade preventiva.* Consiste em evitar, por uma fiscalização atenta, a prática de actos proibidos que causem ou possam causar interferência na circulação, como sejam:

percorrer no sentido proibido uma estrada de sentido único; deslocar duas colunas ou viaturas a par, sem autorização; estacionar na estrada sem motivo justificado.

Deve prestar-se especial atenção a esta acção fiscalizadora, designadamente em situações críticas, em que seja essencial a liberdade de movimentos, que tais infracções iriam comprometer sèriamente.

c. *Modalidade disciplinar.*

1) Implica a elaboração de participações acerca de todos os condutores que infrinjam as normas regulamentares, excedendo as velocidades permitidas, desobedecendo às sinalizações da circulação ou às indicações dos agentes da P. M. Ao actuar deste modo, tem-se em vista desencorajar a prática de qualquer infracção, pela aplicação de sanções disciplinares aos infractores. É um complemento necessário da modalidade preventiva, porque conduz ao cumprimento voluntário das disposições e regulamentos relativos à circulação; a P. M. nem sempre poderá estar presente, ou apta a prever e evitar que se cometam infracções. A disciplina geral, o treino dos condutores e outras medidas devem assegurar o cumprimento voluntário; no entanto, o efeito da acção disciplinar representa um complemento necessário e valioso de tais medidas.
2) O facto de se haver apreciado a importância desta modalidade de actuação, não significa que a P. M. deva criar oportunidades para aplicá-la, permitindo que se cometam infracções, que possam evitar-se por uma acção fiscalizadora adequada; isto seria contrário aos fins da fiscalização da circulação, não realizaria eficientemente quaisquer objectivos e poderia mesmo causar sérias perturbações à circulação.

93. CRITÉRIO DE SELECÇÃO.

A actividade exercida para impor o cumprimento das normas regulamentares deve ser o mais criteriosa possível, isto é, deve prestar especial atenção às infracções que, em

cada hora e lugar, efectiva ou potencialmente, mais ameacem comprometer a eficiência da circulação. As necessidades a este respeito variam, naturalmente, com os lugares e as horas. Deve procurar obter-se uma selecção constante, verificando contìnuamente quais os problemas preponderantes.

94. PARTICIPAÇÕES ACERCA DE INFRACÇÕES.

As infracções cometidas por pessoal militar, presenciadas por agentes da P. M. e com a gravidade suficiente para exigir acção disciplinar, devem ser participadas ao comandante da unidade da P. M. Da participação, feita num impresso do modelo prescrito, deve constar o seguinte: data, hora, local, categoria da infracção, número da viatura e unidade a que pertence, nome do condutor ou da pessoa responsável pela infracção, se possível, e nome do agente da P. M. que faz a participação.

No caso de infracção permanente, como o excesso de velocidade, o agente da P. M. deve mandar parar o condutor e adverti-lo a que cumpra o regulamento, salvo se de tal paragem resultarem perturbações, ou se o agente não puder, sem grave inconveniente, abandonar o seu lugar, nessa ocasião.

No caso de outras infracções, o agente da P. M., deve mandar parar o condutor e adverti-lo, ou, mais simplesmente, tomar nota do número da viatura e da unidade a que esta pertence, a fim de poder elaborar a participação. A maneira de proceder do agente dependerá da natureza da infracção, das condições da circulação, e da circunstância de poder ou não deixar o seu lugar para ir advertir o condutor.

95. DESTINO DAS PARTICIPAÇÕES.

a. O destino a dar às participações varia com a situação. Em situações de combate ou outras circunstâncias prementes de tempo de guerra, não se pode esperar que um comandante de unidade possa dar atenção a todas as participações relativas a infracções cometidas por pessoal sob o seu comando. Portanto, o comandante da P. M. não deve enviar, para as unidades, as participações que receber; tais participações de-

vem ser conservadas e revistas periòdicamente. Se os condutores de certa unidade atingirem um número de infracções que revista gravidade suficiente para exigir a aplicação de medidas correctivas, o facto será levado ao conhecimento do comandante dessa unidade, para que este actue.

b. Em cricunstâncias menos prementes, nada obstará, porém, a que se enviem para os comandantes das unidades as comunicações ou participações acerca das infracções cometidas pelo respectivo pessoal, à medida que forem surgindo.

96. INFRACÇÕES COMETIDAS POR CIVIS.

As infracções cometidas por civis estão a cargo da polícia civil competente.

Nada obsta, porém, a que os agentes da P. M. dirijam, directamente, aos condutores, uma advertência ou um esclarecimento. Nos casos de infracção grave, devem notificar as autoridades civis competentes, através do comandante da P. M., de modo que estas possam tomar as medidas adequadas.

Quando as infracções cometidas por civis representem o problema principal, o comando da P. M. deve requisitar, para ser atribuído à zona, o pessoal da polícia civil bastante, para tomar conta de tais casos.

97. CIRCUNSTÂNCIAS ESPECIAIS.

Quando o comandante de uma coluna ou unidade de marcha manifesta a intenção de proceder de modo oposto ao prescrito nas disposições relativas à circulação, que o agente da P. M. tem obrigação de fazer cumprir, surge um problema especial. O cumprimento das disposições relativas à circulação é sempre devido; mas, como atrás referimos, podem estas ter deixado de ser aplicáveis, em virtude de alteração posterior das necessidades tácticas, e, por falta de tempo, não terem ainda sido elaboradas ou comunicadas novas disposições, a todos os agentes da P. M., no serviço de circulação. Em vista disso, o agente da P. M. não deve, em tais circunstâncias, insistir, obstinadamente, pelo cumprimento das primeiras disposições. Deve, antes, informar o comandante da coluna

ou unidade de marcha, acerca do conteúdo das disposições, que está encarregado de fazer cumprir, e, na medida do possível, indicar-lhe a razão de ser dessas disposições e as consequências prováveis da inobservância das mesmas. Nestas circunstâncias, o oficial pode decidir cumprir tais disposições, ou manter a sua intenção primitiva.

Em qualquer dos casos, o agente da P. M. deve procurar fazer escoar as viaturas com o mínimo de interferências noutras correntes importantes, como adiante se refere.

Todas estas infracções das disposições relativas à circulação, quer comprovadas quer supostas, devem ser comunicadas ao comandante da P. M., nos termos prescritos para as demais.

98. REGULAMENTOS DE CIRCULAÇÃO.

a. Os regulamentos de circulação, que a P. M. deve fazer cumprir, abrangem:

1) As disposições contidas no presente regulamento e as relativas ao serviço automóvel militar, estabelecidas na portaria n.º 11.072 de 28-8-45 (O. E. n.º 7 — 1.ª Série — 15/9/45); (Ver Anexo III);
2) As disposições especiais relativas à circulação;
3) O código das estradas e outros diplomas legais de carácter civil, na parte aplicável;
4) Outras normas regulamentares em vigor, nas zonas onde actuar a G. U. a que pertence.

b. A P. M. deve procurar sempre evitar quaisquer práticas automobilísticas que ameacem, indubitàvelmente, a segurança ou a eficiência da circulação.

Secção VIII — Alteração de planos em casos de emergência

99. GENERALIDADES.

a. A eficiência dos planos de circulação, especialmente em zonas de combate, pode, em qualquer momento, ser repentina e gravemente comprometida: as estradas podem tornar-se intransitáveis devido ao mau tempo, à acção do ini-

migo ou por simples deterioração; as alterações na situação táctica podem exigir movimentos imprevistos; a interrupção dos transportes por via férrea pode provocar o aumento da circulação através das estradas. Estas e outras eventualidades representam uma ameaça de redução no fluxo da circulação, que deve ser contrariada e compensada por uma rápida e eficiente alteração nos planos, que possa satisfazer as novas necessidades e condições. Sòmente desta maneira se pode assegurar a mobilidade e flexibilidade necessárias ao sucesso das operações tácticas.

b. Assim, a intervenção da P. M. não se limita à fiscalização rotineira dum plano de circulação imutável.

A elaboração dos planos de circulação e de fiscalização é uma actividade contínua. As alterações nos planos de circulação exigem normalmente alterações nos planos de fiscalização da P. M.; muitas vezes a P. M. tem, também, de introduzir certas alterações, embora locais e temporárias, na execução da circulação.

100. REQUISITOS ESSENCIAIS.

a. A eficiência de uma modificação na fiscalização depende, de uma maneira geral, da qualidade e valor do pessoal, do equipamento usado e das técnicas adoptadas.

Os requisitos a seguir indicados têm, contudo, especial importância neste domínio.

1) Os planos de fiscalização devem ser flexíveis.
2) Os comandos de fiscalização da circulação devem manter íntima ligação com os chefes das 3.ª e 4.ª Repartições, de forma que as alterações aos planos possam ser, ràpidamente, conhecidas.
3) As obstruções de estradas e as interrupções da circulação devem ser notadas, localizadas e comunicadas sem demora.
4) O pessoal deve estar suficientemente familiarizado com a rede de estradas e com o plano de circulação para poder, em caso de emergência, introduzir, com rapidez, alterações nos itinerários.
5) Os meios de comunicação devem estar preparados

para transmitir, ràpidamente, informações e permitir a coordenação de esforços, numa vasta zona.

6) Os oficiais devem ser convenientemente distribuídos, de maneira que, em caso de emergência, possam entrar em acção imediatamente.

7) Deve dispor-se de meios de transporte apropriados, para levar o pessoal até aos pontos críticos.

b. A execução das alterações aos planos é tanto mais fàcilmente praticável, quanto mais completamente sejam satisfeitos os requisitos referidos. Este trabalho exige, como qualquer outro de natureza semelhante, conhecimento do problema, conhecimento das medidas correctivas adequadas e capacidade para as aplicar.

101. MODO DE PROCEDER.

O modo de proceder depende, necessàriamente, das circunstâncias que exijam a alteração dos planos e do grau que esta alteração deva revestir.

Por vezes, em campanha, bastam certas alterações locais, que podem ser introduzidas imediatamente, ao passo que, noutros casos, podem tornar-se necessárias uma revisão mais cuidadosa dos planos existentes e uma fiscalização mais centralizada; a alteração pode ter a sua origem nos comandos de fiscalização da circulação ou no local, e pode consistir numa única adaptação ou numa série de adaptações progressivas.

a. *Alterações nos planos tácticos.*

1) Quando a alteração na fiscalização da circulação é exigida por uma alteração dos planos tácticos, os comandos de fiscalização devem verificar, imediatamente, se o sistema em vigor é ou não adequado às necessidades da nova situação. Este trabalho torna-se mais fácil se se dispõe de cartas, que mostrem as condições em que se efectua a circulação e a distribuição do pessoal, fornecidas, se possível, pela observação aérea. Só então devem ser planeadas e execu-

tadas as alterações dos métodos de fiscalização e as deslocações do pessoal, que sejam necessárias.

2) Se não houver tempo disponível para executar este trabalho com o necessário detalhe, logo de início deve-se avisar o pessoal, de forma que este tenha, pelo menos, conhecimento do que se está a passar e possa fazer alterações locais, até ser estabelecido novo plano.

Quando não haja ordens específicas, devem fornecer-se-lhe todas as informações e sugestões que possam ser de utilidade para o fim em vista. As patrulhas terrestres e aéreas são particularmente valiosas na transmissão de informações e na direcção da circulação, em caso de emergência. Se o tempo disponível é limitado, pode, também, tornar-se aconselhável uma alteração progressiva, procedendo-se ao planeamento e execução sucessivos de adaptações da fiscalização, nas diversas zonas ou ao longo das estradas, segundo a ordem pela qual esses locais forem sendo afectados. Seguindo este procedimento, pode-se, realmente, executar, logo de início, um ajustamento mais detalhado, sem a demora que, necessàriamente, resultaria se se tentasse fazer o mesmo, simultâneamente, para toda a zona afectada.

3) Se parecer aos comandos de fiscalização da circulação que a alteração proposta não poderá ser eficientemente estabelecida sem afectar sèriamente a regularidade de outros movimentos, também importantes, tal deverá ser comunicado ao órgão do estado-maior que elabora os planos de circulação.

Do mesmo modo, se parecer que um outro plano se pode adaptar melhor às novas necessidades da circulação, com menor perturbação de movimentos, tal plano deverá ser, também, indicado.

Por outras palavras, as unidades de fiscalização devem colaborar, por todos os meios ao seu dispor, no trabalho de assegurar o movimento regular da circulação, em vez de se limitarem a executar a direcção da circulação e a fazer cumprir os regulamentos. Naturalmente, pode acontecer que, outros factores

exijam o abandono daquele objectivo, ou que a falta de tempo não permita senão uma execução imediata, da melhor maneira possível. No entanto, haverá sempre oportunidades de colaborar, valiosamente, na elaboração de planos, contribuindo, assim, para se alcançar o importantíssimo objectivo de relacionar e coordenar, o mais ìntimamente possível, a fiscalização da circulação com as operações tácticas.

b. *Interrupções da circulação.*

1) Uma interrupção imprevista da circulação, que ocorra repentinamente em qualquer ponto da rede de estradas, dá origem, muitas vezes, a problemas ainda mais difíceis.
2) Tais situações são geralmente conhecidas, em primeiro lugar, pelo pessoal em serviço de patrulhas ou postos. As medidas que esse pessoal deve tomar, imediatamente, em tais casos, são: avaliar, com a maior precisão possível, a situação; comunicar o caso ao órgão central de fiscalização; e tomar as medidas convenientes, para diminuir ou evitar o congestionamento no local. O órgão central tomará, por seu lado, as medidas necessárias tendentes a encaminhar os movimentos para qualquer outro itinerário, até que a obstrução ou o congestionamento tenha sido resolvido.
3) A função imediata do pessoal de fiscalização da circulação, que esteja no local, é, além de comunicar as informações acerca da situação, evitar a paragem ou a demora exagerada de colunas ou viaturas, que sigam no cumprimento de missões. A acção especial para, em cada caso, alcançar este objectivo, varia com as circunstâncias. Se, por exemplo, tiver sido destruída uma ponte, que não possa ser reconstruída senão dentro de algumas horas, tornar-se-á, naturalmente, necessária uma alteração de itinerários. Por outro lado, se uma obstrução de estrada puder ser eliminada em pouco tempo, será menos demorado interromper a circulação, em vez de a fazer seguir um

itinerário diferente. As decisões a tomar, em tais circunstâncias, dependem, ainda, de outros factores.

As correntes de circulação podem manter-se em movimento, no local da interrupção inicial, se se fizer uma alteração de itinerário, mas, se esta der origem a perturbações da circulação noutros pontos, o problema tornar-se-á ainda mais grave. No entanto, quando se trate de evitar perdas pesadas, devidas ao fogo da artilharia ou aos bombardeamentos aéreos inimigos, pode ser imprescindível manter os movimentos da circulação, nas proximidades do local, mesmo com o risco de congestionamentos subsequentes, em qualquer outro ponto.

4) Os comandantes de unidades e colunas decidirão quais as medidas imediatas a tomar, em situações de extrema gravidade, para garantir a segurança das tropas sob o seu comando. A P. M., no desempenho das suas atribuições, representa o comando que detém a jurisdição da zona, e não está sujeita a ordens de qualquer autoridade inferior àquela.

5) Quando, em situações de emergência, forem modificados os itinerários estabelecidos, estas alterações devem ser comunicadas, não só superiormente, mas também e prontamente, às patrulhas e ao pessoal de fiscalização, em serviço nos pontos que possam ser afectados por essas alterações de emergência.

6) A fim de melhor se prepararem para actuar rápida e eficientemente em tais emergências, todos os agentes da P. M. devem manter um conhecimento, tão perfeito quanto possível, das condições da circulação, em cada momento, nas suas zonas, e devem tentar prever, com antecedência, quais as melhores medidas a tomar, no caso de surgir alguma situação difícil.

102. DIRECÇÃO SUPERIOR EM CASOS DE EMERGÊNCIA.

As obstruções de estrada e interrupções da circulação exigem, muitas vezes, que se destaque, para o local, pessoal

de reforço, a fim de manter a fiscalização adequada, durante a execução das medidas de remoção e desimpedimento.

É importante notar, nesta altura, que não é sòmente o número de homens que assegura a eficiência da fiscalização; o trabalho destes deve ser devidamente dirigido e coordenado, de forma a obter-se uma acção de conjunto adequada.

Para tanto, devem manter-se no local, um ou mais oficiais ou graduados, para dirigir as operações, pois estes são, em muitos casos, mais indicados e aptos do que o pessoal que primeiro tomou contacto com o caso, para determinar quais as informações e recomendações que devem ser comunicadas aos comandos de fiscalização da circulação.

103. LIGAÇÃO COM A ENGENHARIA.

Para que se possa acelerar o restabelecimento do movimento normal da circulação, após a sua interrupção devido a uma obstrução na estrada, é necessário manter íntima ligação entre a P. M. e a Engenharia. O envio de informações pela P. M. acerca da natureza e extensão das deficiências que requeiram a intervenção da Engenharia, facilita o trabalho desta e permite-lhe uma avaliação mais aproximada do tempo necessário para a execução deste trablaho, proporcionando, por outro lado, ao pessoal da P. M., uma ideia mais perfeita acerca do tempo que poderá durar a interrupção da circulação.

CAPÍTULO VI

INVESTIGAÇÃO CRIMINAL

104. GENERALIDADES.

a. O serviço da P. M., no desempenho das suas atribuições quanto à investigação dos crimes de foro militar não abrangidos pela jurisdição prebostal e à instauração dos correspondentes corpos de delito, fornece oficiais ou aspirantes a oficial especializados em investigação criminal, sempre que tal seja determinado pelo comandante de que depende, para desempenharem, nos termos dos arts. 254.º e 337.º do C. J. M., as funções de agentes da polícia judiciária militar.

b. O preboste superior e os prebostes dos vários escalões exercem superintendência, em todos os assuntos que se relacionem com a investigação criminal, dentro do escalão respectivo.

105. INVESTIGADORES CRIMINAIS.

a. Os investigadores criminais devem possuir manifesta aptidão para o trabalho a que são chamados, e, de preferência, experiência de investigação na vida civil.

b. Os investigadores criminais devem estar inteiramente familiarizados com a ciência de identificação policial mo-

derna, com o serviço em campanha e com os métodos laboratoriais de análise e exame de indícios.

c. Os investigadores criminais actuam, normalmente, isolados, mas, quando for julgado conveniente, poderão actuar em grupos de dois ou de três.

d. Aos investigadores criminais deve ser atribuída autoridade suficiente para procederem a todas as diligências que julguem convenientes para o bom desempenho da sua missão. Devem poder deslocar-se livremente, e receber da parte das autoridades militares e civis todas as facilidades, quando em serviço.

e. Estes especialistas podem, quando em serviço de investigação, fazer uso de traje civil. Devem, ainda, dispor de autorizações e outras credenciais, que lhes permitam levar a cabo o seu trabalho, sem interferências.

106. EQUIPAS DE INVESTIGAÇÃO.

a. Na zona de operações, a investigação de crimes pela P. M. pode exigir que se organizem equipas especiais de investigadores, cuja acção eficiente desencorajará as práticas criminosas e garantirá a boa administração da justiça militar. O comandante-chefe estabelecerá as prescrições especialmente aplicáveis.

b. Cada equipa de investigação deve ter pessoal amanuense devidamente instruído, que conheça a terminologia criminal, o valor das provas e a responsabilidade do sigilo.

c. Na zona do interior, as equipas de investigação operam segundo instruções emanadas do Ministério do Exército.

107. ATRIBUIÇÃO.

As equipas de investigação criminal podem ser atribuídas a exércitos, corpos de exército, zonas de comunicações e a outros comandos que necessitem dos seus serviços. O pre-

boste do comando a que forem atribuídas estabelecerá os pormenores da distribuição do pessoal e as missões que ficarão a cargo deste, e exercerá, sobre as equipas e as actividades de investigação, a superintendência conveniente.

108. MISSÕES.

As equipas de investigação criminal podem ser encarregadas de levar a cabo qualquer das missões que a seguir se indicam.

a. Prevenção e investigação do crime entre o pessoal militar e os civis sujeitos às leis militares; recolha e guarda de provas e organização e manutenção de registos criminais actualizados das actividades de todas as pessoas que tenham estado comprometidas em actos criminosos que, de qualquer forma, afectem o Exército.

b. Recuperação da propriedade perdida, roubada ou abandonada, em especial, a de natureza militar.

c. Captura de indivíduos sujeitos às leis militares que, tendo cometido crime a que corresponda pena superior à de seis meses a dois anos de presídio militar, se hajam evadido ou andem a monte.

d. Comunicação, aos comandantes das unidades, de informações relativas a crimes cometidos pelo respectivo pessoal.

109. REGRAS DE PROCEDIMENTO.

a. Sempre que tome conhecimento de algum crime de foro militar, não abrangido pela jurisdição que o C. J. M. lhe confira, mas cometido na zona atribuída ao comando de que dependa, o preboste deve, por determinação do comandante, promover as necessárias investigações, através do pessoal de investigação criminal disponível, o qual lhe dará conta, directamente, dos resultados obtidos, para que possa tomar as medidas apropriadas.

b. Em casos mais importantes, que requeiram maior grau de perícia, o preboste pode pedir aos comandos superiores que lhe sejam enviados pessoal ou recursos mais especializados.

c. Sobre cada caso investigado, além do levantamento do auto e da instauração do corpo de delito correspondentes, deve elaborar-se, para efeitos de orientação de acção policial, um relatório que indique os factos apurados, as conclusões tiradas e as recomendações sobre procedimentos que se imponham. Nunca se considera encerrado um caso, antes de ter sido encontrado, para ele, solução satisfatória.

CAPÍTULO VII

A POLÍCIA MILITAR NOS MOVIMENTOS DE TROPAS

110. GENERALIDADES.

a. A P. M. auxilia os movimentos das tropas, fiscalizando a circulação, reunindo os extraviados, impondo a disciplina e evitando a pilhagem.

Pode, também, constituir destacamentos avançados e de retaguarda, para execução de missões especiais.

b. Para que a P. M. possa actuar eficazmente, segundo um plano coordenado, é essencial que lhe sejam fornecidas, o mais cedo possível, todas as informações relativas aos movimentos.

111. DESTACAMENTOS AVANÇADOS E DE RETAGUARDA.

a. Quando uma pequena ou G. U. se desloca, é geralmente enviado em primeiro lugar, para a nova zona, um destacamento da P. M., a fim de estabelecer guardas nas estações de C. F., nas instalações de captação e distribuição de água e noutros serviços de interesse geral e nos centros de transmissões e noutros órgãos de importância para as tropas.

Este destacamento deve, também, cooperar com a secção de quartéis, e auxiliá-la na execução de medidas necessárias à instalação das tropas.

Se a nova zona estiver ainda ocupada pela P. M. de outra G. U., o destacamento que chegar deve assegurar a continuidade de acção, substituindo a da unidade anterior na execução de todas as medidas que tenham sido estabelecidas.

b. Quando as tropas abandonam uma zona, deixam geralmente um destacamento de P. M., para reunir e dar destino a tudo o que tenha sido esquecido ou abandonado e, ainda, para manter o policiamento da zona. No entanto, a P. M. não deve ser empregada como um destacamento de limpeza.

c. A P. M. de serviço em comboios que transportam tropas, coopera na manutenção da ordem, executa as medidas de segurança e faz cumprir todas as ordens ou regulamentos que estejam em vigor. Nos transportes por caminho de ferro, deve providenciar-se para que um destacamento avançado da P. M. chegue no primeiro comboio a cada ponto de desembarque, e para que fique um outro destacamento na zona de partida.

d. Em movimentos motorizados, livres da influência das condições tácticas, os destacamentos da P. M. (avançado e de retaguarda) são empregados para os mesmos fins gerais, atrás descritos nas alíneas anteriores.

Além disso, a P. M. pode ser utilizada, com grande vantagem, na fiscalização da circulação ao longo do itinerário (Cap. V).

CAPÍTULO VIII

A POLÍCIA MILITAR EM SITUAÇÕES ESPECIAIS

Secção I — A polícia militar nas operações anfíbias

112. ANTES DO EMBARQUE.

a. *Escolha do pessoal.* O espaço disponível apenas permite que um pequeno grupo escolhido de agentes de P. M. siga com as forças que executam uma operação de desembarque. Cada um destes agentes deve ser um especialista escolhido com o maior cuidado e muito prático e treinado, quer individualmente, quer como elemento de equipa.

b. *Difusão de informações.* É absolutamente necessário que o preboste de um agrupamento de tropas tenha conhecimento da situação antes do embarque, de forma a poder ser feita uma distribuição conveniente do pessoal pelas várias embarcações e a poderem ser fornecidas cartas de prego.

Depois do embarque, a disseminação do pessoal torna, geralmente, impossível dar ordens a toda a unidade.

Em certos casos, as ordens serão dadas apenas por escrito. Visto que, no caso mais provável cada agente ficará separado dos restantes, durante algumas fases das operações anfíbias, é indispensável que todos eles tenham conhecimento do dispostivo inicial das tropas, de modo a poderem dirigir a circulação e vigiar os extraviados.

113. DURANTE O EMBARQUE.

Durante o embarque de forças, os agentes da P. M. desempenham, normalmente, duas missões principais.

a. Facilitam o embarque do pessoal, das viaturas, dos víveres e das munições, orientando a circulação, fornecendo informações e actuando como guias.

b. Evitam a pilhagem de provisões e equipamento, o que só se poderá conseguir através duma vigilância atenta e constante por parte de todo o pessoal. Deve prestar-se especial atenção à guarda dos víveres, munições e pequenas peças das viaturas, tais como espelhos retrovisores, pneus sobresselentes, faróis e velas dos motores. Os trabalhadores civis das docas ou cais, contratados para tarefas de carregamento devem ser sujeitos a uma cuidadosa vigilância. Devem ainda, colocar-se, em pontos bem visíveis, avisos que proíbam fumar, punindo-se devidamente os trangressores.

114. A BORDO.

a. *Atribuições gerais.* Embora a P. M. deva ser distribuída, tanto quanto possível, por todas as embarcações do comboio, esta distribuição depende inteiramente das exigências dos quadros de embarque do pessoal e material de cada embarcação.

Os agentes da P. M. não devem ser empregados como sentinelas, mas, em caso de alerta, de alarme e nos postos de combate, ser-lhes-ão atribuídas missões.

As patrulhas da P. M. devem fazer cumprir e fiscalizar a execução das ordens e dos regulamentos, em especial dos que digam respeito a:

1) Ocultação de luzes;
2) Permissão ou proibição de fumar;
3) Utilização dos cintos de salvação;
4) Proibição de alteração na disposição da carga;
5) Interdição de locais ou zonas;
6) Tratamento de prisioneiros;
7) Consumo de água.

b. *Missões em caso de emergência.* Todos os agentes da P. M. devem estar inteiramente familiarizados com os regulamentos relativos a alertas, alarmes e postos de combate. Os postos de vigia de alerta, a guarnecer pela P. M., devem ser cuidadosamente escolhidos pelo preboste, de harmonia com o plano elaborado pelo comandante da embarcação.

Os homens devem ser colocados no cimo e na base das escadas, a fim de fiscalizar o movimento entre os convés.

115. DESEMBARQUE.

a. *Generalidades.* Todas as unidades para operações combinadas são reduzidas ao mínimo em pessoal e equipamento. A embarcação de desembarque vai cheia até ao limite da sua capacidade. Cada homem, ao desembarcar, tem de estar provido de equipamento completo, para actuar por tempo indefinido.

b. *Quadros de embarque de pessoal e material.* A P. M. deve ser desembarcada de harmonia com os quadros de cada embarcação.

c. *Reconhecimento da praia.* Sempre que se faça o reconhecimento de qualquer praia, onde se tencione efectuar, posteriormente, um desembarque o preboste deve tomar parte nele.

d. *Órgãos fiscalizadores dos movimentos das embarcações para a praia.* A P M., utilizando, se possível, camiões anfíbios, pode estabelecer, na água, órgãos fiscalizadores da circulação, para dirigir as unidades de combate e os abastecimentos que forem chegando.

116. ATRIBUIÇÕES DO PREBOSTE DEPOIS DO DESEMBARQUE.

a. Depois do desembarque, as atribuições do preboste são:

1) Reconhecer a testa de praia, em conjunto com o comandante do destacamento logístico;

113. DURANTE O EMBARQUE.

Durante o embarque de forças, os agentes da P. M. desempenham, normalmente, duas missões principais.

a. Facilitam o embarque do pessoal, das viaturas, dos víveres e das munições, orientando a circulação, fornecendo informações e actuando como guias.

b. Evitam a pilhagem de provisões e equipamento, o que só se poderá conseguir através duma vigilância atenta e constante por parte de todo o pessoal. Deve prestar-se especial atenção à guarda dos víveres, munições e pequenas peças das viaturas, tais como espelhos retrovisores, pneus sobresselentes, faróis e velas dos motores. Os trabalhadores civis das docas ou cais, contratados para tarefas de carregamento devem ser sujeitos a uma cuidadosa vigilância. Devem ainda, colocar-se, em pontos bem visíveis, avisos que proíbam fumar, punindo-se devidamente os trangressores.

114. A BORDO.

a. *Atribuições gerais.* Embora a P. M. deva ser distribuída, tanto quanto possível, por todas as embarcações do comboio, esta distribuição depende inteiramente das exigências dos quadros de embarque do pessoal e material de cada embarcação.

Os agentes da P. M. não devem ser empregados como sentinelas, mas, em caso de alerta, de alarme e nos postos de combate, ser-lhes-ão atribuídas missões.

As patrulhas da P. M. devem fazer cumprir e fiscalizar a execução das ordens e dos regulamentos, em especial dos que digam respeito a:

1) Ocultação de luzes;
2) Permissão ou proibição de fumar;
3) Utilização dos cintos de salvação;
4) Proibição de alteração na disposição da carga;
5) Interdição de locais ou zonas;
6) Tratamento de prisioneiros;
7) Consumo de água.

b. *Missões em caso de emergência.* Todos os agentes da P. M. devem estar inteiramente familiarizados com os regulamentos relativos a alertas, alarmes e postos de combate. Os postos de vigia de alerta, a guarnecer pela P. M., devem ser cuidadosamente escolhidos pelo preboste, de harmonia com o plano elaborado pelo comandante da embarcação.

Os homens devem ser colocados no cimo e na base das escadas, a fim de fiscalizar o movimento entre os convés.

115. DESEMBARQUE.

a. *Generalidades.* Todas as unidades para operações combinadas são reduzidas ao mínimo em pessoal e equipamento. A embarcação de desembarque vai cheia até ao limite da sua capacidade. Cada homem, ao desembarcar, tem de estar provido de equipamento completo, para actuar por tempo indefinido.

b. *Quadros de embarque de pessoal e material.* A P. M. deve ser desembarcada de harmonia com os quadros de cada embarcação.

c. *Reconhecimento da praia.* Sempre que se faça o reconhecimento de qualquer praia, onde se tencione efectuar, posteriormente, um desembarque o preboste deve tomar parte nele.

d. *Órgãos fiscalizadores dos movimentos das embarcações para a praia.* A P M., utilizando, se possível, camiões anfíbios, pode estabelecer, na água, órgãos fiscalizadores da circulação, para dirigir as unidades de combate e os abastecimentos que forem chegando.

116. ATRIBUIÇÕES DO PREBOSTE DEPOIS DO DESEMBARQUE.

a. Depois do desembarque, as atribuições do preboste são:

1) Reconhecer a testa de praia, em conjunto com o comandante do destacamento logístico;

113. DURANTE O EMBARQUE.

Durante o embarque de forças, os agentes da P. M. desempenham, normalmente, duas missões principais.

a. Facilitam o embarque do pessoal, das viaturas, dos víveres e das munições, orientando a circulação, fornecendo informações e actuando como guias.

b. Evitam a pilhagem de provisões e equipamento, o que só se poderá conseguir através duma vigilância atenta e constante por parte de todo o pessoal. Deve prestar-se especial atenção à guarda dos víveres, munições e pequenas peças das viaturas, tais como espelhos retrovisores, pneus sobresselentes, faróis e velas dos motores. Os trabalhadores civis das docas ou cais, contratados para tarefas de carregamento devem ser sujeitos a uma cuidadosa vigilância. Devem, ainda, colocar-se, em pontos bem visíveis, avisos que proíbam fumar, punindo-se devidamente os trangressores.

114. A BORDO.

a. *Atribuições gerais.* Embora a P. M. deva ser distribuída, tanto quanto possível, por todas as embarcações do comboio, esta distribuição depende inteiramente das exigências dos quadros de embarque do pessoal e material de cada embarcação.

Os agentes da P. M. não devem ser empregados como sentinelas, mas, em caso de alerta, de alarme e nos postos de combate, ser-lhes-ão atribuídas missões.

As patrulhas da P. M. devem fazer cumprir e fiscalizar a execução das ordens e dos regulamentos, em especial dos que digam respeito a:

1) Ocultação de luzes;
2) Permissão ou proibição de fumar;
3) Utilização dos cintos de salvação;
4) Proibição de alteração na disposição da carga;
5) Interdição de locais ou zonas;
6) Tratamento de prisioneiros;
7) Consumo de água.

b. *Missões em caso de emergência.* Todos os agentes da P. M. devem estar inteiramente familiarizados com os regulamentos relativos a alertas, alarmes e postos de combate. Os postos de vigia de alerta, a guarnecer pela P. M., devem ser cuidadosamente escolhidos pelo preboste, de harmonia com o plano elaborado pelo comandante da embarcação.

Os homens devem ser colocados no cimo e na base das escadas, a fim de fiscalizar o movimento entre os convés.

115. DESEMBARQUE.

a. *Generalidades.* Todas as unidades para operações combinadas são reduzidas ao mínimo em pessoal e equipamento. A embarcação de desembarque vai cheia até ao limite da sua capacidade. Cada homem, ao desembarcar, tem de estar provido de equipamento completo, para actuar por tempo indefinido.

b. *Quadros de embarque de pessoal e material.* A P. M. deve ser desembarcada de harmonia com os quadros de cada embarcação.

c. *Reconhecimento da praia.* Sempre que se faça o reconhecimento de qualquer praia, onde se tencione efectuar, posteriormente, um desembarque o preboste deve tomar parte nele.

d. *Órgãos fiscalizadores dos movimentos das embarcações para a praia.* A P M., utilizando, se possível, camiões anfíbios, pode estabelecer, na água, órgãos fiscalizadores da circulação, para dirigir as unidades de combate e os abastecimentos que forem chegando.

116. ATRIBUIÇÕES DO PREBOSTE DEPOIS DO DESEMBARQUE.

a. Depois do desembarque, as atribuições do preboste são:

1) Reconhecer a testa de praia, em conjunto com o comandante do destacamento logístico;

2) Escolher o local para a instalação do comando da P. M.;
3) Superintender na execução do plano de circulação e nas demais actividades da P. M.;
4) Estabelecer locais de reunião para prisioneiros de guerra e campos de internamento para civis.

b. O comando da P. M. deve ficar próximo do comando logístico. No comando da P. M., devem registar-se, num mapa da situação, os detalhes actualizados das posições e outras informações que tenham interesse para as actividades da mesma.

c. Os locais de reunião e os depósitos para prisioneiros de guerra, são estabelecidos de acordo com as instruções do comandante do destacamento logístico. Se os efectivos da P. M. não forem suficientes para tomar conta do depósito, pode tornar necessária a utilização de tropas combatentes, as quais ficam subordinadas ao preboste, durante o tempo em que prestarem esse serviço.

d. Deve colocar-se o número suficiente de sinais indicadores de emergência, a fim de que os condutores, na testa de praia ou ao longo das vias que conduzem às linhas avançadas, não tenham dificuldades em encontrar as respectivas unidades.

Deve estabelecer-se um posto de fiscalização da circulação em cada estrada, no ponto em que esta entre na zona da praia. Na praia, onde o número considerável de viaturas tem de manobrar num espaço restrito, e onde as estradas são geralmente poucas e más, é necessário estabelecer uma rigorosa fiscalização da circulação.

117. ATRIBUIÇÕES DA POLÍCIA MILITAR NA TESTA DE PRAIA.

a. A P. M., na testa de praia, desempenha as missões que a seguir se indicam.

1) Fazer cumprir os regulamentos de circulação:

a) Mantendo na praia o número mínimo de pessoal e de viaturas;
b) Guiando o pessoal e as viaturas desembarcadas até às zonas de reunião;
c) Colocando sinais indicadores de emergência.

2) Estabelecer locais de reunião de extraviados.
3) Manter a disciplina:

a) Fazendo cumprir as disposições relativas à proibição de fumar;
b) Fazendo cumprir as ordens de ocultação de luzes;
c) Evitando a pilhagem.

4) Estabelcer e tomar a seu cargo os locais de reunião e os depósitos de prisioneiros de guerra.

b. Numa testa de praia, é indispensável um alto nível de disciplina. Depois das primeiras 24 horas surge, geralmente, uma reacção de fadiga e indolência que tende a crescer, se não for notada e contrariada imediatamente. A testa de praia é sempre vulnerável a ataques aéreos, terrestres, ou por mar.

118. ATRIBUIÇÕES DA POLÍCIA MILITAR NO ESCALÃO DE ASSALTO.

A P. M. que faça parte do escalão de assalto, tem, geralmente, as mesmas atribuições que foram indicadas para a P. M. da zona de combate. (Ver o Cap. I).

Secção II — A polícia militar em território ocupado

119. GENERALIDADES.

O governo militar é a forma mais lata de autoridade, que pode ser exercida por uma força militar sobre territórios, bens e habitantes dum país inimigo, ou sobre território considerado como beligerante. O estabelecimento do governo militar numa zona ocupada pelas nossas forças, implica a

de transportes públicos, conforme for determinado pela autoridade competente;

14) Manter estreita ligação com o serviço de informações militares, no que diga respeito aos movimentos e à deslocação das populações e à vigilância de actividades subversivas;

15) Fiscalizar a aplicação das determinações relativas aos abastecimentos como precaução contra o mercado negro;

16) Superintender nos cuidados e na alimentação a dispensar aos refugiados e aos habitantes locais, quando tal se tornar necessário;

17) Trabalhar em estreita ligação com os oficiais encarregados da administração civil.

122. ACTUAÇÃO.

a. A actuação da P. M., em território ocupado, varia muito com a situação particular de cada zona. Nas zonas povoadas, terá de fazer cumprir as ordens, emanadas do governo militar, relativas à segurança pública, assuntos de direito, matéria fiscal, serviços de utilidade pública, assuntos económicos, sanidade, etc. Se as forças da polícia civil estiverem em condições de poderem ser empregadas eficientemente, a actuação da P. M. passará a ser, principalmente, de superintendência. Se a polícia civil não puder actuar, a acção da P. M. tornar-se-á directa e, portanto, mais pormenorizada e complexa.

b. A P. M., que tenha recebido o encargo de fiscalizar um território ocupado, tem, frequentemente, de encarar situações de natureza e gravidade tão diversas, que não haverá regulamentação capaz de as prover a todas.

O agente da P. M. terá de orientar-se, muitas vezes, por certos princípios gerais e de, com frequência, conciliar a sua acção com as condições de momento.

123. FORÇAS PERTURBADORAS DA ORDEM.

a. A P. M. é geralmente encarregada de reprimir os movimentos provocados por acções perturbadoras da ordem que,

actuação da P. M., no sentido de fazer cumprir as determinações do governo militar, proteger a vida e a propriedade e restabelecer a lei e a ordem.

120. FIM.

A polícia militar que actuar em território ocupado, é atribuída ao comandante da zona de operações para o auxiliar a fazer cumprir a lei e a manter a ordem naquele território.

121. MISSÃO.

A missão geral da P. M. em território ocupado é fazer cumprir a lei, manter a ordem e a disciplina, proteger a propriedade e os habitantes da zona a que está atribuída, e fazer cumprir as determinações do governo militar. Deve além disso:

1) Ocupar zonas importantes através das quais hajam avançado as unidades de combate;
2) Eliminar os núcleos isolados de resistência inimiga;
3) Evitar a pilhagem;
4) Limpar a zona de actividades de guerrilha e de banditismo;
5) Tomar conta e assegurar a conservação de bens, registos e instalações, conforme for ordenado pela autoridade competente;
6) Actuar como uma força de segurança contra os ataques de forças inimigas;
7) Exercer uma rigorosa acção de polícia preventiva;
8) Assegurar a administração de cadeias e prisões;
9) Coadjuvar na reorganização da polícia civil;
10) Investigar os crimes cometidos por ou contra pessoal militar;
11) Fiscalizar a prostituição;
12) Vigiar os movimentos individuais, quer de pessoal militar quer civil;
13) Exercer vigilância sobre as viaturas particulares ou

duma maneira geral, se podem incluir numa das classes seguintes:

1) Movimentos revolucionários organizados para derrubar o governo militar;

2) Tumultos e práticas ilegais contra o governo militar, a pretexto de agravos locais ou de maior extensão;

b. A P. M. pode ser encarregada de evitar ou sufocar rigidos ou não contra o governo militar.

3) Tumultos de carácter racial, religioso ou político, diestas desordens; capturar ou destruir os grupos rebeldes e os seus chefes; proteger as autoridades administrativas e os elementos respeitadores da lei; e evitar a expansão da desordem.

124. SEGURANÇA.

a. A P. M. assegura a protecção dos pontos essenciais ao exercício do governo militar, e elabora planos para o emprego das suas forças, em casos de emergência. Quando haja oposição de forças inimigas, empregam-se todos os métodos e armas disponíveis para as vencer ou capturar, evitando-se, contudo, a aplicação de medidas punitivas ou represálias.

b. O emprego de um mínimo de efectivo, conjugado com uma acção oportuna e firme, será interpretado como sintoma de força, desencorajará futuras desordens e fará desaparecer a necessidade de aplicar medidas mais severas. A demora ou hesitação no uso da força serão, geralmente, interpretadas como indícios de fraqueza. Sòmente as autoridades superiores poderão ordenar a aplicação de medidas repressivas excepcionais.

125. ACTIVIDADES SUBVERSIVAS.

a. Os chefes de movimentos subversivos que possuam dotes oratórios e capacidade de organização política, vão-se, gradualmente, impondo e familiarizando com processos mais

eficientes para contrariar as medidas governamentais, e acabam por conseguir sublevar a população. Os homens deste tipo devem ser detidos sem demora, e conservados sob prisão, pois que serão excepcionalmente perigosos. Se forem postos em liberdade desenvolverão, animados por hostilidade maior e munidos de novos planos, actividade ainda mais perniciosa.

b. As informações acerca de actividades subversivas obtêm-se através dos órgãos de serviço de informações e da polícia e das pessoas afectas ao governo militar.

126. REPRESÁLIAS.

A missão da P. M. é manter a ordem na zona ocupada e não vingar-se dos actos hostis dos habitantes.

Se as represálias são exercidas de harmonia com ordens da autoridade competente as razões de tal procedimento devem ser expostas pùblicamente.

127. USO DE ARMAS DE FOGO.

Justifica-se a utilização de armas de fogo, pelos agentes da P. M., nas seguintes condições:

1) Para proteger a propriedade;
2) Para evitar a fuga de prisioneiros;
3) Para evitar que alguém caia nas mãos da populaça amotinada;
4) Para dispersar os grupos desordeiros ou amotinados, quando tal se não consiga por outros meios;
5) Em legítima defesa.

128. UTILIZAÇÃO DA POLÍCIA CIVIL.

a. A economia de esforço da P. M. obtém-se, principalmente, pela utilização do pessoal e meios da polícia local. Podem ser autorizados a continuar no desempenho das suas atribuições normais muitos membros da polícia civil local, desde que sejam devotados às suas funções de servidores públicos e efectivamente leais ao governo militar.

b. A polícia civil, que tenha demonstrado lealdade ao governo militar, pode ser escolhida e utilizada como auxiliar da P. M., dado o seu conhecimento da língua, costumes e geografia do território ocupado. Devem utilizar-se todos os órgãos e serviços civis existentes, desde que sejam compatíveis com as directivas estabelecidas pelo governo militar.

129. TUMULTOS.

a. *Generalidades.* As medidas para debelar um tumulto devem ser tomadas logo que ele surja. Muitas vezes, o aspecto disciplinado da P. M. é suficiente para produzir os resultados desejados. Do mesmo modo que a excitação, uma atitude disciplinada é contagiosa para a multidão; consequentemente, não se devem tomar medidas violentas e, em especial, medidas de represália, se não quando se tornem indispensáveis para proteger vidas ou bens de valor. É conveniente tentar, primeiro, dispersar a multidão, sòmente com a presença da tropa, que deverá avançar devagar, na formação adequada; em segundo lugar, caso o primeiro sistema não dê resultado, utilizar agressivos químicos, as coronhas das espingardas ou as baionetas; finalmente, se todos os outros meios tiverem sido ineficazes, empregar as armas de fogo. Os primeiros tiros devem ser feitos sòmente por atiradores escolhidos; como último recurso, dirige-se contra a multidão o fogo de toda a unidade.

A dispersão da multidão evita, geralmente, a formação de motins.

b. *Motins.* Uma multidão sediciosa, cujos elementos, agindo sob o estímulo de uma excitação intensa, perderam o senso próprio e o respeito pela lei, constitui um motim.

A consciência do número e a excitação colectiva podem galvanizar uma multidão, uni-la atrás de um chefe, e levá-la, finalmente, a sacrificar a razão e a vontade de cada indivíduo.

1) *Princípios de repressão de motins.* Quando a P. M. seja utilizada para sufocar tumultos, deve obedecer, estritamente, às ordens e instruções dos respectivos comandantes. Um motim é normalmente reprimido por

uma manifestação de força militar, e por uma proclamação, feita oralmente, pelos meios apropriados. Os princípios básicos para dispersar uma multidão ou reprimir um motim, abrangem:

a) dispersão rápida;
b) proibição de reunião;
c) detenção dos cabecilhas.

2) *Dispersão de um motim.* Sistematizando agora as medidas aplicáveis para a dispersão de motins referidas, inicialmente, verifica-se que são as seguintes:

a) exibição de força;
b) uso de agressivos químicos;
c) utilização das formações especiais;
d) fogo por atiradores escolhidos;
e) fogo por toda a unidade.

Estas medidas aplicam-se, normalmente, pela ordem por que estão indicadas, e segundo decisão tomada pelo comandante da força de P. M.

c. *Formações especiais para repressão de motins.* Para dispersar multidões e neutralizar motins desarmados, verifica-se a necessidade de introduzir certas modificações nas formações de combate, de forma a obter uma direcção mais íntima e um contacto mais directo entre os comandantes e os pelotões e esquadras empenhadas nessas missões.

Estas formações especiais sendo simples e flexíveis, devem poder fazer face a todas as situações, em que sejam utilizadas. Quando empregadas, a sua actuação deve ser ordenada e inteligente, a fim de obter o maior efeito psicológico possível.

Os tipos de formações utilizados na dispersão de multidões e motins desarmados são: a cunha; a diagonal (à direita ou à esquerda) e a linha.

Desenvolvem-se, geralmente, a partir da coluna de marcha, mas também podem fazê-lo a partir de qualquer outro

dispositivo. Podem obter-se outras formações eficientes, dobrando, ampliando ou combinando os tipos referidos.

1) *Cunha.* A cunha é formação ofensiva, que geralmente se emprega para dispersar, abrir uma brecha ou penetrar numa multidão ou grupo amotinado. A cunha é usada para desimpedir uma rua, ou para deter indivíduos que façam parte de um motim. Os flancos da cunha podem ser reforçados por apoio lateral.
2) *Diagonal.* A formação em diagonal emprega-se para afastar a multidão que se encontre junto a um edifício, ou para a desviar da direcção que leva, forçando-a a seguir para onde pareça mais conveniente; aplica-se para reforçar um ou ambos os flancos de uma cunha.
3) *Linha.* A formação em linha aplica-se, geralmente, como um cordão destinado a vedar determinada zona à multidão, impedindo-a, por exemplo, de entrar numa rua. Utiliza-se, também, para afastar a multidão, que se encontre aglomerada, em locais de área muito reduzida.
4) *Reunião.* Para voltar à formação normal, a partir de qualquer das formações atrás referidas, é dada a voz de: reunião.

130. ARMAS.

As principais armas usadas pela P. M., para sufocar tumultos e desordens, são a espingarda, a baioneta e a pistola-metralhadora. Quando os desordeiros sejam de têmpera muito violenta ou quando os efectivos disponíveis sejam pequenos, não se deve correr o risco de ter de efectuar combates à baioneta. Não se devem empregar armas de defesa como os bastões, pois o seu uso tem como consequência a dispersão das tropas na multidão, e a transformação da situação de força numa série de conflitos individuais. O uso de gases não tóxicos é muito eficiente.

131. ACTIVIDADES DE GUERRILHA.

As actividades de guerrilha resultam frequentemente da convicção, após a derrota das tropas em campanha, de que

não é já possível continuar a luta por uma forma organizada. A P. M. deve procurar sufocar as actividades de guerrilha de forma rápida e enérgica. Os chefes das guerrilhas devem ser ràpidamente capturados, para desencorajar as actividades futuras dos seus partidários.

se emprega para dispersar, penetrar numa multidão ou grupo amotinado. A cunha é usada para desimpedir uma rua, ou para deter indivíduos que façam parte de um motim. Os flancos da cunha podem ser reforçados por apoio lateral.

2) *Diagonal.* A formação em diagonal emprega-se para afastar a multidão que se encontre junto a um edifício, ou para a desviar da direção que leva, forçando-a a seguir para onde parece não conveniente; aplica-se para reforçar um ou ambos os flancos de uma cunha.

3) *Linha.* A formação em linha emprega-se, geralmente, como um cordão destinado a isolar determinada zona à multidão, impedindo-a, por exemplo, de entrar numa rua. Utiliza-se, também, para afastar a multidão, que se encontre aglomerada, em locais de área muito reduzida.

4) *Reunião.* Para voltar à formação normal, a partir de qualquer das formações atrás referidas, é dada a voz de: reunião.

130. ARMAS.

As principais armas usadas pela P. M. para sufocar tumultos e desordens, são a espingarda, a baioneta e a pistola-metralhadora. Quando os desordeiros sejam de têmpera muito violenta ou quando os efectivos disponíveis sejam pequenos, não se deve correr o risco de ter de efectuar combates à baioneta. Não se devem empregar armas de defesa como os bastões, pois o seu uso tem como consequência a dispersão das tropas na multidão, e a transformação da situação de força numa série de conflitos individuais. O uso de gases não tóxicos é muito eficiente.

131. ACTIVIDADES DE GUERRILHA.

As actividades de guerrilha resultam frequentemente da convicção, após a derrota das tropas em campanha, de que

CAPÍTULO IX

PRISIONEIROS DE GUERRA

Secção I — Convenções internacionais

132. GENERALIDADES.

a. O tratamento de prisioneiros de guerra rege-se, presentemente, pelas Convenções de Genebra, de 27 de Julho de 1929, sobre prisioneiros de guerra e sobre feridos e doentes nos exércitos em campanha, ambas assinadas e ratificadas por Portugal, assim como pela maior parte das Nações.

b. A expressão prisioneiros de guerra aplica-se, em primeiro lugar, a todas as pessoas, combatentes ou não, pertencentes às forças armadas de uma nação beligerante, que sejam capturados pelo inimigo no decurso das operações militares. Os elementos pertencentes às milícias e aos corpos de voluntários que reúnam certas condições, e os habitantes dum território que, em determinadas circunstâncias tomem as armas, para resistir a tropas invasoras, consideram-se, também, uma vez capturados, prisioneiros de guerra.

133. OBJECTO DAS CONVENÇÕES.

a. A «Convenção relativa ao tratamento dos prisioneiros de guerra» define quais as pessoas a quem deve ser aplicada

esta designação, e regula, em detalhe, o tratamento que lhes é devido, incluindo assistência, alimentação e vestuário; a disciplina interna dos campos de prisioneiros e as sanções penais que lhes são aplicáveis; trabalho e salário; relações com o exterior; representação; transmissão de informações sobre prisioneiros e fim do cativeiro.

b. A «Convenção para melhorar a situação dos feridos e doentes nos exércitos em campanha», compreende directivas acerca do tratamento a dispensar ao pessoal do Serviço de Saúde, aos capelães e a outro pessoal protegido, que haja sido capturado.

c. Estas Convenções foram revistas pela Conferência diplomática de Genebra de 1949, que adoptou, com data de 12 de Agosto de 1949, a «Convenção de Genebra relativa ao tratamento dos prisioneiros de guerra» e a «Convenção de Genebra para melhorar a situação dos feridos e doentes nos exércitos em campanha», ambas assinadas, mas ainda não ratificadas.

Quando tal ratificação se efectuar, as Convenções de 1929 serão substituídas pelas Convenções de 1949, cujas disposições passarão a aplicar-se às relações entre beligerantes que nelas sejam partes.

d. Todo o pessoal militar deve estar perfeitamente informado acerca do conteúdo destas disposições, já como medida de protecção no caso de ser feito prisioneiro, já porque a violação de qualquer destas disposições não constitui, apenas uma violação de leis portuguesas, mas pode levar o inimigo a exercer represálias sobre prisioneiros nossos, sujeitando além disso o nosso país a críticas desfavoráveis, por parte da opinião pública internacional. Todos os oficiais cujo comando possa envolver qualquer responsabilidade no tratamento de prisioneiros de guerra, devem promover cursos de instrução acerca das disposições aplicáveis destas Convenções, procurando não perder nenhuma oportunidade de mostrar como é importante o conhecimento perfeito dessas disposições.

e. As disposições deste Capítulo constituem um comple-

mento dos textos das Convenções e publicam-se para servir de guia a todos quantos tenham responsabilidades na custódia militar de prisioneiros de guerra.

f. A Convenção sobre prisioneiros de guerra (Art. 2.º) estabelece:

«Os prisioneiros de guerra ficam em poder da potência inimiga, mas não dos indivíduos ou corpos de tropas que os capturaram;

Devem ser tratados, em todas as circunstâncias, com humanidade e ser protegidos especialmente contra actos de violência, insultos e curiosidade pública. As medidas de represália contra eles são interditas».

O artigo 3.º da mesma Convenção determina:

«Os prisioneiros de guerra têm direito ao respeito da sua pessoa e da sua honra.

§ — As mulheres serão tratadas com todas as deferências devidas ao seu sexo. Os prisioneiros conservam a sua plena capacidade civil».

Secção II — Captura de prisioneiros

134. MEDIDAS PRELIMINARES.

a. *Desarmamento.* No acto de captura, os prisioneiros devem ser desarmados e revistados, para se lhes retirarem armas que tenham ocultas e os documentos de que sejam portadores. Quando isto não for praticável no acto de captura, deve realizar-se logo que possível.

b. *Separação.* Logo que as circunstâncias o permitam, os prisioneiros devem ser separados por forma a constituírem-se grupos distintos oficiais, de sargentos, de praças, de civis e de desertores. Esta separação deve manter-se durante a evacuação.

135. INTERROGATÓRIO E REVISTA.

a. O interrogatório e a revista em pormenor dos prisioneiros, compete aos destacamentos ou equipas de interrogadores, os quais actuam sob a direcção do oficial de informações da unidade. Quando se não disponham destes elementos, aquelas operações serão realizadas sob a fiscalização do mesmo oficial.

b. Não se poderá exercer coacção sobre os prisioneiros de guerra ou outro pessoal, para obter informações acerca da situação do seu exército ou do seu país. Os prisioneiros ou outras pessoas que se recusarem a responder a tais perguntas, não poderão ser ameaçados, insultados ou expostos a tratamentos desagradáveis ou discriminatórios de qualquer espécie.

A exploração dos prisioneiros e de outras pessoas como origem de notícias, não é proibida e devem sempre tomar-se providências para que seja efectuada.

136. DOCUMENTOS.

a. Os documentos retirados aos prisioneiros devem ser marcados por forma a definir-se o seu portador; em seguida, os documentos devem ser emaçados e entregues à escolta a fim de acompanharem o prisioneiro, durante toda a evacuação; excepcionalmente, poderão ser enviados pelos canais de informação, precedendo a evacuação do prisioneiro. Assim, nos escalões superiores, os interrogadores terão simultâneamente à sua disposição os documentos e o prisioneiro a que disserem respeito.

b. Deverão tomar-se as medidas necessárias para evitar que os prisioneiros destruam qualquer documento de que sejam portadores.

137. HAVERES NA POSSE DOS PRISIONEIROS.

a. Quando o prisioneiro é revistado, os seus haveres poderão ser confiscados, arrestados ou deixados na sua posse, con-

forme tiver sido determinado pelo comando de agrupamento de tropas, divisão ou escalão superior. Os documentos militares são confiscados. Os outros documentos de valor militar que sejam propriedade pessoal do prisioneiro serão arrestados mediante ordem dum oficial, devendo mencionar-se num registo especial as características do documento e do seu proprietário, e a este deverá ser dado um recibo do qual conste, de forma legível, o nome, o posto e a unidade da entidade que passa o recibo.

b. Os documentos que identifiquem pessoal protegido pela «Convenção sobre feridos e doentes do exército em campanha» não deverão ser retirados aos prisioneiros.

c. Todos os artigos de material de guerra ou de equipamento, excepto máscara antigás, capacete, artigos de vestuário e para alimentação, são retirados e confiscados.

d. Os prisioneiros não poderão ter na sua posse enquanto internados (haveres arrestados), material de transmissões, máquinas fotográficas, lanternas eléctricas, binóculos, emblemas de unidades, artigos que possam contribuir para a transmissão de sinais ou de informações, ou para a sua evasão e quaisquer outros fixados pelo Ministério do Exército ou comandante-chefe.

e. Os prisioneiros de guerra poderão conservar em seu poder insígnias de posto e de nacionalidade, condecorações, artigos de vestuário e para alimentação, capacete, máscara antigás cartões de identidade e todos os artigos de uso pessoal excepto os que devam ser retirados por motivos de segurança.

138. ESCOLTAS.

a. As tropas necessárias para escoltar prisioneiros para a retaguarda, deverão ser destacadas sempre que possível, das unidades em reserva. Até à chegada dos prisioneiros ao regimento, é de toda a vantagem que, pelo menos, um dos

135. INTERROGATÓRIO E REVISTA.

a. O interrogatório e a revista em pormenor dos prisioneiros, compete aos destacamentos ou equipas de interrogadores, os quais actuam sob a direcção do oficial de informações da unidade. Quando se não disponham destes elementos, aquelas operações serão realizadas sob a fiscalização do mesmo oficial.

b. Não se poderá exercer coacção sobre os prisioneiros de guerra ou outro pessoal, para obter informações acerca da situação do seu exército ou do seu país. Os prisioneiros ou outras pessoas que se recusarem a responder a tais perguntas, não poderão ser ameaçados, insultados ou expostos a tratamentos desagradáveis ou discriminatórios de qualquer espécie.

A exploração dos prisioneiros e de outras pessoas como origem de notícias, não é proibida e devem sempre tomar-se providências para que seja efectuada.

136. DOCUMENTOS.

a. Os documentos retirados aos prisioneiros devem ser marcados por forma a definir-se o seu portador; em seguida, os documentos devem ser emaçados e entregues à escolta a fim de acompanharem o prisioneiro, durante toda a evacuação; excepcionalmente, poderão ser enviados pelos canais de informação, precedendo a evacuação do prisioneiro. Assim, nos escalões superiores, os interrogadores terão simultâneamente à sua disposição os dócumentos e o prisioneiro a que disserem respeito.

b. Deverão tomar-se as medidas necessárias para evitar que os prisioneiros destruam qualquer documento de que sejam portadores.

137. HAVERES NA POSSE DOS PRISIONEIROS.

a. Quando o prisioneiro é revistado, os seus haveres poderão ser confiscados, arrestados ou deixados na sua posse, con-

forme tiver sido determinado pelo comando de agrupamento de tropas, divisão ou escalão superior. Os documentos militares são confiscados. Os outros documentos de valor militar que sejam propriedade pessoal do prisioneiro serão arrestados mediante ordem dum oficial, devendo mencionar-se num registo especial as características do documento e do seu proprietário, e a este deverá ser dado um recibo do qual conste, de forma legível, o nome, o posto e a unidade da entidade que passa o recibo.

b. Os documentos que identifiquem pessoal protegido pela «Convenção sobre feridos e doentes do exército em campanha» não deverão ser retirados aos prisioneiros.

c. Todos os artigos de material de guerra ou de equipamento, excepto máscara antigás, capacete, artigos de vestuário e para alimentação, são retirados e confiscados.

d. Os prisioneiros não poderão ter na sua posse enquanto internados (haveres arrestados), material de transmissões, máquinas fotográficas, lanternas eléctricas, binóculos, emblemas de unidades, artigos que possam contribuir para a transmissão de sinais ou de informações, ou para a sua evasão e quaisquer outros fixados pelo Ministério do Exército ou comandante-chefe.

e. Os prisioneiros de guerra poderão conservar em seu poder insígnias de posto e de nacionalidade, condecorações, artigos de vestuário e para alimentação, capacete, máscara antigás cartões de identidade e todos os artigos de uso pessoal excepto os que devam ser retirados por motivos de segurança.

138. ESCOLTAS.

a. As tropas necessárias para escoltar prisioneiros para a retaguarda, deverão ser destacadas sempre que possível, das unidades em reserva. Até à chegada dos prisioneiros ao regimento, é de toda a vantagem que, pelo menos, um dos

elementos da escolta tenha participado na captura, o que lhe permitirá prestar aos interrogadores todas as informações relativas à captura.

b. As tropas destacadas para escolta devem:

1) Evitar as fugas;
2) Manter constantemente a separação dos grupos de prisioneiros;
3) Evitar que os prisioneiros destruam ou se desfaçam de qualquer documento ou insígnia;
4) Evitar que qualquer pessoa, não sendo interrogador autorizado, fale com os prisioneiros;
5) Evitar que se forneçam alimentos, bebidas ou cigarros aos prisioneiros, antes do interrogatório;
6) Impor silêncio permanente entre os prisioneiros;
7) Entregar os prisioneiros no local de reunião do escalão superior o mais cedo possível;
8) Reunir quaisquer documentos ou insígnias deixados cair ou deitados fora pelos prisioneiros, missão que deverá ser atribuída aos homens de escolta que se desloquem na cauda da coluna. Os documentos, etc., assim obtidos deverão ser marcados por forma a identificá-los com o prisioneiro que os possuia.

c. Se a unidade que capturou o prisioneiro dispuser de *Etiquetas de Prisioneiro de Guerra*, preencherá uma para cada um e prendê-la-á ao seu vestuário.

Se tal não for o caso, ao comandante da escolta deverá ser entregue um recibo do qual conste:

— Data/hora da captura;
— Local de captura;
— Unidade que fez os prisioneiros;
— Circunstâncias da sua captura.

139. EVACUAÇÃO.

Os itinerários de evacuação dos prisioneiros de guerra seguem, geralmente, os de evacuação de feridos. Os prisio-

neiros de guerra que não estejam feridos, podem ser utilizados como maqueiros dos seus camaradas ou mesmo do nosso pessoal mais gravemente atingido. Os nossos feridos sem gravidade podem ser utilizados, sempre que seja possível, nas escoltas de prisioneiros.

Secção III — Guarda dos prisioneiros

140. LOCAL DE REUNIÃO DE PRISIONEIROS DE GUERRA DIVISIONÁRIO.

a. O local de reunião de prisioneiros de guerra divisionário deve ficar perto do posto de comando da divisão, mas fora das suas vistas e dos sons que nele se produzam. Deve ser fácil o seu acesso a partir do itinerário principal de reabastecimento e, se possível, estar protegido contra os tiros de artilharia e a observação aérea. O local de reunião deve ser instalado por forma a permitir interrogatórios durante os períodos de ocultação de luzes.

b. Normalmente, designa-se para cada divisão um local de reunião.

141. ACTUAÇÃO DA P. M.

a. *Recepção de prisioneiros.* Os prisioneiros de guerra são recebidos no local de reunião de prisioneiros de guerra da divisão, pela P. M. Aos comandantes das escoltas deverá ser passado um recibo do qual conste o número de prisioneiros recebidos e a indicação dos documentos entregues.

b. *Revista.* A revista cuidadosa de cada prisioneiro está a cargo da P. M., sob a vigilância e superintendência do pessoal de informações. Cada artigo ou documento retirado ao prisioneiro deve ser marcado, de forma a saber-se quem o possuia. Isto é especialmente importante no caso de artigos ou documentos de valia para fins de informação.

c. *Guarda.* A P. M. da divisão estabelece a guarda dos prisioneiros de guerra no local de reunião divisionário. Se

um prisioneiro tenta fugir ou ultrapassa um limite estabelecido, a sentinela ou qualquer membro da guarda que o veja, deve gritar: «Alto!». Se o prisioneiro não parar imediatamente, a sentinela ou guarda gritar-lhe-á, de novo, «Alto!» e, se necessário, ainda uma terceira vez. Se não houver outro meio de evitar a fuga, disparará contra ele.

O prisioneiro que tente fugir será sujeito, depois de recapturado, a uma vigilância especial, na medida julgada necessária para evitar a repetição da tentativa. Qualquer tentativa de fuga organizada deverá ser sufocada pela força das armas.

d. *Cuidados a ter com os prisioneiros.* Sempre que seja possível serão fornecidas rações de víveres e água aos prisioneiros de guerra, após os interrogatórios, no local de reunião. Prestar-se-ão socorros aos doentes e feridos.

e. *Pessoal protegido.* Devem utilizar-se, sempre que possível, os serviços do pessoal protegido inimigo (pessoal do serviço de saúde e capelães), concedendo-se-lhe autorização para actuar, de uma forma regular, no tratamento dos prisioneiros de guerra.

f. *Evacuação.* A evacuação do local de reunião de prisioneiros de guerra da divisão para a retaguarda compete à P. M. do exército. O sistema usual de evacuação é o indicado gràficamente na figura 20. Esta evacução efectua-se ao longo das linhas de abastecimento, para utilizar as colunas de abastecimento em movimento de retorno. A escolta de prisioneiros de guerra requer firmeza e vigilância atenta. Mantém-se a separação dos prisioneiros. É proibido que conversem. Antes da partida, os prisioneiros são avisados de que, se tentarem fugir, não obedecendo às ordens que lhes forem dadas, podem ser punidos. O oficial ou graduado encarregado de um grupo de prisioneiros que se desloque a pé, deve formá-los em coluna cerrada, que será precedida, seguida e flanqueada por membros da escolta. As escoltas para prisioneiros transportados em viaturas motorizadas, por caminhos de ferro ou em barcos, devem organizar-se de forma a garantir uma vigilância adequada e permanente. As escoltas devem, se for possível, incluir um intérprete, para traduzir as ordens aos prisioneiros.

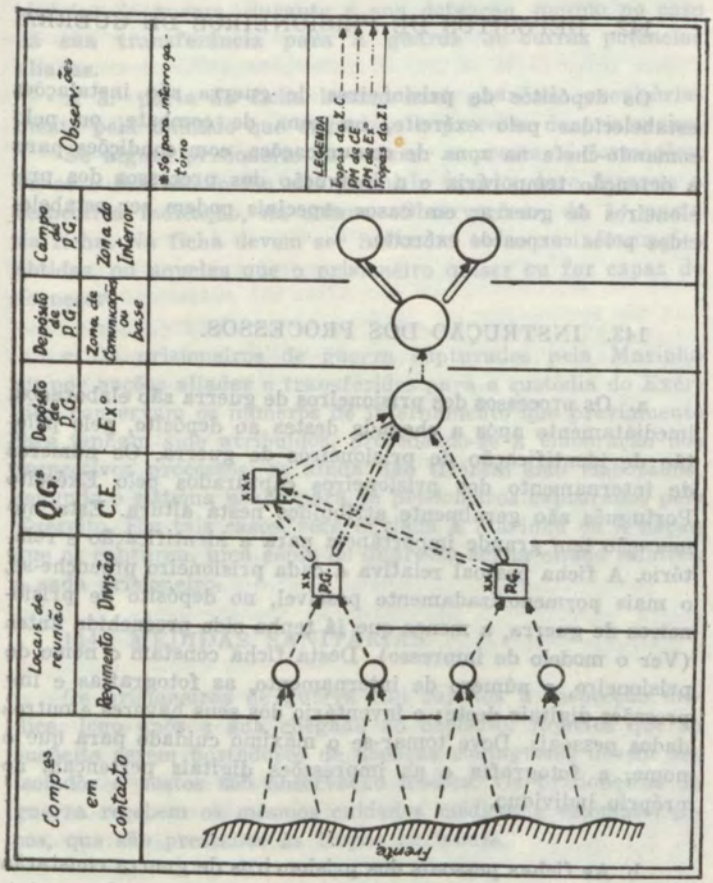

Comp.as em Contacto
Locais de reunião
Regimento
Divisão
Q.G.e
C.E.
Depósito de P.G.
Ex.o
Depósito de P.G.
Zona de Comunicação ou base
Campo de P.G.
Zona do Interior
Observações
* Só para internatório
LEGENDA
Tropas da I.C.
PM do CE
PM do Ex.o
Tropas da I.I
XXX
XX
P.G.
Frente

Fig. 20

142. DEPÓSITOS DE PRISIONEIROS DE GUERRA.

Os depósitos de prisioneiros de guerra são instalações estabelecidas pelo exército, na zona de combate, ou pelo comando-chefe na zona de comunicações, com condições para a detenção temporária e a instrução dos processos dos prisioneiros de guerra; em casos especiais podem ser estabelecidos pelos corpos de exército.

143. INSTRUÇÃO DOS PROCESSOS.

a. Os processos dos prisioneiros de guerra são elaborados, imediatamente após a chegada destes ao depósito, pelo pelotão de identificação de prisioneiros de guerra. Os números de internamento dos prisioneiros capturados pelo Exército Português são geralmente atribuídos nesta altura. Esta numeração tem grande importância para a identificação e relatório. A ficha pessoal relativa a cada prisioneiro preenche-se, o mais pormenorizadamente possível, no depósito de prisioneiros de guerra, a menos que já tenha sido preenchida antes (Ver o modelo de impresso). Desta ficha constam o nome do prisioneiro, o número de internamento, as fotografias e impressões digitais deste; o inventário dos seus haveres e outros dados pessoais. Deve tomar-se o máximo cuidado para que o nome, a fotografia e as impressões digitais pertençam ao próprio indivíduo.

b. As fichas pessoais dos prisioneiros de guerra constarão de 3 partes e serão preenchidas em duplicado, sendo o original em papel de cor branca e a cópia em papel de cor verde. O seu preenchimento será feito duma só vez, utilizando papel químico.

As fichas deverão ser preenchidas, na medida do possível, à máquina ou à mão em maiúsculas.

As cópias em papel verde serão enviadas para a Repartição de Informações sobre prisioneiros de guerra.

A 1.ª e a 2.ª partes da ficha branca acompanharão o pri-

sioneiro de guerra, durante a sua detenção, mesmo no caso da sua transferência para a guarda de outras potências aliadas.

A 3.ª parte da ficha branca será guardada provisòriamente pela unidade que organizou o processo do prisioneiro.

Se algum prisioneiro se recusar a prestar informações, ou se o seu estado lhe não permitir fazê-lo, deve fazer-se a respectiva indicação, na coluna «Observações», da 1.ª parte da ficha. Na ficha devem ser indicadas todas as informações obtidas, ou aquelas que o prisioneiro quiser ou for capaz de fornecer.

c. Os prisioneiros de guerra capturados pela Marinha ou por nações aliadas e transferidos para a custódia do Exército, conservam os números de internamento que prèviamente lhes tenham sido atribuídos, procedendo-se à elaboração dos respectivos processos, se ainda não tiverem sido elaborados, segundo o sistema usado para os prisioneiros capturados pelo Exército. Em tais casos, será enviada à Marinha ou à nação que os capturou, uma cópia do impresso acima citado relativa a cada prisioneiro.

144. MEDIDAS SANITÁRIAS.

Os prisioneiros de guerra são sujeitos à inspecção médica, logo após a sua chegada ao depósito. Aqueles que se suspeite serem portadores de doenças contagiosas devem ser isolados e postos sob observação médica. Os prisioneiros de guerra recebem os mesmos cuidados médicos e estomatológicos, que são prestados às tropas nacionais.

145. GUARDA.

Os prisioneiros de guerra, nos depósitos, ficam sob a vigilância das companhias de escolta e guarda da P. M. ou de tropas de combate.

146. CAMPOS DE PRISIONEIROS DE GUERRA.

Os campos de prisioneiros de guerra são instalações

permanentes ou semipermanentes na zona do Interior, estabelecidas para o internamento de prisioneiros de guerra. Podem fazer parte de outras instalações militares ou ser independentes. A área de cada campo deve proporcionar espaço bastante para os edifícios necessários ao alojamento dos prisioneiros e à administração; para recreio e entretenimento dentro de casa e ao ar livre; messe; cantina, banhos e latrinas, e para outros fins considerados convenientes.

147. ADMINISTRAÇÃO DOS CAMPOS.

a. Cada campo funciona sob o comando de um oficial responsável. Todos os regulamentos, ordens, avisos e publicações devem ser comunicados numa língua que os prisioneiros compreendam.

b. Os registos e os relatórios sobre o pessoal, necessários nos campos, bem como nas outras instalações para prisioneiros de guerra, serão, de uma maneira geral, semelhantes aos mantidos pelas nossas próprias unidades.

Devem manter-se os registos relativos a pagamentos, vestuário, equipamento, hospitalização, transferências, punições e matérias semelhantes.

c. Em cada campo, os prisioneiros escolherão entre si um representante, geralmente o oficial prisioneiro de mais alta patente ou mais antigo, para que lhes sirva de intermediário perante as autoridades militares e as potências protectoras. A escolha do representante e a sua permanência no desempenho das funções estão sujeitos à aprovação do comandante do campo. O pessoal médico e os capelães não se consideram prisioneiros de guerra, e não são, portanto, elegíveis como representantes dos prisioneiros. Se, no mesmo campo existirem oficiais, sargentos e praças, prisioneiros, cada um dos dois grupos terá o seu representante.

148. ENQUADRAMENTO.

Os prisioneiros devem ser agrupados em companhias, logo que seja possível, após a sua chegada.

Os prisioneiros de mais de uma raça ou nacionalidade não devem ficar no mesmo campo. Cada companhia é comandada por um oficial coadjuvado por sargentos e praças.

Secção IV — Tratamento dos prisioneiros

149. ABASTECIMENTOS E EQUIPAMENTO.

a. *Vestuário.* Não será fornecido fardamento ou vestuário aos prisioneiros, a menos que as circunstâncias ou o clima o tornem necessário. Os uniformes dos prisioneiros são limpos e usados enquanto seja possível. Os prisioneiros são autorizados a usar os distintivos do seu posto e as condecorações. Não será fornecido aos prisioneiros de guerra nenhum artigo do uniforme do Exército Português, a menos que esteja tão modificado que não possa dar lugar a confusões. O vestuário exterior usado pelos prisioneiros de guerra será devidamente marcado com as letras P. G., com excepção dos vestuário dos oficiais e dos uniformes nacionais dos sargentos e praças. O vestuário do pessoal protegido é marcado com as letras P. P.

b. *Rações.* Aos prisioneiros de guerra serão fornecidas as mesmas rações previstas para o Exército Português, mas, a pedido daqueles, poderão estas ser substituídas por artigos das suas próprias rações habituais, quando deles se disponha.

c. *Artigos diversos.* Fornecer-se-ão aos prisioneiros artigos para as camas e combustível, na medida das necessidades. Os campos de prisioneiros devem dispor de utensílios de sapateiro, barbeiro, alfaiate e outros; e também do material necessário para o arranjo do vestuário e do equipamento, de forma a poder satisfazer a maior parte das necessidades dos prisioneiros de guerra. O vestuário, equipamento e outros abastecimentos para os prisioneiros são fornecidos de acordo com determinações emanadas do Ministério do Exército.

d. *Cantinas.* Sempre que possível estabelecem-se cantinas nos depósitos e nos campos de prisioneiros onde poderão

ser comprados tabaco, goluseimas, artigos de higiene, certos produtos alimentícios e outros abastecimentos cuja venda esteja autorizada. Os prisioneiros farão as suas compras por meio de vales ou cédulas com que forem pagos. Os lucros reverterão para um fundo dos prisioneiros de guerra, a aplicar em benefício de todos os prisioneiros para melhorar as suas condições de saúde e bem-estar.

150. TRATAMENTO MÉDICO E MEDIDAS SANITÁRIAS.

Os prisioneiros de guerra são sujeitos a inspecção médica, logo após a sua chegada ao campo. Os cuidados prestados aos prisioneiros de guerra são os mesmos que os dispensados às tropas nacionais, incluindo a hospitalização, se necessário.

Pelo menos uma vez por mês deve efectuar-se uma inspecção médica às companhias de prisioneiros de guerra e uma inspecção sanitária às instalações dos campos. Os prisioneiros de guerra e o pessoal protegido, que tenham tido a prática e o treino adequado, deverão ser utilizados o mais possível, nas actividades médicas e sanitárias, indispensáveis ao bem-estar dos outros prisioneiros.

151. CORREIO E CENSURA.

O direito de um prisioneiro de guerra enviar e receber correspondência pessoal, incluindo volumes, é garantido por disposições especiais da Convenção sobre prisioneiros de guerra, mas está sujeito, por outro lado a certas limitações que pode ser conveniente impor.

1) Dentro do período máximo de uma semana, a contar da chegada do prisioneiro ao campo na zona do Interior, e no caso de doença ou de transferência de um campo para outro, a cada prisioneiro serão dadas facilidades para enviar para sua casa, um cartão onde indique o seu nome e número de série, assim como o nome e a direcção do campo, e refira o estado de saúde.

2) Os prisioneiros podem corresponder-se com as suas famílias. Toda a correspondência dos prisioneiros de guerra deverá ser censurada, e todo o correio a eles dirigido deverá ser examinado, segundo instruções do Ministério do Exército.

3) Nenhum prisioneiro poderá entregar qualquer papel, documento, nota ou mensagem escrita a quem quer que visite o campo, incluindo os representantes das potências protectoras.

152. EVASÃO.

Quando, numa zona de operações, se verifique a evasão de um prisioneiro de guerra, o comandante do depósito ou da escolta (se a evasão se realizar em trânsito) notificará imediatamente todas as autoridades civis e militares das proximidades, as de outras localidades por onde seja provável a passagem do prisioneiro e, ainda, os comandos superiores. A notificação da evasão deve ser acompanhada pela melhor descrição possível do evadido e por qualquer outra informação que pareça útil para a recaptura deste. O preboste superior e os oficiais encarregados de fazer cumprir as leis civis devem ser notificados acerca de todas as evasões e recapturas.

153. JULGAMENTOS E PENAS.

a. *Generalidades.* Os prisioneiros de guerra estarão sujeitos às leis, regulamentos e ordens em vigor no Exército Português, incluindo o Código de Justiça Militar e ainda às leis do País.

Estarão sujeitos aos julgamentos e penas dos tribunais militares e dos tribunais de guerra, e às penas disciplinares impostas pelos comandantes, na mesma medida e com as mesmas limitações, privilégios e imunidades previstas para os militares do Exército nacional, e tendo em conta as disposições especiais prescritas na Convenção sobre prisioneiros de guerra e nas directivas do Ministério do Exército.

b. *Pequenos delitos.* Os pequenos delitos e infracções

cometidas pelos prisioneiros de guerra que estejam sob custódia da P. M. são da competência dos comandantes das companhias, depósitos e campos de prisioneiros, por meio de providências administrativas que evitem a indisciplina, tais como a suspensão de privilégios enquanto não forem cumpridas determinadas ordens, ou por meio de penas disciplinares impostas nos termos regulamentares.

Não será imposta aos prisioneiros qualquer pena proibida pela Convenção de Genebra.

154. CONTINÊNCIAS E HONRAS MILITARES.

Além das continências e honras exigidas pelos regulamentos em vigor nos seus exércitos nacionais, os prisioneiros serão obrigados a prestar as que estão determinadas para o Exército Português, pelo «Regulamento de Continências e Honras Militares» e ainda as enumeradas nas directivas do Ministério do Exército relativas a prisioneiros de guerra. Os prisioneiros deverão:

1) Durante a execução do hino nacional por banda militar ou música civil em actos oficiais ou da marcha de continência ao içar ou arrear da bandeira nacional, tomar a posição de sentido e fazer a continência quando uniformizado ou descobrir-se quando em trajo civil;
2) Saudar militarmente todos os oficiais das forças portuguesas. Os oficiais prisioneiros de guerra não serão obrigados a saudar senão os oficiais de graduação superior ou igual, mas deverão corresponder a todas as continências;
3) Quando estiverem ao ar livre, fazer a continência aos oficiais de graduação superior ou igual, devendo, contudo, durante o trabalho, só fazer a continência aos oficiais quando estes se lhes dirigirem;
4) Não fazer a continência quando em formatura, salvo se estiverem a comandar, mas tomar a posição de sentido quando algum oficial se lhes dirigir;
5) Quando um oficial de graduação superior ou igual

entrar numa sala, descobrir-se e tomar a posição de sentido;

6) O comandante do campo ou depósito, qualquer que seja a sua graduação, deve ser saudado militarmente por todos os prisioneiros nele internados.

155. TRABALHO.

a. *Natureza do trabalho.* Os soldados prisioneiros de guerra poderão ser empregados como trabalhadores, desde que sejam fìsicamente aptos; os sargentos só poderão ser encarregados de vigiar os trabalhos; tanto os oficiais como os sargentos apenas poderão ser autorizados a executar qualquer trabalho, desde que o solicitem. O trabalho dos prisioneiros pode estar ligado com a administração do campo como sucede quando são empregados, por exemplo, como cozinheiros, amanuenses e ordenanças ou impedidos dos oficiais prisioneiros; tais actividades devem ser devidamente autorizadas e fiscalizadas. Os trabalhos executados pelos prisioneiros de guerra não devem ser insalubres ou perigosos, nem ter qualquer relação directa com as operações de guerra, sendo expressamente proibido o emprego de prisioneiros no fabrico e transporte de armas ou munições. Não será exigida aos prisioneiros de guerra a prestação de serviços pessoais aos elementos do Exército Português.

b. *Administração e vigilância.*

1) Os oficiais comandantes das companhias de prisioneiros de guerra fornecem o número de prisioneiros necessário aos trabalhos, tendo em conta a graduação e aptidões destes.

2) Os prisioneiros de guerra são contados e inspeccionados antes de partirem para o trabalho; após terem voltado, são de novo contados, inspeccionados e, se necessário, revistados. De vez em quando efectuam-se contagens especiais.

3) Quando os prisioneiros de guerra sejam utilizados em trabalhos por conta de entidades estranhas ao Ministério do Exército, este continua responsável pela

guarda, alimentação, vestuário, alojamento e assistência médica que lhes for devida.

c. *Salário e descanso.*

1) Os prisioneiros de guerra não receberão salário pelos trabalhos relativos à administração, arranjo e conservação dos campos. Os prisioneiros empregados noutros trabalhos terão direito a um salário. O pagamento faz-se por meio de cupões ou senhas da cantina, conforme as directivas do Ministério do Exército.

2) Aos prisioneiros de guerra deve conceder-se um dia de descanso (24 horas consecutivas) por semana, de preferência ao domingo. Em casos de emergência poderá exigir-se-lhes trabalho durante dez dias seguidos, sem nenhum dia de descanso.

156. HAVERES PESSOAIS.

Os haveres pessoais dos prisioneiros de guerra continuam a pertencer-lhes. O dinheiro ser-lhes-á retirado, mas sòmente sob a autoridade de um oficial que passará o respectivo recibo e tomará as medidas necessárias para creditar, na conta de cada prisioneiro, a quantia dele recebida. Todos os haveres pessoais recebidos ou retirados a cada prisioneiro serão discriminados num impresso, embalados com segurança e enviados com o proprietário para o campo de prisioneiros, onde ele venha a ser, finalmente, internado. Ao prisioneiro de guerra será entregue um recibo de todos os haveres pessoais que lhe tenham sido retirados.

Todas as embalagens ou pacotes serão etiquetados com o nome do prisioneiro e guardados no próprio campo onde este estiver internado. Os haveres pessoais de um prisioneiro que morra durante o período de internamento serão igualmente inventariados e ao seu vestuário será dado destino pelo comandante do campo. Todos os demais haveres pessoais do prisioneiro serão empacotados e guardados pelo comandante do campo, até que o preboste superior envie instruções quanto ao destino a dar-lhes.

157. OFICIAIS PRISIONEIROS,

a. *Privilégios.* Aos oficiais prisioneiros são concedidas certas facilidades e privilégios em consideração ao seu posto. Assim, devem possuir alojamentos adequados e dispor de tempo razoável para distracção e exercício, além do que é concedido aos sargentos e praças prisioneiros.

b. *Ordenanças ou impedidos.* Para os oficiais prisioneiros devem ser nomeados impedidos ou ordenanças, de entre as praças prisioneiras da mesma nacionalidade.

158. INFORMAÇÕES RELATIVAS AOS PRISIONEIROS DE GUERRA.

O preboste superior acciona e dirige a repartição de informações sobre prisioneiros de guerra, que deve estabelecer-se nos termos da Convenção relativa ao tratamento dos prisioneiros de guerra. Esta repartição deve ser informada, no mais curto prazo, de todas as capturas de prisioneiros efectuadas pelas nossas forças e de todos os elementos disponíveis acerca da identidade deles, de forma a poder avisar, ràpidamente, as famílias interessadas, dos endereços oficiais para onde deverão escrever aos prisioneiros. Uma falha ou quebra na transmissão rápida destas informações ao inimigo, pode dar origem a represálias do mesmo género. A repartição de informações encarregada de responder a todas as perguntas que lhe sejam dirigidas acerca dos prisioneiros de guerra receberá, dos diversos serviços competentes, todas as informações respeitantes a internamentos e transferências, repatriações, evasões, baixas ao hospital, mortes e ainda todas as demais informações necessárias para estabelecer e manter actualizada uma ficha individual para cada prisioneiro de guerra. A maior parte destas indicações obtém-se nos campos de prisioneiros de guerra.

159. POTÊNCIAS PROTECTORAS.

a. A função dos países neutros, representantes de interesses inimigos, é comunicar aos países cujos interesses re-

presentam, informações relativas ao tratamento do seu pessoal que tenha sido capturado, incluindo as condições materiais de internamento.

Os representantes devidamente acreditados de uma Potência protectora têm o direito de acesso e de inspecção às instalações de prisioneiros de guerra e aos hospitais onde haja prisioneiros de guerra em tratamento.

O objectivo da inspecção pela Potência protectora é assegurar a observância das disposições da Convenção sobre prisioneiros de guerra.

b. Numa zona de operações, o tempo das visitas e das inspecções está sujeito à aprovação do respectivo comandante. Dentro dos limites do território nacional, a autoridade que superintende nos campos de prisioneiros de guerra estabelece e fiscaliza o tempo das visitas. Os representantes das potências protectoras estão autorizados a entrevistar qualquer prisioneiro e, caso seja pedido, a entrevista poderá ser autorizada a ter lugar sem testemunhas.

160. ASSOCIAÇÕES DE ASSISTÊNCIA.

a. Os representantes do Comité Internacional da Cruz Vermelha, reconhecidos pelo comandante da zona de operações ou, no caso de campos de prisioneiros de guerra dentro do território nacional, pela autoridade que neles superintenda, são autorizados a proporcionar actividades recreativas e a prestar assistência nas instalações para prisioneiros de guerra.

b. Os representantes devidamente reconhecidos das associações de assistência aos prisioneiros de guerra, poderão ser autorizados a visitar os campos, para completar e ampliar as actividades do Comité Internacional da Cruz Vermelha, mediante uma permissão pessoal passada pelo comandante da instalação interessada e tomando o compromisso, por escrito, de se submeter a todas as medidas de ordem e de polícia que esse prescreva.

FICHA PESSOAL DO PRISIONEIRO DE GUERRA	1 — N.º DE INTERNAMENTO

1.ª PARTE — A PREENCHER NO MOMENTO DA TRIAGEM

2 — a. APELIDO b. NOME E SOBRENOME	3 — POSTO	4 — N.º DE MATRÍCULA
5 — NACIONALIDADE	6 — LOCAL DE CAPTURA	7 — DATA DE CAPTURA
8 — LOCAL DE NASCIMENTO		9 — DATA DO NASCIMENTO
10 — PAI/PADRASTO (APELIDO — NOME — SOBRENOME)		11 — NOME DE SOLTEIRA DA MÃE
12 — NOME E DIRECÇÃO DE PESSOA QUE DEVE SER INFORMADA DA CAPTURA DO PRISIONEIRO		
13 — DIRECÇÃO DA PESSOA, A QUEM PODE SER DIRIGIDO O CORREIO DO PRISIONEIRO		14 — DIRECÇÃO PERMANENTE DO PRISIONEIRO
15 — ESTADO FÍSICO DO PRISIONEIRO, NO MOMENTO EM QUE FOI CAPTURADO (FERIMENTOS, DOENÇAS, NO CASO DE EXISTIREM)		16 — OUTRAS CARACTERÍSTICAS SOBRE O BILHETE DE IDENTIDADE (SE FOR NECESSÁRIO PARA A IDENTIFICAÇÃO)
17 — ESTADO CIVIL	18 — RELIGIÃO	
19 — NACIONALIDADE	20 — ARMA OU SERVIÇO	
21 — UNIDADE OU NAVIO INIMIGO		FOTOGRAFIA (de frente) FOTOGRAFIA (perfil direito)
22 — OCUPAÇÃO		
a — CIVIL	b — MILITAR	
23 — CONHECIMENTOS DE IDIOMAS		
24 — DESCRIÇÃO		
SEXO ; IDADE ; ALTURA ; PESO		SINAIS PARTICULARES
OLHOS ; COR DA FACE ; CABELOS		
25 — HAVERES PESSOAIS E DINHEIRO APREENDIDOS		
26 — ESTÁ CONFORME	ASSINATURA DO PRISIONEIRO	
27 — FICHA PREENCHIDA POR (UNIDADE)	28 — ASSINATURA	
29 — DATA	30 — EM (LOCALIDADE)	
31 — OBSERVAÇÕES		

32 — IMPRESSÕES DIGITAIS (SE O PRISIONEIRO TIVER PERDIDO ALGUM DEDO, INDICAR «NADA» NA CASA RESPECTIVA)

	1—POLEGAR	2—INDICADOR	3—MÉDIO	4—ANELAR	5—MÍNIMO
MÃO DIREITA					
MÃO ESQUERDA	1—POLEGAR	2—INDICADOR	3—MÉDIO	4—ANELAR	5—MÍNIMO

Modelo de ficha pessoal do prisioneiro de guerra (1.ª Parte)

2.ª PARTE — A CONSERVAR EM PODER DA UNIDADE A CUJA GUARDA SE ENCONTRA O PRISIONEIRO	
33 — a. APELIDO	34 — N.º DE INTERNAMENTO
b. NOME E SOBRENOME	
35 — DOCUMENTAÇÃO SANITARIA	
a — IMUNIZAÇÃO (VACINAÇÃO E INOCULAÇÃO)	
b — PRINCIPAIS DOENÇAS E DEFEITOS FÍSICOS	
36 — APTIDÕES PARA QUALQUER EMPREGO, DURANTE O INTERNAMENTO	
37 — FALTAS GRAVES E EVASÕES — DATA	
38 — TRANSFERÊNCIAS	
DE (LOCAL)	PARA (LOCAL) / DATA
39 — OBSERVAÇÕES	
40 — SITUAÇÃO FINANCEIRA NO MOMENTO DA PRIMEIRA TRANSFERÊNCIA INTERNACIONAL	
a — CERTIFICADO DA IMPORTÂNCIA ENTREGUE AO PRISIONEIRO (POR EXTENSO)	b — IMPORTÂNCIA EM ALGARISMOS
c — EM (LOCAL)	d — EM (DATA)
41 — SITUAÇÃO FINANCEIRA NO MOMENTO DA SEGUNDA TRANSFERÊNCIA INTERNACIONAL	
a — CERTIFICADO DA IMPORTÂNCIA ENTREGUE AO PRISIONEIRO (POR EXTENSO)	b — IMPORTÂNCIA EM ALGARISMOS
c — EM (LOCAL)	d — EM (DATA)
42 — REPATRIAMENTO	
a — MOTIVO	
b — MODO	c — DATA
43 — SITUAÇÃO FINANCEIRA NO MOMENTO DO REPATRIAMENTO	
a — CERTIFICADO DA IMPORTÂNCIA ENTREGUE AO PRISIONEIRO (POR EXTENSO)	b — IMPORTÂNCIA EM ALGARISMOS
c — EM (LOCAL)	d — EM (DATA)

(2.ª Parte)

FICHA PESSOAL DO PRISIONEIRO DE GUERRA			1 — N.º DE INTERNAMENTO
3.ª PARTE — A PREENCHER NO MOMENTO DE TRIAGEM			
2 — a. ÚLTIMO NOME	b. NOMES ANTERIORES	3 — POSTO	4 — N.º DE MATRÍCULA
5 — NACIONALIDADE	6 — LOCAL DE CAPTURA		7 — DATA DE CAPTURA
8 — LOCAL DE NASCIMENTO			9 — DATA DE NASCIMENTO
10 — PAI/PADRASTO (NOME)		11 — NOME DA MÃE	
12 — NOME E DIRECÇÃO DA PESSOA QUE DEVE SER INFORMADA DA CAPTURA DO PRISIONEIRO			
13 — DIRECÇÃO PARA ONDE DEVE SER ENVIADO O CORREIO DO PRISIONEIRO		14 — DIRECÇÃO PERMANENTE DO PRISIONEIRO	
15 — ESTADO FÍSICO DO PRISIONEIRO, NO MOMENTO DA SUA CAPTURA (FERIMENTOS, DOENÇAS, SE EXISTIREM)		16 — OUTRAS CARACTERÍSTICAS, SO O BILHETE DE IDENTIDADE (SE FOR NECESSÁRIO PARA IDENTIFICAÇÃO)	

(3.ª Parte)

FICHA PESSOAL DO PRISIONEIRO DE GUERRA	
1 — N.º DE INTERNAMENTO	2 — N.º DE ENTRADA NO ACAMPAMENTO
3 — A. APELIDO	

2.ª PARTE — A PRESENÇAR NO MOMENTO DA TRIAGEM

4 — N.º DE MATRÍCULA	5 — ÚLTIMO E NOMES AN NOME (CAPITAIS)
6 — PRESENÇAR DOENÇAS E DEFEITOS FÍSICOS	
7 — DATA DE NASCIMENTO	8 — LOCAL DE CAPTURA
9 — PRIMEIRA ESCOLTA E ENTREGUE — DATA	
10 — LOCAL DE NASCIMENTO	11 — DATA DE NASCIMENTO
TRANSFERÊNCIAS	
DE (LOCAL)	PARA (LOCAL)
DATA	
12 — PAI (PARENTESCO) (NOME)	13 — NOME DA MÃE
14 — OBSERVAÇÕES	

15 — NOME E DIRECÇÃO DA PESSOA QUE DEVE SER INFORMADA DA CAPTURA DO PRISIONEIRO	
a — CERTIFICADO DA IMPORTÂNCIA ENTREGUE AO PRISIONEIRO (POR EXTENSO)	b — IMPORTÂNCIA EM ALGARISMOS
16 — DIRECÇÃO PARA ONDE DEVE SER ENVIADO O CORPO DO PRISIONEIRO	
17 — DIRECÇÃO DE PRISIONEIRO	18 — DIRECÇÃO DE MANIFESTO DO PRISIONEIRO
19 — SITUAÇÃO FINANCEIRA NO MOMENTO DA TRANSFERÊNCIA INTERNACIONAL	
20 — ESTADO MEDICO DO PRISIONEIRO, NO MOMENTO DA SUA CAPTURA (PRIMEIROS DOENÇAS)	21 — OBTÉM PARA CARACTERÍSTICAS, SOBRE O BILHETE DE IDENTIDADE (SE FOR NECESSÁRIO PARA IDENTIFICAÇÃO)
a — MOTIVO	REPATRIAMENTO
b — MODO	
23 — SITUAÇÃO FINANCEIRA NO MOMENTO DO REPATRIAMENTO	
a — CERTIFICADO DA IMPORTÂNCIA ENTREGUE AO PRISIONEIRO (POR EXTENSO)	b — IMPORTÂNCIA EM ALGARISMOS
c — EM (LOCAL)	d — EM (DATA)

(2.ª Parte)

CAPÍTULO X

UNIDADES DE POLÍCIA MILITAR

Secção I — Batalhão de polícia militar

161. MISSÃO.

Fazer respeitar as leis, regulamentos e ordens militares; fiscalizar os movimentos individuais; fiscalizar a circulação desde o limite à retaguarda dos corpos de exército até ao limite à retaguarda do exército ou numa zona equivalente; encaminhar os extraviados; proteger a propriedade; guardar os prisioneiros de guerra; e desempenhar outras missões que o comando de que dependa lhes possa atribuir.

162. ATRIBUIÇÃO.

Os batalhões de P. M. são atribuídos ao exército e à zona de comunicações.

163. COMPOSIÇÃO.

a. O batalhão de P. M. é constituído por um comando e companhia de comando e serviços, duas ou três companhias de P. M. e uma companhia de escolta e guarda de prisioneiros de guerra.

b. Para que actue como unidade totalmente motorizada, devem ser-lhe fornecidos meios de transporte de reforço.

164. FISCALIZAÇÃO DA CIRCULAÇÃO.

O batalhão de P. M. tem a seu cargo fazer cumprir, de acordo com as determinações do plano de circulação, todos os regulamentos relativos à fiscalização da circulação, na zona de serviços de exército ou na zona de comunicações.

165. ACTUAÇÃO POLICIAL.

O batalhão de P. M. é responsável pela execução de todas as atribuíções de polícia dentro da zona a que for atribuída. Estas atribuíções abrangem os assuntos a seguir indicados:

1) Captura, detenção e encaminhamento para as respectivas unidades, dos ausentes sem licença. (Ver o Cap. IV);
2) Prevenção de crimes e realização de investigações criminais;
3) Nas zonas de operações, supressão dos maus costumes que afectam elementos da unidade ou se desenvolvam dentro da zona onde actuar;
4) Cooperação com o serviço de contra-informação da repartição de informações;
5) Protecção das tropas e da população civil contra excessos e violências, nas zonas sujeitas a jurisdição militar;
6) Patrulhamento de centros urbanos, policiamento de zonas ou estabelecimentos reservados ou interditos, e imposição dos regulamentos e ordens de recolher.

166. FISCALIZAÇÃO DOS MOVIMENTOS INDIVIDUAIS.

O B.P.M. segue as directivas do comandante do exército, ou comandante-chefe, no que respeita à fiscalização dos mo-

vimentos individuais, dentro da zona respectiva. Nas medidas a tomar podem incluir-se as seguintes:

1) Evacuação e distribuição de civis;
2) Registos de civis;
3) Fornecimento da alimento, vestuário e abrigo aos civis;
4) Vigilância das horas de recolher e outras limitações movimentos de civis.

167. GUARDA DE PRISIONEIROS DE GUERRA.

O B.P.M. é responsável pelo funcionamento dos depósitos ou campos de prisioneiros e executa o transporte dos prisioneiros de guerra dos locais de reunião divisionários para aquelas instalações.

168. OUTRAS ACTUAÇÕES DOS BATALHÕES DE P. M.

a. Entre as outras missões a serem atribuídas aos batalhões de P. M. contam-se as que a seguir se indicam:

1) Actuar como unidade móvel, com a potência de fogo suficiente para fazer face a qualquer ataque organizado contra instalações vitais e linhas de comunicações;
2) Actuar como unidade de guarda para protecção de instalações vitais.

b. Os batalhões de P. M. são aptos para desempenhar missões de segurança (guarda, fiscalização, prevenção) não só nas zonas de operações mas também na zona do Interior. Nestas missões compreendem-se a repressão de distúrbios internos e combate a ataques inimigos que visem instalações vitais e linhas de comunicação.

Os distúrbios internos podem assumir a forma de revol-

tas ou tumultos, actividades de «quinta coluna», sabotagem e guerra de guerrilhas.

Os ataques de forças inimigas podem tomar, também, diversas formas: ataques de paraquedistas ou de forças aero-transportadas, ataques de «comandos», de tropas de desembarque e de actividades organizadas de «quinta coluna». As tácticas empregadas para combater as perturbações internas diferem geralmente das adoptadas nas acções de campanha.

Contra os ataques de forças inimigas aplicam-se as tácticas e técnicas da Infantaria, adaptadas naturalmente a cada situação e à orgânica e equipamento do batalhão da P. M.

169. NORMAS DE EXECUÇÃO PERMANENTE.

a. Uma unidade poderá ter normas fixas de actuação para aqueles aspectos tácticos e administrativos essenciais das operações, que assim possam ser uniformizados sem perda de eficácia.

Uma norma de execução ajuda a simplificar e a abreviar as ordens de operações, a acelerar as operações e a estimular e melhorar o trabalho de conjunto. As normas de execução permanente serão publicadas como uma ordem e só deixarão de vigorar quando surgirem instruções especiais e apenas na medida em que estas lhe sejam contrárias; não se aplicam ao emprego táctico das tropas.

b. Cada batalhão elaborará as suas normas de execução permanente em conformidade com o plano de acção estabelecido pelos comandos superiores; para serem eficazes, deverão ser revistas de vez em quando.

c. Entre os assuntos ou matérias que se prestam a ser incluídos nas normas de execução permanente indicam-se as seguintes:

1) Composição dos destacamentos motorizados, destacamentos motorizados de reconhecimento e patrulhas motorizadas;

2) Pessoal de ligação a ser distribuido pelas unidades subordinadas; quando e onde apresentarão informes ou relatórios;
3) Emprego das transmissões;
4) Segurança;
5) Certos aspectos das operações de informação;
6) Actuação do posto de comando;
7) Instrução relativas a marchas, como formações, altos e relatórios periódicos;
8) Secção de quartéis, incluindo composição e atribuições;
9) Medidas de fiscalização da circulação;
10) Certos aspectos dos serviços.

d. Como a rapidez dos movimentos exige um alto grau de flexibilidade e iniciativa, um comandante não deve permitir que as normas de execução permanente uniformizem ou cristalizem as operações tácticas das suas tropas ou restrinjam a amplitude do seu treino, a fim de que possa fazer face às várias situações.

170. DEFESA DE LOCALIDADES.

a. *Generalidades.* Os batalhões de P. M. poderão, ocasionalmente, guarnecer ou guardar localidades isoladas, como aldeias, centrais geradoras, depósitos de abastecimentos, pontes, ou outras instalações, e deverão estar preparados para defender esses locais contra ataques de destacamentos inimigos ou tropas irregulares em número superior.

O perigo da surpresa aumenta com a inexistência de contacto estreito com o inimigo e com a falta de informações definidas acerca dele. As missões ou atribuições rotineiras e as que não tenham carácter militar podem causar a dispersão do comando e impedir ou perturbar uma acção coordenada que tenda a enfrentar um ataque de surpresa, a menos que sejam tomadas as precauções especiais. A presença de não combatentes e a extensão e qualidade da propriedade a guardar poderão complicar ainda mais a tarefa da defesa da localidade.

b. *Obtenção de informações.* O oficial de informações, auxiliado pelo pessoal que possa ser necessário, coopera com as autoridades civis da localidade e aproveita todas as oportunidades para obter informações. Trava conhecimento e mantém-se em estreito contacto com os indivíduos civis responsáveis que, pelas suas ocupações e conhecimentos, estejam em condições de fornecer informações dignas de confiança. Deve ter-se um conhecimento constante e íntimo da situação do inimigo através de informações fornecidas tanto pelos órgãos locais de informação como pelos dos escalões superiores. Tomar-se-ão como verdadeiros os relatórios ou rumores acerca de possíveis perigos, e o comando deverá manter-se àlerta enquanto decorrerem as investigações.

c. *Plano de defesa.* Prepara-se e experimenta-se um plano de defesa. Este plano incluirá os seguintes detalhes e ainda outros que a situação possa exigir:

1) Medidas de segurança a manter;
2) Espécie de defesas a preparar;
3) Localização das tropas que ocuparão cada posição preparada;
5) Itinerários a tomar para as posições que não devam estar permanentemente ocupadas;
6) Designação das tropas em reserva e suas missões;
7) Designação dos pontos de reunião;
8) Meios de comunicação e transmissão a instalar e a utilizar;
9) Destino e disposição dos não combatentes.

d. *Disposições.*

1) O esquema geral da organização a montar deve permitir a realização de uma defesa móvel. Devem observar-se as aproximações em todas as direcções e destinar pessoal para reforçar as guardas exteriores. As armas automáticas devem estar colocadas e preparadas de tal modo que, com os seus fogos, possam efectuar a defesa móvel. Devem elaborar-se planos

para contra-atacar nas possíveis zonas de penetração.

Devem organizar-se cuidadosamente os sistemas de observação e comunicações, e o pessoal deverá estar àlerta, especialmente de noite e durante outros períodos de fraca visibilidade.

Devem tomar-se medidas de defesa contra possíveis ataques de forças aerotransportadas.

2) Preparam-se entrincheiramentos e tomam-se medidas de defesa contra aeronaves. Caso se trate de uma aldeia ou vila, serão suficientes simples fortificações de campanha. Estas obras, após terminadas, deverão ser ocupadas frequentemente, para treino e instrução das tropas. Devem preparar-se os elementos de tiro, para a execução de noite.

A par dos entrincheiramentos verdadeiros serão construídas posições simuladas. As posições deverão estar ocupadas por pequenos grupos de observação.

e. *Reconhecimento.* Para evitar ataques de surpresa, emprega-se o patrulhamento a distância, em horas irregulares, de dia e de noite, seguindo itinerários variados. As patrulhas estarão providas de meios que lhes permitam comunicar os prováveis avanços do inimigo; quando possível utilizar-se-ão telefones, mas não se empregará o sistema de ligação simples (retorno pela terra).

f. *Comunicações.* Quando a natureza da missão exige uma dispersão considerável do comando, é de primordial importância a comunicação entre os elementos dispersos. Deverão, então, empregar-se todos os meios de comunicação disponíveis. Montar-se-ão ràpidamente os aparelhos e fios telefónicos. Usar-se-á a rádio quando não tenham sido proibidas as radiocomunicações. Quando os meios civis de comunicação estejam em condições de funcionar, tomar-se-ão providências para a utilização dos telefones civis.

Elaborar-se-ão planos e directivas para a utilização de automóveis e motocicletas pertencentes a civis.

Deve tirar-se o máximo partido do emprego dos meios pirotécnicos e dispositivos de transmissão óptica.

Secção II — Companhia de polícia militar

171. MISSÃO.

Fazer respeitar as leis, regulamentos e ordens militares; fiscalizar os movimentos individuais e a circulação; encaminhar os extraviados; proteger a propriedade; guardar prisioneiros de guerra, e executar outras missões que o comandante de que dependa lhes possa atribuir.

172. COMPOSIÇÃO.

As companhias de P. M. fazem parte orgânicamente dos batalhões de P. M. ou podem actuar como unidades independentes. Compõem-se de um comando e três pelotões de P. M.

Uma companhia pode desempenhar as missões acima referidas, na zona compreendida entre o limite à retaguarda duma divisão e o limite à retaguarda do C. E. ou numa zona equivalente.

Secção III — Companhia de escolta e guarda de prisioneiros de guerra

173. MISSÃO.

Evacuar e guardar prisioneiros de guerra e estrangeiros inimigos internados.

Assegurar, através do pelotão de identificação, a recepção, revista e elaboração dos processos relativos aos prisioneiros de guerra.

174. ATRIBUIÇÃO.

As companhias de escolta e guarda de prisioneiros de guerra fazem parte, orgânicamente, dos batalhões de P. M.

ou podem ser atribuídas a comandos de G. U. e a comandos territoriais na zona do Interior.

A companhia tem possibilidade de guardar 2.000 a 3.000 prisioneiros ou estrangeiros inimigos internados; de evacuar 1.000 a 1.500 em marcha a pé; e de guardar 1.500 a 2.000 prisioneiros durante a evacuação em viaturas, ou de 2.000 a 3.000 quando evacuados por via férrea.

175. COMPOSIÇÃO.

A companhia de escolta e guarda de prisioneiros de guerra compõe-se de um comando, três pelotões de escolta e guarda, e de um pelotão de identificação.

176. ACTUAÇÃO QUANDO FAZ PARTE DE UM BATALHÃO DE P. M.

A companhia é, normalmente, destinada aos depósitos de prisioneiros de exército e a conduzir estes desde os locais de reunião divisionária até àquelas instalações.

Os movimentos de prisioneiros, que devem ser evacuados do depósito, são efectuados sob vigilância de uma força fornecida pela companhia de escolta e guarda.

177. ACTUAÇÃO QUANDO ATRIBUÍDA A UM COMANDO TERRITORIAL NA ZONA DO INTERIOR.

a. As companhias de escolta e guarda de prisioneiros de guerra, atribuídas a um comando territorial, podem ser destinadas a campos de prisioneiros ou à construção ou organização de novos campos, ou empregadas na guarda de prisioneiros de guerra transferidos para (ou entre) os campos, para fins de trabalho.

b. As companhias atribuídas a um campo de prisioneiros têm as seguintes atribuições:

1) Guarda dos prisioneiros dentro do campo;

2) Fornecimento de destacamentos para guarda dos prisioneiros que trabalhem fora do campo;
3) Fornecimento de destacamentos para guarda dos prisioneiros que sejam transferidos de um para outro campo.

Secção IV — Companhia de polícia militar divisionária ou de corpo de exército

178. MISSÃO.

Fazer respeitar as leis, regulamentos e ordens militares; fiscalizar os movimentos individuais; fiscalizar a circulação na zona de acção da respectiva G. U.; proteger a prioridade; e tomar conta dos prisioneiros de guerra.

179. COMPOSIÇÃO.

A companhia de P. M. que faz parte orgânica da divisão ou do corpo de exército, é constituída pela secção do preboste por um comando, um pelotão de polícia militar e três pelotões de tráfego.

Secção V — Pelotão de identificação de prisioneiros de guerra

180. MISSÃO E ATRIBUIÇÃO.

a. Receber e revistar os prisioneiros de guerra e organizar os respectivos processos, incluindo a elaboração de relatórios, a manutenção de registos permanentes, a atribuição a cada prisioneiro internado de um número de série, e o fornecimento de todas as informações obtidas à repartição de informações sobre prisioneiros de guerra.

b. Normalmente, o pelotão faz parte da companhia de escolta e guarda de prisioneiros de guerra.

181. COMPOSIÇÃO.

a. O pelotão de identificação é constituído por um comando, uma secção de recepção, uma secção de identificação, uma secção fotográfica, uma secção de impressões digitais e uma secção de registo.

b. Embora ao pelotão sejam atribuídos intérpretes de mais de um idioma, o restante pessoal deve conhecer, pelo menos, certas frases de línguas estrangeiras que possam facilitar e tornar mais rápido e eficiente o serviço das respectivas secções.

182. ACTUAÇÃO DO PELOTÃO.

a. A disposição do pelotão, em cada caso concreto, dependerá, naturalmente, da área ou edifício utilizado.

b. Entre as secções far-se-ão as trocas de pessoal que se tornem necessárias, para que o movimento dos prisioneiros através das diversas fases de elaboração dos processos não seja interrompido. Cada unidade determinará, através da prática, qual a disposição mais económica de pessoal. Para evitar a monotonia e assegurar a continuidade do funcionamento do pelotão em caso de baixas, cada elemento deverá estar instruído na execução de, pelo menos, mais um trabalho além do que, normalmente, lhe é atribuído.

c. Um pelotão bem instruído, trabalhando, normalmente, 8 horas por dia poderá elaborar os processos dos prisioneiros a uma média aproximada de um por minuto.

183. INSTRUÇÃO.

Cada soldado deve ser instruído e treinado para executar os seus trabalhos, sem exigir uma vigilância contínua. Os elementos da unidade são especialistas; consequentemente, devem possuir alto grau de capacidade e aptidão que assegure o funcionamento regular do serviço. Cada soldado deve ser, frequentemente, chamado a prestar provas de aptidão

para o trabalho que lhe é atribuído. A instrução deve incidir, tanto quanto possível, sobre problemas concretos que possam surgir em campanha. No plano de instrução deve dar-se lugar importante à realização de marchas motorizadas, embarque e desembarque de pessoal e carga e descarga de material, para a necessária mobilidade. Devem vincar-se especialmente os cuidados a ter com o material. Os homens devem ser instruídos e treinados na execução de mais de um trabalho.

O pessoal do comando do pelotão receberá instrução que o habilite a prestar auxílio nas várias secções.

184. MODO DE TRATAR OS PRISIONEIROS.

O pessoal é ensinado a não tocar nos prisioneiros que passem através das várias secções do pelotão de identificação; os prisioneiros são dirigidos por palavras, sinais e gestos.

185. USO DE DÍSTICOS E SINAIS.

Dísticos devidamente colocados, escritos na língua do prisioneiro e em português, auxiliam-no a orientar-se durante a elaboração do processo; usam-se setas, para guiar o prisioneiro de lugar para lugar, e dísticos com instruções para lhe indicar o que dele se espera.

Podem utilizar-se prisioneiros de guerra para guiar e orientar os outros prisioneiros, durante as diversas fases de elaboração do processo.

186. USO DE ARMAS DE FOGO.

O pessoal do pelotão de identificação não usará armas de fogo, durante a elaboração dos processos.

187. ADMINISTRAÇÃO.

Cada pelotão deve possuir meios para se poder administrar a si próprio.

188. COMANDANTE DE PELOTÃO.

a. O comandante de pelotão é responsável pela instrução e actuação da sua unidade.

b. O comandante do pelotão escolherá em cada grupo de prisioneiros a identificar, um, de preferência o mais graduado, que saiba falar português ou uma língua estrangeira conhecida e explicar-lhe-á o que se pretende com a elaboração dos processos cuja razão de ser exporá, e torná-lo-á responsável pela conduta do grupo.

As ordens e instruções deverão ser dadas aos prisioneiros, na medida do possível, através destes chefes escolhidos.

189. SECÇÃO DE RECEPÇÃO.

a. *Modo de actuar.*

1) Ao entrar no edifício ou barraca onde estiver instalado o pelotão, o prisioneiro deverá dirigir-se a um elemento da secção de recepção — o recebedor — que lhe pedirá para entregar os seus haveres pessoais, colocando-os numa caixa, pacote ou tabuleiro. O recebedor registará o nome do prisioneiro num impresso de ficha pessoal do prisioneiro de guerra e atribuir-lhe-á um número de série de internamento. Mandará então, o prisioneiro ao apalpador, e entregará ao mesmo tempo ao inspector o tabuleiro com os haveres pessoais daquele. O inspector examinará esses haveres, enquanto o prisioneiro estiver a ser revistado.

2) O prisioneiro será cuidadosamente revistado, verificando-se se possui armas, dispositivos de transmissão de sinais, papéis ou livros que contenham escrita invisível, fotografias, cartas ou esboços de instalações navais ou militares, material ou utensílios de guerra, ou outros artigos não autorizados que possam ter passado despercebidos em revistas anteriores; se for encontrado qualquer destes artigos, será depositado no tabuleiro, junto dos haveres pessoais do prisioneiro. O inspector indicará ao primeiro amanuense

quais os artigos que não poderão continuar na posse do prisioneiro, e que lhe serão retirados temporàriamente, ou não, ou confiscados. Estes artigos serão registados na ficha do prisioneiro e colocados num pacote onde se escreverá o nome e o número de série do prisioneiro, e qualquer outra anotação ou informação que se torne necessária.

3) O prisioneiro passa então para o soldado seguinte, que o pesará, lhe medirá a altura e tomará nota da sua idade e de quaisquer sinais particulares. Estes dados serão registados, pelo segundo amanuense, na ficha respectiva. O prisioneiro receberá então esse impresso e será mandado para o chefe da secção de identificação.

b. *Conhecimentos especiais.* Os elementos da secção de recepção devem estar familiarizados com o dinheiro estrangeiro. Dirigir-se-ão esforços constantes no sentido de descobrir as falsificações de dinheiro. Os elementos que não falem a língua estrangeira, devem saber dizer, pelo menos, algumas frases, como por exemplo:

— Ponha os seus haveres neste tabuleiro.
— Ponha as mãos aqui.
— Tem algumas cicatrizes?
— Fique aqui de pé.
— Suba para a balança.
— Pegue nas suas coisas.
— Para ali.
— Não tenha pressa.
— Espere.
— Nada mais.

190. SECÇÃO DE IDENTIFICAÇÃO.

a. *Intérpretes.* Os graduados da secção podem utilizar prisioneiros como intérpretes.

Os elementos desta secção devem reter na memória as perguntas ou informações exigidas no impresso atrás referido; devem, também, conhecer perfeitamente as razões jus-

tificativas de cada pergunta, o que só facilitará a obtenção da informação desejada.

b. *Interrogatório de prisioneiros.* O interrogatório dos prisioneiros é, fundamentalmente, um trabalho do amanuense. Só procurarão obter as informações necessárias para preencher o impresso; não se devem tentar incluir nos interrogatórios assuntos que sejam da competência do serviço de informações. Quando as informações tenham sido registadas, o intérprete apõe as suas iniciais no impresso, entrega-o ao prisioneiro e dirige-o para a secção de fotografia.

c. *Instruções especiais.* O graduado encarregado da secção de identificação deve saber falar e ler correctamente a língua que for designada para o seu grupo. Deve conhecer as aptidões de cada um dos intérpretes, de modo a poder atribuir-lhes, sem hesitações, tarefas especiais quando se torne aconselhável. Deve seguir, cuidadosamente, o desenrolar de cada interrogatório e, quando pareça haver demora desnecessária, tomar pessoalmente conta do caso. Cada intérprete dispõe de papel e lápis; o prisioneiro pode frequentemente auxiliar o intérprete, escrevendo ele próprio certos nomes menos vulgares.

191. SECÇÃO FOTOGRÁFICA.

a. *Pessoal.* Os elementos desta secção devem ser fotógrafos especializados.

b. *Funcionamento.* Cada elemento da secção deve saber executar os trabalhos atribuídos a cada um dos outros, de modo que, quando em actividade, possam trocar ou escalar entre si as diferentes funções. Para manter um bom rendimento de trabalho, é conveniente que os encarregados da revelação e os impressores troquem frequentemente, as suas atribuições.

c. *Chapas de identificação.* São necessários, pelo menos, três homens para preparar os quadros de identificação. Este grupo recebe os prisioneiros vindos da secção de identifica-

ção, prepara a chapa a partir dos elementos contidos no impresso atrás referido e apresenta-o ao prisioneiro para que este verifique se está correcto. Os homens que tenham deixado temporàriamente os trabalhos de revelação e impressão podem ser utilizados neste serviço. As chapas de identificação são preparadas de acordo com as directivas do Ministério do Exército.

d. *Grupo fotográfico.* Este grupo compõe-se do fotógrafo e do seu ajudante. O ajudante recebe o prisioneiro e a chapa de identificação, dirige o prisioneiro para o local devido, volta-o de frente para a máquina e coloca o quadro. Depois de tirada a fotografia, coloca-o em posição para uma nova fotografia de perfil. É conveniente que o prisioneiro esteja de pé, enquanto é fotografado.

Tiradas as fotografias, o prisioneiro é dirigido para a secção de impressões digitais.

e. *Instruções especiais.* Antes de começar a actividade de identificação devem-se tirar e revelar algumas fotografias, para determinar a luz e tempo de exposição necessários. Os elementos da secção fotográfica devem conhecer certas palavras e frases na língua estrangeira, como por exemplo:

— Olhe para a máquina.
— Olhe para mim.
— Volte-se.
— Não se mexa.
— Fique aqui.
— Nada mais.
— Espere.
— Venha comigo.
— O seguinte.

192. SECÇÃO DE IMPRESSÕES DIGITAIS.

a. *Impressões digitais.* Esta secção compõe-se de cinco encarregados das impressões digitais e de um encarregado da tinta.

A cada prisioneiro é indicado um encarregado das im-

pressões digitais; este deve assegurar-se de que o prisioneiro tem as mãos limpas e sem qualquer substância oleosa. Aplica então a tinta e faz as impressões com todo o cuidado, para evitar que as linhas fiquem confusas ou manchadas. O prisioneiro limpará então as mãos, receberá os impressos e será mandado para a secção de registo.

b. *Instruções especiais.* Os membros da secção de impressões digitais devem conhecer algumas palavras e frases no idioma do prisioneiro, como por exemplo:

— Limpe as mãos.
— Descontraia-se.
— Não carregue.
— Gire o braço assim.

Para diminuir a fadiga trocar-se-ão por vezes as atribuições.

193. SECÇÃO DE REGISTO.

a. *Pessoal.* Os elementos desta secção devem ser dactilógrafos competentes, cuidadosos, completos nos seus trabalhos e habituados a notar os erros com rapidez.

b. *Funcionamento.* Nesta secção dactilografam-se, com o número de cópias determinado, as informações e dados obtidos nas outras secções. Os impressos são cuidadosamente verificados. Quando se encontrem erros ou omissões, são devolvidos à secção responsável; o prisioneiro não sairá até que a correcção tenha sido feita. O nome do prisioneiro é comparado com o nome escrito nos impressos, sendo estes arquivados, por ordem dos números de série, até que as fotografias cheguem da secção fotográfica; então, juntar-se-ão as fotografias aos impressos respectivos, tendo-se todo o cuidado para que não haja trocas.

Cada membro da secção de registo aporá as suas próprias iniciais em todos os registos em cuja elaboração intervenha.

c. *Destino dos impressos.*

1) A secção de registo envia duas cópias do impresso atrás citado, para a repartição de informações sobre prisioneiros de guerra. A terceira cópia é conservada pelo depósito até que o prisioneiro seja transferido, sendo então enviada ao oficial comandante do campo para onde o prisioneiro tenha sido mandado.

2) Aos haveres pessoais que não possam ficar na posse dos prisioneiros durante o período de internamento, será dado destino segundo as instruções do Ministério do Exército.

d. *Instruções especiais.* Os elementos desta secção devem conhecer as seguintes palavras e frases, na língua do prisioneiro:

— O seu nome é este?
— Espere.
— Fique aqui.
— Nada mais.
— Saia por aquela porta.

Secção VI — Destacamentos da polícia militar nos postos, acampamentos e guarnições

194. MISSÃO.

A missão do destacamento da P. M. num posto, acampamento ou guarnição, consiste em auxiliar o comandante no cumprimento das suas missões de protecção da propriedade, prevenção e repressão do crime, manutenção da ordem e da disciplina militar no interior duma zona militar reservada; a manutenção da ordem entre o pessoal militar nas comunidades civis adjacentes ao posto, acampamento ou guarnição. Pode, ainda, abranger a fiscalização da circulação de viaturas e pessoal, no interior da zona militar reservada.

195. COMPOSIÇÃO.

O destacamento da P. M. num posto, acampamento ou guarnição, organizado segundo quadros orgânicos a estabelecer, é, normalmente, constituído por um comando; uma secção de secretaria e registo; uma secção de circulação e de guarda de polícia; uma secção de patrulha a pé; e uma secção motorizada.

c. *Destino dos impressos.*

O destacamento da P. M. num posto, acampamento ou guarnição, organizado segundo quadros orgânicos a estabelecer, é, normalmente, constituído por um comando; uma secção de secretaria e registo; uma secção de circulação e de guarda de polícia; uma secção de patrulha a pé; e uma secção motorizada.

comandante do campo para onde o prisioneiro tenha sido mandado.

2) Aos haveres pessoais que não possam ficar na posse dos prisioneiros durante o período de internamento, será dado destino segundo as instruções do Ministério do Exército.

d. *Instruções especiais.* Os elementos desta secção devem conhecer as seguintes palavras e frases, na língua do prisioneiro:

— O seu nome é este?
— Espere.
— Fique aqui.
— Nada mais.
— Saia por aquela porta.

Secção VI — Destacamentos da polícia militar nos postos, acampamentos e guarnições

194. MISSÃO.

A missão do destacamento da P. M. num posto, acampamento ou guarnição, consiste em auxiliar o comandante no cumprimento das suas missões de protecção da propriedade, prevenção e repressão do crime, manutenção da ordem e da disciplina militar no interior duma zona militar reservada; a manutenção da ordem entre o pessoal militar nas comunidades civis adjacentes ao posto, acampamento ou guarnição. Pode, ainda, abranger a fiscalização da circulação de viaturas e pessoal, no interior da zona militar reservada.

ANEXO I

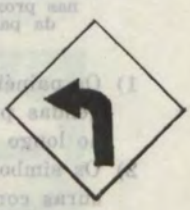
SINALIZAÇÃO DE ITINERÁRIOS MILITARES

1 — **Sinais de perigo** (Símbolos negros sobre fundo amarelo)

Sinais constituídos por um quadrado com uma das diagonais colocada verticalmente, e destinados a indicar os pontos de circulação perigosa.

1
Perigo

2
Curva perigosa

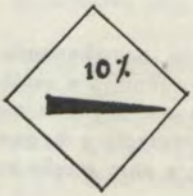


3
Viragem à esquerda

4
Cruzamento

5
Bifurcação

6
Junção de estradas perpendiculares



7
Declive perigoso

8
Estrangulamento

9
Estrada escorregadia

10
Passagem de nível. Sinal avisador, colocado nas proximidades da passagem

11
Trabalhos

1) Os painéis, pintados de amarelo com os símbolos e legendas pintados de negro a escantilhão, terão furos ao longo dos eixos para facilidade de colocação.
2) Os símbolos das figuras n.os 4, 5 e 6 terão as espessuras correspondentes à categoria dos itinerários, se houver diferença de prioridades, e serão traçados segundo a disposição topográfica das estradas.
3) À figura n.º 3 corresponderá uma outra análoga, para indicar a viragem à direita.

2 — Sinais reguladores

Sinais utilizados para regular a circulação nas estradas. Com a forma de um quadrado assente sobre um dos lados, têm fundo negro e a legenda ou símbolo inscritos a branco, excepto no caso do sinal de «PARE» (STOP) que tem forma octogonal, de fundo amarelo e legenda a preto.

12
Velocidade limite

13
Sentido único

Vermelho

14
Direcção proibida

Fundo amarelo

Sinais pretos

15
Pare
(Stop)

3 — **Sinais indicadores**

Os sinais indicadores utilizam-se para designar localidades, distâncias, direcções, estradas a seguir, ou para fornecer outras informações análogas.

A — *Sinais indicadores de itinerários*

Penetrante 205

ou

16
Circulação
na direcção
da frente
de combate
Em frente

17

Penetrante 205

ou

18
Circulação
na direcção
da frente
de combate
Virar à direita

19
Penetrante
205
Virar
à direita

Penetrante 205

ou

20
Circulação
para
a retaguarda
Em frente

21

Transversal 216

ou

22
Circulação
na direcção
Norte
Virar
à direita

23
Transversal
216
Virar
à direita

1) Os sinais indicadores de itinerários poderão indicar, também, a direcção da circulação. No caso das penetrantes, não há nenhum termo estabelecido para indicar a corrente de circulação que se dirija para a frente de combate ou para a retaguarda, mas, conforme se indica nos exemplos juntos, as indicações podem ser dadas mediante um sinal ou legenda apropriado. Sobre os sinais de itinerário das transversais, as letras empregadas internacionalmente para designar os pontos cardiais (N, E, S, W, NE, NW, SE,

SW) poderão ser utilizadas para indicar a direcção geral de cada corrente de circulação.

2) Contudo, como se mostra nas figuras acima, o sinal empregado para indicar um itinerário poderá compreender apenas:

a) O número de itinerário;

b) Um disco de direcção com a flecha orientada no sentido desejado.

3) Numeração dos itinerários:

a) As penetrantes e transversais receberão um número de itinerário, que servirá para identificar este em toda a sua extensão;

b) As penetrantes e eixos receberão números ímpares e as transversais números pares;

c) Compete ao comandante da zona de operações atribuir aos comandantes das G. U. subordinadas, que actuem na respectiva zona, grupos de números estabelecidos nas condições das alíneas anteriores;

d) Os eixos das G. U. poderão ser indicados segundo princípios análogos, substituindo os números dos itinerários pelo sinal distintivo da G. U. respectiva.

B — *Outros sinais indicadores* (Sinais brancos sobre fundo preto)

24
Desvio

25
Fim de Desvio

26

1) Os painéis, com a forma de rectângulo assente horizontalmente sobre o lado maior serão pintados de preto com os símbolos e legendas pintados a branco.
2) O sinal da figura 24 será empregado juntamente com o disco de direcção de flecha branca sobre fundo vermelho; o da figura 25, juntamente com o disco de direcção de flecha negra sobre fundo branco.
3) O sinal da figura 26 poderá ter também a distância expressa em milhas.
4) Os sinais indicadores dos postos de fiscalização da circulação conterão o símbolo convencional correspondente, que tenha sido adoptado, bem como a distância do local ao ponto e a direcção a seguir.

4 — **Discos de direcção** (Flecha negra sobre fundo branco)

27

28

Em frente

29

30

Virar

à direita à esquerda

31

32

Tomar

à direita à esquerda

33

34

Virar bruscamente

à direita à esquerda

e para a retaguarda

1) Os discos de direcção serão utilizados, como complemento dos outros sinais indicadores, para indicar um itinerário a seguir. Deverão ser utilizados juntamente com o sinal da G. U., para indicar o itinerário para essa unidade.

2) O disco deverá ter o diâmetro mínimo de 0,30 m. O disco normal terá uma flecha negra sobre fundo branco e poderá, por sua vez, ser colocado sobre um fundo negro. O disco utilizado para indicar um desvio será constituído por uma flecha branca sobre fundo vermelho. Cada disco terá oito furos dispostos a distâncias iguais, entre si, e do centro do disco, para permitir a sua fixação com a flecha orientada no sentido requerido.

3) O emprego dos discos deverá limitar-se às penetrantes, às transversais e aos eixos principais. Os batalhões e as unidades de escalão inferior, não estarão autorizadas a colocá-los, por sua própria iniciativa, para evitar que se faça um uso imoderado, com risco de provocar a confusão.

As unidades que não estiverem autorizadas a empregar os discos poderão utilizar outros tipos de indicadores, desde que sejam de formato e cores diferentes dos discos de direcção.

4) Os discos de direcção normais (flecha negra, sobre fundo branco) serão utilizados em todos os casos, excepto para indicar um desvio; neste caso, utilizar-se-á o outro tipo de disco, com uma flecha branca sobre fundo vermelho.

5) Os discos de direcção, quer sejam do tipo normal quer para indicar um desvio, serão utilizados para dar as indicações que se especificam em relação a cada uma das figuras.

6) O sinal da figura 28 será utilizado para indicar «em frente», sòmente em relação às correntes de circulação que se dirigem da frente de combate para a retaguarda, sobre as penetrantes e eixos principais. Em todos os outros casos, deverá utilizar-se o sinal da figura 27.

7) O emprego de discos de direcção não substitui, de modo algum, o dos sinais indicadores de itinerários, referidos anteriormente. Os sinais indicadores de itinerários deverão ser utilizados além dos discos de direcção, que sòmente indicam o itinerário a seguir. Logo que for possível, os sinais especialmente indicados para cada caso deverão substituir os discos de direcção, de emprego temporário.

5 — **Sinais respeitantes à classe das pontes** (Sinais negros sobre fundo amarelo)

A — *Sinais circulares*

Os sinais circulares destinam-se a indicar, em todas as pontes, a classe respectiva.

a) *Sinais circulares normais:*

— Para as pontes de corrente única, utilizam-se sinais, com o diâmetro mínimo de 41 cms., tendo inscrita a classe da ponte (fig. 35);

— Para as pontes de corrente dupla, utilizam-se sinais, com o diâmetro mínimo de 51 cms., tendo inscrita, na metade esquerda, a classe na hipótese de corrente dupla e, na metade direita, a classe na hipótese de corrente única (fig. 36).

b) *Sinais circulares especiais* (Sinais negros sobre fundo amarelo)

— Quando for necessário atribuir a uma ponte duas classes diferentes, uma para as viaturas de rodas e outra para as de lagarta, utiliza-se, no caso de uma ponte de corrente única, o sinal circular especial, que indica as duas classes (fig. 37). Se o mesmo se der, no caso de uma ponte de corrente dupla, o comando poderá tomar a iniciativa da combinação dos sinais respectivos.

35

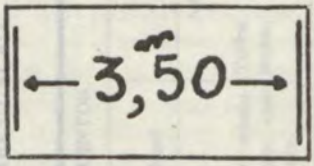
36

37

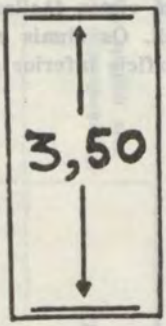
B — *Sinais rectangulares* (Sinais negros sobre fundo amarelo)

Os sinais rectangulares, destinados a referir, quando for necessário, certas restrições suplementares ou outras limitações de ordem técnica, terão o lado menor não inferior a 41 cms. e letras ou números tão grandes, quanto o permitam as suas dimensões. Não será necessário colocar sinais indicando a altura do gabari ou a largura da ponte, se já houver

sinais análogos e bastante claros, colocados pelas autoridades civis.



38
Largura da ponte



39
Gabari
da ponte
ou túnel

1) Os sinais indicando a largura das pontes, sòmente se colocarão nas que forem anormalmente estreitas.
2) A largura ou gabari das pontes serão expressos na unidade de medida do país onde se desenvolverem as operações, mas, se for necessário, os comandantes locais poderão mandar igualmente inscrever, nos sinais, uma unidade de medida suplementar, por exemplo, pés e polegadas.
3) Além dos sinais acima indicados, serão colocados nas entradas da ponte, se isso for necessário, outros sinais avisadores apropriados.
4) O sinal indicando a classe da ponte será colocado em cada extremidade desta, de modo a ser visto, fàcilmente, por qualquer viatura que se aproxime.
5) Os sinais que indicam a altura do gabari, serão, normalmente, colocados imediatamente acima do ponto mais baixo da estrutura ou arco, ao meio da passagem.
6) Os sinais rectangulares, que não indiquem a altura do gabari, serão colocados, na ponte, imediatamente abaixo do sinal contendo a classe desta.

Nota: Os diferentes sinais, à excepção dos discos de direcção e dos indicadores da classe das pontes, não serão de dimensões fixas, mas deverão ser suficientemente grandes para serem vistos fàcilmente, mesmo em condições de visibilidade difícil. Os sinais a utilizar não deverão, contudo, ter uma superfície inferior a 100 cm².

ANEXO II

SINAIS A EMPREGAR NAS CARTAS DE CIRCULAÇÃO

1) *Tipos de estrada.*

CARACTERÍSTICAS	TIPOS DE PAVIMENTOS		
	Resistentes (Praticáveis em todas as condições de tempo)		De terra
	Pavimentados Paralelepípedos, betão, macadames especiais.	*Consolidados* * Macadame ordinário; misturas de terra e betão; cascalho; saibro, etc.	*Não consolidados* Terra (poeirentos quando secos; lamacentos quando molhados).
Estrada boa (Rampas e curvas suaves, superfície lisa e boas fundações).	A	C	E
Estrada má (Rampas ásperas, curvas apertadas, superfície irregular e más fundações).	B	D	F (Provàvelmente impraticáveis quando chova).

* Compreendem também as estradas construídas com os materiais citados mas que tenham sido tratadas para evitar a poeira, ou cobertas com alcatrão ou outro revestimento semelhante.

2) *Correntes de circulação.*

1, 2, 3, etc. ..... Colocado depois do sinal indicativo do tipo de estrada, representa o número de correntes de circulação, contínuas e simultâneas, que essa estrada permite (corrente simples, dupla, tripla, etc.).

1 + ... Estrada de corrente simples, com alguns troços permitindo o cruzamento de viaturas, na qual é difícil circular nos dois sentidos.

1 1/2..... Estrada de corrente simples, com frequentes troços permitindo o cruzamento de viaturas, na qual é possível circulação reduzida nos dois sentidos.

2 — ..... Estrada de corrente dupla, com alguns troços de corrente simples, permitindo circulação nos dois sentidos, devidamente regulada.

3) *Informações sobre as estradas.*

G ..... Seguido de um número indica a altura livre, em metros, entre o pavimento da estrada e qualquer obstáculo que passa sobre ela (gabari).

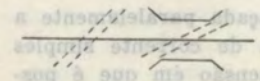
L ..... Seguido de um número, indica, em metros, a menor largura duma estrada. Assim, L 6 significa que uma estrada tem, no ponto mais estreito, 6 metros de largura.

T ..... Precedido de um número, indica o limite de tonelagem.

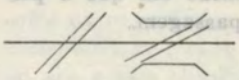
Mi ..... Precedido de um número, indica a distância em milhas.

Ks ..... Precedido de um número, indica a distância em quilómetros.

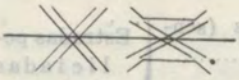
..... O tracejado seguido de um traço e um número indica o tempo médio necessário para que uma viatura motorizada percorra, durante o dia, o troço de estrada indicado.



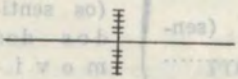
Barricada projectada (estrada, ponte).



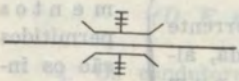
Barricada preparada mas permitindo passagem (estrada, ponte).



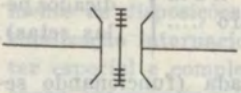
Barricada completa (estrada, ponte).



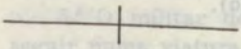
Passagem de nível.



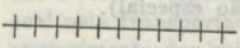
Passagem inferior.



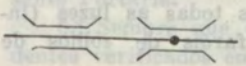
Passagem superior.



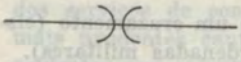
Limite entre dois troços de estrada.



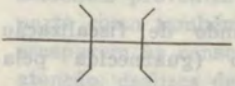
Estrada intransitável.



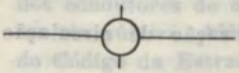
Ponte (fixa, móvel).



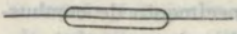
Pontão.



Túnel.



Rotunda.



Raqueta.

Uma linha traçada paralelamente a uma estrada de corrente simples indica a extensão em que é possível a ultrapassagem.

4) *Fiscalização da circulação.*

Corrente simples (sentido único) .....

Corrente dupla (sentido duplo) .....

Alt.

Estrada de corrente simples utilizada, alternadamente, num sentido e noutro .....

Estradas policiadas (os sentidos dos movimentos permitidos são os indicados pelas setas).

Estrada guardada (funcionando segundo horário).

Estrada reservada (apenas utilizada para circulação especial).

LL

Linha de luz — linha além da qual são proibidas todas as luzes (incluindo os faróis de «olhos de gato»).

B 154.492

Coordenadas de um cruzamento (sistema de coordenadas militares).

Circ.

Posto de comando de fiscalização da circulação (guarnecida pela P. M.).

PCirc.

Posto de fiscalização de circulação (idem).

Órgão para fornecimento de combustíveis e lubrificantes.

ANEXO III

PORTARIA N.º 11.072

(D. E. n.º 7 — 1.ª Série, de 15-9-45)

4.º Os condutores devem conhecer e cumprir rigorosamente as disposições do Código da Estrada, os preceitos da sinalização internacional em vigor e as disposições de carácter especial e complementar que regulam o trânsito das viaturas automóveis militares.

5.º O militar de maior graduação ou antiguidade que seguir numa viatura automóvel assumirá o comando da mesma e ficará responsável pela disciplina e compostura do pessoal nela transportado e, solidàriamente com o condutor, pelo cumprimento das regras de trânsito e das disposições da presente Portaria.

6.º Sempre que disciplinarmente responsáveis pelos acidentes verificados com as viaturas que conduzem, os condutores de viaturas automóveis militares devem pôr na execução dos serviços de condução que lhes forem determinados as mais prudentes cautelas, por forma a evitarem não só os acidentes provenientes de erros ou faltas de atenção da sua parte como também a manterem-se sempre em condições de escaparem às consequências dos erros de manobra, faltas de atenção, deslizes de condução ou faltas de perícia por parte dos condutores de outros veículos ou de peões que transitem na via pública. Além da rigorosa observação das disposições do Código da Estrada e dos preceitos de sinalização internacional, os condutores de viaturas automóveis militares devem cumprir integralmente as seguintes regras complementares de trânsito privativas do Ministério do Exército:

Uma linha traçada paralelamente a uma estrada de corrente simples indica a extensão em que é possível a ultrapassagem.

4) *Fiscalização da circulação.*

Corrente simples (sentido único) .....

Corrente dupla (sentido duplo) .....

Alt.

Estrada de corrente simples utilizada, alternadamente, num sentido e noutro .....

Estradas policiadas (os sentidos dos movimentos permitidos são os indicados pelas setas).

Estrada guardada (funcionando segundo horário).

Estrada reservada (apenas utilizada para circulação especial).

LL

Linha de luz — linha além da qual são proibidas todas as luzes (incluindo os faróis de «olhos de gato»).

B 154.492

Coordenadas de um cruzamento (sistema de coordenadas militares).

Circ.

Posto de comando de fiscalização da circulação (guarnecida pela P. M.).

P Circ.

Posto de fiscalização de circulação (idem).

Órgão para fornecimento de combustíveis e lubrificantes.

ANEXO III

PORTARIA N.º 11.072

(D. E. n.º 7 — 1.ª Série, de 15-9-45)

4.º Os condutores devem conhecer e cumprir rigorosamente as disposições do Código da Estrada, os preceitos da sinalização internacional em vigor e as disposições de carácter especial e complementar que regulam o trânsito das viaturas automóveis militares.

5.º O militar de maior graduação ou antiguidade que seguir numa viatura automóvel assumirá o comando da mesma e ficará responsável pela disciplina e compostura do pessoal nela transportado e, solidàriamente com o condutor, pelo cumprimento das regras de trânsito e das disposições da presente Portaria.

6.º Sempre que disciplinarmente responsáveis pelos acidentes verificados com as viaturas que conduzem, os condutores de viaturas automóveis militares devem pôr na execução dos serviços de condução que lhes forem determinados as mais prudentes cautelas, por forma a evitarem não só os acidentes provenientes de erros ou faltas de atenção da sua parte como também a manterem-se sempre em condições de escaparem às consequências dos erros de manobra, faltas de atenção, deslizes de condução ou faltas de perícia por parte dos condutores de outros veículos ou de peões que transitem na via pública. Além da rigorosa observação das disposições do Código da Estrada e dos preceitos de sinalização internacional, os condutores de viaturas automóveis militares devem cumprir integralmente as seguintes regras complementares de trânsito privativas do Ministério do Exército:

a) As viaturas automóveis militares de qualquer categoria e como tal registadas, independentemente do serviço ou da entidade a quem estejam afectas, ao fazerem um cruzamento, ao entrarem numa rua ou numa estrada, ou ao atingirem uma via, vindas de outra, devem parar, só retomando a marcha normal depois de se ter verificado que a via de trânsito está livre;

d) É rigorosamente proibida a utilização de viaturas especializadas em fins diferentes daqueles a que normalmente se destinam;

e) Na marcha em comboio deverão ser atentamente guardadas as distâncias entre as viaturas. Normalmente a distância de uma viatura à outra que imediatamente a precede no comboio deve equivaler em metros à velocidade média em quilómetros com que o comboio se desloca. O comandante do comboio pode, porém, sob sua responsabilidade, mandar diminuir até 15 metros a distância mínima entre as viaturas.

10.º Nenhuma viatura poderá sair da unidade, estabelecimento militar ou armazém de recolha sem prévia autorização do chefe de quem depende.

11.º O transporte colectivo de militares em viaturas automóveis está sujeito às regras de disciplina estabelecidas para as tropas em marcha ou em formatura. Junto das praças seguirá sempre um graduado, primeiro responsável pela disciplina durante o deslocamento, independentemente do comandante da viatura, colocado na cabine, ao lado do condutor principal responsável pela observação da disciplina e das regras de trânsito.

Dentro das cidades ou de quaisquer povoações ou aglomerados urbanos as praças seguirão sentadas e em posição correcta idêntica à regulamentar de sentido.

Fora das cidades, em estrada livre, ou na passagem de localidades de pequena importância, poderão as praças seguir em posição e atitude correspondente à regulamentar de à vontade, mas sempre devidamente sentadas. Mesmo quando à vontade, as praças devem seguir com a maior compostura e aprumo, sem falarem com pessoas estranhas ou tomarem atitudes impróprias. Poderão, no entanto, ser autorizadas a cantar ou entoar marchas militares ou coros orfeónicos.

ANEXO IV

CÓDIGO DE JUSTIÇA MILITAR

(Extracto)

Art. 394.º No território nacional e em território estrangeiro, amigo ou neutro, os prebostes militares têm jurisdição militar:

1.º Sobre todos os indivíduos que, em virtude de qualquer disposição legal, acompanharem forças em operações;

2.º Sobre vadios e vagabundos;

3.º Sobre prisioneiros de guerra que não sejam oficiais.

§ único. Quando as forças passam a território inimigo, os prebostes têm jurisdição disciplinar não só sobre as pessoas mencionadas neste artigo, mas também sobre os habitantes, viajantes e outros quaisquer indivíduos estranhos ao Exército ou à Armada que forem encontrados na área ocupada pelas tropas, enquanto essa jurisdição não for conferida a outras autoridades.

Art. 395.º Os prebostes militares conhecem ùnicamente:

1.º Das infracções de disciplina e contravenções de polícia;

2.º Das infracções das leis e dos regulamentos de polícia e das contravenções de qualquer natureza que no foro comum estejam sujeitas a julgamento em processo de polícia correccional;

3.º Das acções e reclamações por perdas e danos, resultantes das infracções sujeitas à sua competência, de valor não excedente a 1.000$00.

Art. 396.º Quando pelo mesmo crime forem acusados indivíduos sujeitos à jurisdição dos tribunais militares e outros sujeitos à jurisdição dos tribunais comuns, serão todos processados e julgados perante estes tribunais, se o crime for de natureza daqueles de que trata o art. 4.º.

Art. 414.º Quando, fora dos casos de flagrante delito, os agentes da polícia judiciária militar, no exercício das suas funções, precisarem entrar em algum estabelecimento dependente de autoridade civil, ou efectuar aí a prisão de algum indivíduo sujeito à jurisdição dos tribunais militares, ou alguma diligência da polícia judiciária, requisitarão prèviamente da autoridade civil competente a necessária permissão. Por forma idêntica procederão os agentes de polícia judiciária do Exército e da Armada, quando o estabelecimento for dependente, respectivamente, do Ministério da Marinha ou do Ministério do Exército.

§ único. As autoridades militares corresponderão recìprocamente às requisições que, para o mesmo fim, lhes forem dirigidas pelas autoridades administrativas, judiciais e policiais.

Art. 415.º Os agentes da polícia judiciária militar não podem entrar em casa particular senão acompanhados pela autoridade judicial da localidade, devendo lavrar auto especial da entrada, no qual declarem circunstanciadamente todas as diligências praticadas e ocorrências que houver, conformando-se em tudo com as disposições das leis comuns.

§ único. Exceptuam-se do disposto nos dois artigos anteriores os auditores dos tribunais militares.

Art. 421.º Os peritos, testemunhas e intérpretes declararão, pela sua honra, que desempenharão fielmente as suas funções.

Art. 595.º Os prebostes militares procederão, nas matérias da sua competência, a requerimento das partes interessadas, por ordem da autoridade superior, ou oficiosamente.

Art. 596.º As audiências feitas pelos prebostes serão públicas.

§ 1.º As partes queixosas poderão fazer a sua exposição ou petição, tanto verbalmente como por escrito.

§ 2.º O acusado estará sempre presente e será ouvido em tudo o que alegar em sua defesa.

§ 3.º Tanto a parte queixosa como o acusado poderão juntar documentos e produzir testemunhas, que serão inquiridas sumàriamente, prestando a declaração a que se refere o art. 421.º.

ANEXO V

DESIGNAÇÕES PARA AS INSTALAÇÕES DOS PRISIONEIROS DE GUERRA

RI — Local de reunião de prisioneiros de guerra	LRPGRI
Div — Local de reunião de prisioneiros de guerra divisionário	LRPGDiv
CE (eventual) — Depósito de prisioneiros de guerra	DPGCE
Ex — Depósito de prisioneiros de guerra	DPGEx
Zona de comunicações (eventual) — Depósito de prisioneiros de guerra	DPGZCom
Zona do Interior — Campo de prisioneiros de guerra	CPG

ANEXO V

DESIGNAÇÕES PARA AS INSTALAÇÕES DOS PRISIONEIROS DE GUERRA

RI — Local de reunião de prisioneiros de guerra	LRPGRI
Div — Local de reunião de prisioneiros de guerra divisionário	LRPGDiv
CE (eventual) — Depósito de prisioneiros de guerra	DPGCE
Ex — Depósito de prisioneiros de guerra	DPGEx
Zona de comunicações (eventual) — Depósito de prisioneiros de guerra	DPGZCom
Zona do Interior — Campo de prisioneiros de guerra	CPG

ANEXO V

DESIGNAÇÕES PARA AS INSTALAÇÕES DOS PRISIONEIROS DE GUERRA

RI — Local de reunião de prisioneiros de guerra	LRPGRI
Div — Local de reunião de prisioneiros de guerra divisionário	LRPGDiv
CE (eventual) — Depósito de prisioneiros de guerra	DPGCE
Ex — Depósito de prisioneiros de guerra	DPGEx
Zona de comunicações (eventual) — Depósito de prisioneiros de guerra	DPGZCom
Zona do Interior — Campo de prisioneiros de guerra	CPG