

ESTADO DE GOIÁS
POLÍCIA MILITAR
ACADEMIA DE POLÍCIA MILITAR
DIVISÃO DE ENSINO

Acidentes de Trânsito com Víctimas da Polícia
Militar do Estado de Goiás: Causas,
Conseqüências e Providências Possíveis

Oficial - Aluno: Wilson de Lurdes Follis

MONOGRAFIA CAC-93

Goiânia, Go/1993

WATSON DE LOURDES ABILIO, CAP FM

ACIDENTES DE TRANSITO COM VIATURAS DA POLICIA
MILITAR DO ESTADO DE GOIAS: CAUSAS,
CONSEQUENCIAS E PROVIDENCIAS POSSIVEIS.

Trabalho Técnico Profissional
apresentado à Academia de Polí-
cia Militar do Estado de Goiás,
como exigência parcial para a-
provação no Curso de Aperfei-
çoamento de Oficiais.

ACADEMIA DE POLICIA MILITAR
GOIANIA, JULHO DE 1993

DEDICATORIA

A Rosana, amada esposa, baluarte e minha estrela guia, razão de ser desta e de todas minhas caminhadas.

A Aline, adorada filha, expressão do mais puro amor, significado e razão de ser de minha existência.

AGRADECIMENTO

"Foi pelo trabalho que a mulher transpôs, em grande parte, a distância que a separava do macho, e, é só o trabalho que pode garantir-lhe uma liberdade consciente".

(Simone de Beauvoir)

Não fora o ideal, a tenacidade e o fraternal amor de minha irmã Wilma de Lourdes Abílio, inexisteriam realizações em minha vida.

Foi o apoio dela recebido, inclusive aquele decorrente da força de seu trabalho, particularmente em minha infância e adolescência, que remeteram-me a novos e corretos rumos.

A ela os meus incontidos agradecimentos.

SUMARIO

INTRODUÇÃO.....	00
-----------------	----

CAPITULO I

1 - VIATURAS E MOTORISTAS DA FMSO.....	11
1.1 - Viaturas.....	11
1.2 - Motoristas.....	12
1.3 - Formação e habilitação.....	13
1.4 - Credenciamento e matrícula.....	14
1.5 - Reciclagem e motivação.....	15
1.6 - Direitos, deveres e responsabilidade.....	17

CAPITULO II

2 - ACIDENTES DE TRANSITO.....	19
2.1 - Definição.....	19
2.2 - Caracterização.....	20
2.3 - Vitimação.....	20
2.4 - Causas.....	21
2.5 - Taxa de acidente.....	23

2.6 - Estatísticas.....	24
2.7 - Prevenção.....	25

CAPITULO III

3 - ANÁLISE E INTERPRETAÇÃO DOS DADOS ESTADÍSTICOS PESQUISADOS.....	27
3.1 - Acidentes de trânsito com viaturas da FMGO.....	27
3.1.1 - Distribuição dos acidentes de acordo com o mês e o ano.....	27
3.1.2 - Responsabilidade pelos acidentes.....	28
3.1.3 - Período em que ocorreram.....	28
3.1.4 - Faixa horária.....	29
3.1.5 - Distribuição quanto a vitimação.....	29
3.1.6 - Responsabilidade e causa.....	30
3.1.7 - Categoria da CNH dos motoristas.....	31
3.1.8 - Vitimação e tipos de ferimentos.....	31
3.1.9 - Número de veículos envolvidos.....	32
3.1.10- Espécie de viaturas envolvidas.....	32
3.1.11- Distribuição quanto ao tipo de acidente.....	33
3.1.12- Classificação.....	33
3.1.13- Condições de pista no momento do acidente.....	34
3.1.14- Condições de visibilidade.....	34
3.1.15- Condições de tempo.....	35
3.1.16- Situação da pista (pisu).....	35

3.1.17-	Condições da viatura.....	35
3.1.18-	Acidentes segundo a distribuição das viaturas pelas Unidades e Órgãos da PMEO.....	37
3.1.19-	Acidentes segundo a distribuição das viaturas (Região Metropolitana ou Interior).....	38
3.1.20-	Punições disciplinares aplicadas em decorrência dos acidentes.....	38
3.2 -	Dados referentes a opinião dos Oficiais Chefes de Seção de Transportes de Unidades de Execução Operacional.....	38
3.2.1 -	Qualificações.....	39
3.2.2 -	Habilitação para condução de veículos.....	39
3.2.3 -	Tempo de exercício da função.....	40
3.2.4 -	Manutenção preventiva de viaturas nas unidades execução operacional.....	40
3.2.5 -	Atividades.....	41
3.2.6 -	Estímulos aos motoristas nas unidades.....	41
3.2.7 -	Conceito dos motoristas.....	41
3.2.8 -	Existência de cadastro dos motoristas da própria unidade.....	41
3.2.9 -	Número de motoristas reciclados pelas unidades em 1991 e 1992.....	41
3.2.10-	Condições de participarem, como instrutores da reciclagem dos motoristas (treinamento).....	41
3.2.11-	Conceito acerca dos motoristas da Unidade e da Corporação.....	41
3.3 -	Dados referentes a opinião dos motoristas.....	42

3.3.1 - Categoria da Carteira Nacional de Habilitação.....	42
3.3.2 - CNH expedidas pelo DETRAN/GO.....	42
3.3.3 - Tipo de viatura que dirigem.....	42
3.3.4 - Periodicidade na direção de viaturas.....	43
3.3.5 - Participação em instrução de reciclagem e/ou direção defensiva.....	43
3.3.6 - Envolvimento em acidentes com viaturas da Corporação.....	43
3.3.7 - Satisfação na função de motorista.....	43

CAPITULO IV

4 - RESULTADOS E PROPOSTAS.....	45
CONCLUSÃO.....	59
BIBLIOGRAFIA.....	63
ANEXOS.....	65

INTRODUÇÃO

É muito grave e complexo o quadro actual do trânsito no Brasil, onde os acidentes assumiram proporções alarmantes, compatíveis as moléstias mais graves e aos problemas gerados pelas violências sociais.

Destruindo bens materiais, ferindo, hospitalizando, mutilando e ceifando vidas, os acidentes de trânsito passaram a ter, inclusive, significação transcendente na criminologia moderna, representando um perigo constante no que se refere a integridade física dos condutores, passageiros e pedestres.

Com mais de 636 mil acidentes, 22 mil mortos e 296 mil feridos, segundo dados do Departamento Nacional de Trânsito, os acidentes adquiriram características de uma verdadeira epidemia social, infringindo a sociedade um enorme prejuízo econômico social.

Como fator gerador da actual situação, Gilberto Monteiro Lehfeld (1) aponta a própria expansão da frota circulante que de uns escassos 670 mil veículos em 1958, passou para 3 milhões e 700 mil em 1978, tendo o amplo acesso à aquisição do automóvel próprio gerado uma forte pressão na formação rápida e deficiente de motoristas, ressaltando ainda que os grandes investimentos na infraestrutura viária não tiveram sua contrapartida no preparo da população brasileira para a nova realidade.

Além das causas citadas pelo autor em

1 - Gilberto Monteiro Lehfeld. Segurança do Trânsito - Coleção, 1984:3

questão, há que se considerar ainda:

- A urbanização da população rural, o conhecido êxodo rural, que provocou um crescimento desordenado das cidades com sérias consequências para suas estruturas viárias, em especial nas regiões metropolitanas

- A prioridade dada ao transporte rodoviário, em detrimento ao ferroviário e fluvial.

- A falta de recursos e/ou vontade política para a tomada de decisões que trouxessem soluções ou impedissem o agravamento do problema, principalmente no que se refere a engenharia (viária e veicular), bem como ao aprimoramento da legislação e da conduta da população (educação de trânsito).

No que se refere a engenharia veicular, os veículos fabricados no Brasil e destinados ao mercado externo são dotados dos mais modernos requisitos de segurança, o que não ocorre com os veículos destinados ao mercado interno.

Já a engenharia viária é prejudicada pela má ocupação do solo, urbano principalmente, pela existência de pontos e trechos negros nas vias públicas decorrentes de falhas nos projetos, na maioria das vezes em razão da escassez ou economia de recursos, pela falta de sinalização adequada, vertical e horizontal, e ainda pela falta de manutenção das vias públicas, em especial as rodovias.

- O péssimo estado da frota nacional de veículos devido a prolongada recessão e à perda do poder aquisitivo da classe média.

- O despreparo das autoridades de trânsito.

- O não funcionamento do Sistema Nacional de Trânsito, previsto no Código Nacional de Trânsito, já que os órgãos nele contido não atuam e nunca atuaram como integrantes de um sistema.

No estado de Goiás, principalmente após a construção de Brasília, o impacto das mudanças foi drástico.

Possuindo uma extensa malha viária, destacandose as importantes rodovias que ligam a capital federal as mais diversas regiões do Brasil, o Estado de Goiás apresenta um intenso trânsito de passagem de origem ou destino a Brasília-DF.

Inserida neste contexto, a PMGD possui uma frota de 630 veículos e de aproximadamente 2200 motoristas.

As peculiaridades e a dinâmica das atividades policiais fazem com que, frequentemente, as viaturas sejam empenhadas em condições adversas razão pela qual a PMGD não deve medir esforços para ter em seus quadros motoristas treinados e devidamente capacitados a conduzir viaturas, ressaltando-se que estas são um dos principais recursos materiais de que dispõe a Corporação para cumprir sua atividade fim.

O objetivo geral do presente trabalho é a identificação dos fatores que envolvem os acidentes com viaturas da Polícia Militar do Estado de Goiás, permitindo ainda a identificação de suas causas e conseqüências, consolidando-se um sistema de dados que forneça subsídios que possam influenciar uma tomada de decisão que viabilize a implantação de um programa permanente destinado ao controle das atividades relacionadas com as viaturas e os motoristas, bem como a prevenção.

- Obtenção de informações acerca da capacitação dos motoristas da corporação, identificando-se suas falhas, com vistas a sua reciclagem.

- Proposição de medidas administrativas que permitam o cálculo da taxa de acidentes da PMGD e a formulação de indicadores comparativos da situação dos acidentes tanto interna quanto externamente.

- Transmissão do máximo possível de informações a respeito da problemática do trânsito, dos riscos dos acidentes, das suas causas e conseqüências, já que o desconhecimento destes assuntos torna o condutor menos atento, e até mesmo negligente ou imprudente na direção do seu veículo.

Finalmente, é ainda objetivo do presente trabalho, repassar conhecimentos de aspectos relacionados com o trânsito, de forma a fornecer subsídios a oficiais encarregados de inquéritos técnicos.

A importância do presente trabalho pode ser avaliada pela quantidade de motoristas da PMMG, hoje estimada em 2200 policiais militares em atividade, responsáveis pela integridade física própria, dos usuários das viaturas e dos pedestres que estejam nos seus raios de ação, bem como pelo patrimônio valiosíssimo representado pelas viaturas.

O embasamento teórico para sustentação do trabalho, está relacionado a diversas publicações sobre a problemática do trânsito, elaboradas por renomados autores, com destaque para os trabalhos técnicos sobre acidentes de trânsito.

Há que se considerar ainda a própria pesquisa que realizamos, tendo como origem os inquéritos técnicos atinentes aos acidentes ocorridos no período considerado, e opinião dos chefes de seção de transportes e dos motoristas.

Existem quatro monografias que, de modo claro, justificam a necessidade deste trabalho para a PMMG, reforçando ainda consideravelmente seu embasamento teórico.

A pesquisa "Formação e Motivação Profissional do Motorista da PMMG. Uma necessidade", de autoria do Ten Cel Aristau José Teodoro, apresentada no Curso Superior de Polícia daquela Corporação em 1990, aborda problemas relacionados com seus motoristas.

A pesquisa "Acidentes de Trânsito com viaturas da PMMG", de autoria do Maj Carlos Roberto da Silva, apresentada no Curso Superior de Polícia daquela Polícia Militar em 1992, trata de problemas relacionados com uma média aceitável de acidentes para a Corporação e da responsabilidade dos motoristas da PMMG pelos acidentes.

A pesquisa intitulada "Formação de Motoristas para as viaturas da PMMG, de autoria do Maj Carlos Roberto da Silva, apresentada no Curso Superior de Polícia daquela Polícia Militar em 1992, trata de problemas relacionados com uma média aceitável de acidentes para a Corporação e da responsabilidade dos motoristas da PMMG pelos acidentes.

Estado de Goiás
ACADEMIA DE POLÍCIA MILITAR
BIBLIOTECA

Assis Pinto, apresentada no Curso Superior de Polícia ainda da PMMG em 1991, aborda a questão do risco de acidentes com viaturas da PMMG e a responsabilidade do motorista pelos danos a elas causados.

A pesquisa intitulada "Acidentologia de Um Trecho Rodoviário", de nossa autoria, apresentada no Curso de Pós Graduação "Lato Sensu" em Trânsito da Universidade Federal de Uberlândia, para obtenção do título de especialista em Trânsito, aborda problemas relacionados com as causas, circunstâncias e características aos acidentes ocorridos na Br 050, trecho Uberlândia/Araguari, no período de 1984 a 1991, com vistas a elaboração de propostas visando a prevenção de acidentes naquele trecho.

Também o trabalho "Uma Abordagem Sistêmica da Dinâmica do Acidente de Trânsito", de autoria do Professor Mário Fernando Petzhold, vencedor do Prêmio Volivo de Segurança nas Estradas em 1987, justifica o presente trabalho e reforça seu embasamento teórico.

Visando conhecer a realidade existente na Corporação e ainda a fundamentação dos resultados e das propostas a serem apresentadas, serão realizadas as seguintes pesquisas:

De caráter bibliográfico, principalmente por meio de monografias e outras obras que enfoquem questões relacionadas com a problemática do trânsito;

Através da aplicação de questionários a oficiais chefes de Seção de Manutenção e Transportes e a motoristas da PMED, bem como de entrevistas com alguns destes oficiais e motoristas;

Por meio de entrevistas com oficiais da DAL, PNI, PNI4, EM CPI, EM CPM e PH4 de Unidades, bem como com funcionários do DETRAN-SO e DENATRAN;

Através da coleta de dados referentes aos acidentes de trânsito envolvendo viaturas da PMSO, tendo como base os inquéritos técnicos instaurados.

A exposição deste trabalho observará o seguinte ordenamento:

A atual realidade da PMGO no que se refere a viaturas e motoristas.

A questão dos acidentes de trânsito: definição, classificação, vitimação, causas, taxa de acidentes, estatísticas e prevenção.

A análise e interpretação dos dados estatísticos ocorridos nos anos de 1991 e 1992.

Análise e interpretação dos dados referentes as opiniões dos Oficiais Chefes de Seção de Motomecanização e Transportes das Unidades de Execução Operacional, CFAP e APM.

Análise e interpretação dos dados referentes as opiniões dos motoristas de viaturas da PMGO.

Resultados e propostas.

Conclusão.

CAPITULO I

VIATURAS E MOTORISTAS DA PMGO

1.1 - Viaturas

A PMGO possui uma frota de 830 viaturas classificadas, para efeito de utilização quanto ao emprego, da seguinte forma:

Viaturas administrativas: destinadas ao exercício das atividades não operacionais da Corporação.

Viaturas operacionais: de uso exclusivo na atividade fim da Corporação.

Quanto a espécie, a frota é constituída de viaturas de passageiros e de carga, sendo que as unidades e orçãos sediados em Goiânia são dotados de 455 viaturas, 54,82% do total, já a dotação das unidades do interior é de 375 viaturas, 45,18% do total existente na PMGO.

De acordo com dados levantados junto a DAL, citada frota apresenta a seguinte situação:

MARCA	TOTAL	%
Fiat.....	346	41,7
Ford.....	26	3,1
General Motors.....	116	14,0
Mercedes Benz.....	31	3,7
Volkswagen.....	136	16,4
Honda.....	159	19,2
Yamaha.....	11	1,3
Doutros.....	5	0,6
Total Geral.....	830	100,0

Resalte-se que as motocicletas, com

um total de 159 viaturas, respondem por 19,2% da frota.

Faca a inexistência de registros, não foi possível levantar o número de viaturas baixadas por inservibilidade, em decorrência de acidentes de trânsito, em- bretanto, apurou-se junto a DAI, que no ano de 1973 foram descarregadas por inservibilidade, tendo sido leiloadas, 90 viaturas, representando 11,82% da frota existente em dezembro de 1992 que era de 761 viaturas.

1.2 - Motoristas

A importância do motorista na atividade operacional está intimamente ligada ao conceito de que a viatura é essencial na execução do policiamento ostensivo em virtude de seu raio de ação e mobilização, além é claro, do aspecto repressor. Sua utilização, deve ser baseada em princípios de segurança e eficiência, e para isto cumpre treinar adequadamente o condutor da viatura militar.(2)

Inexistem registros acerca do número de militares possuidores de Carteira Nacional de Habilitação no efetivo da PMMG, porém credenciados a dirigir viaturas da corporação e pertencendo ao quadro de motoristas existem 2200 militares.

O número de motoristas credenciados está diretamente relacionado com o número de viaturas existentes na corporação, já que são matriculadas nas unidades dois ou três motoristas por viatura.

Verificou-se em algumas unidades a tendência de se matricular apenas um motorista por viatura, bem como a adoção da medida de se "engarajar" a viatura quando o motorista ou motoristas nela matriculados estiverem

2 - Carlos Roberto da Silva. Acidentes de Trânsito com Viaturas da Polícia Militar de Minas Gerais. 1990:8.

impedidos de dirigir-la, o que é ideal em termos de administração da frota.

Como exemplo, citamos o RPNChq onde encontramos duas viaturas "engarajadas", com as chaves recolhidas pelo próprio oficial de transportes, existindo recomendações expressas no sentido de que não fossem empenhadas até o retorno dos seus motoristas que se encontravam de férias.

1.3 - Formação e habilitação

O termo formação, na visão de Idalberto Chiavenato (3), é uma das etapas da educação institucionalizada, sendo aquela que, através da formação profissional, prepara o homem para uma profissão.

Na realidade, em nosso país, a formação de motoristas inexiste, restando somente a habilitação de motoristas, em sua maioria despreparados para a realidade do nosso trânsito, principalmente quanto aos princípios de direção defensiva.

Ressalta-se que nem mesmo as auto-escolas cumprem as finalidades para as quais foram instituídas, apresentando os habilitandos uma aprendizagem de baixo nível.

As "auto-escolas" vivem de sua eficácia em conseguir para os seus alunos carteiras de habilitação as quais são, na realidade, licenças de porte de arma. Isto exige que alunos decorem o Código de Trânsito e desenvolvam certa destreza na direção, em um percurso curto e conhecido. Não se exige, em nenhum momento, a criação de atitudes indispensáveis à formação de um bom motorista,

3 - Idalberto Chiavenato. Administração de Recursos Humanos, 1987:74.

entendido como aquele que terá baixa probabilidade de causar acidentes.(4)

No que se refere especificamente a formação de motoristas, o art 145 do Regulamento Nacional de Trânsito possui a seguinte redação.

As praças das Forças Armadas e Auxiliares que possuírem curso de formação de condutores ministrado em suas corporações, dispensar-se-ão, para a concessão da Carteira Nacional de Habilitação (CNH), os exames a que se houverem submetido com aprovação naquele curso, desde que neles se observem as normas estabelecidas pelo Conselho Nacional de Trânsito.(5)

Entretanto, a PM60 não utiliza de tal prerrogativa, inexistindo auto-escola na Corporação.

1.4 - Credenciamento e matrícula

Credenciamento é a autorização dada ao militar para conduzir veículo automotor da Corporação, com o objetivo de verificar a sua capacitação como condutor na categoria para a qual foi habilitado.

Sua finalidade é proporcionar ao Comando um mecanismo seguro de aferição, permitindo verificar se realmente o militar está apto a conduzir viaturas da Corporação.

4 - Charles Leslie Wright. A Economia Política dos Acidentes de Trânsito. 1986:30.

5 - Brasil. Decreto nº 62.127, de 16 de janeiro de 1968.

Na PMGO compete a Diretoria de Apoio Logístico, através do Setor de Manutenção de Autos e Transportes, proceder o exame de direção nos candidatos ao credenciamento, apresentados pelas Unidades e demais Órgãos da Corporação.

Verificou-se que atualmente o examinador é o Sub Ten Eurípedes Silva Fontenele, chefe dos motoristas daquela Diretoria, tratando-se em verdade de um exame prático de direção sendo os candidatos avaliados com base na experiência e conhecimento do Sub Ten Eurípedes, inexistindo uma pauta e pontuação para tal exame.

Citado exame é realizado observando-se a categoria da CMM dos candidatos, sendo que os de categoria "B" realizam exames em viaturas leves e os de categoria "C" e "D" em pesadas, observando-se a especificação decorrente destas categorias, podendo o candidato ser aprovado restritivamente, ou seja, dirigir viaturas de categoria inferior a sua habilitação.

Quanto ao credenciamento para condução de motos, é aditada a mesma sistemática.

Seu o candidato aprovado, é feita uma comunicação para sua unidade e, através do adendo da DAL, publicarse no Boletim Geral.

Na unidade, tendo como origem a comunicação recebida da DAL, é o militar matriculado em uma viatura.

1.3 - Reciclagem e motivação.

Reciclagem de motoristas, de acordo com o entendimento em vigor na Polícia Militar de Minas Gerais (6), objetiva o aprimoramento do militar credenciado, com as seguintes finalidades:

Modificação de comportamento de direção falhos e incorretos adquiridos;

6 - Polícia Militar de Minas Gerais. Resolução 2459, de 16 de outubro de 1990.

Adoção da mentalidade e criação de atitudes de direção defensiva;

Ressaltar a importância das normas e procedimentos de segurança na direção como condição para baixa probabilidade de envolvimento em acidentes.

Entendemos como sendo ainda outra importante finalidade da reciclagem, a transmissão de conhecimentos específicos, pertinentes a condução de viaturas militares.

Segundo Calçado "o segredo da eficiência de muitas organizações está diretamente ligado com a capacidade de desenvolver e manter o nível ótimo de motivação em seus integrantes".(7)

Já Aurélio Buarque afirma que motivação "é uma conjunto de fatores psicológicos (conscientes ou inconscientes), de ordem fisiológica, intelectual ou afetiva, os quais agem entre si e determinam a conduta de uma indivíduo".(8)

A qualidade do trabalho executado, resultado da dedicação, criatividade e produtividade do executor, relaciona-se diretamente com a sua adequada motivação.

Ao comandante, em qualquer nível, cumpre identificar os fatores de motivação, para incrementá-los; e de igual forma deve localizar os que trazem desativação, para neutralizá-los.(9)

7 - Boletim Geral da Polícia Militar nº 111, 1993.11.

8 - Novo Dicionário da Língua Portuguesa, 1986:1164.

9 - Boletim Geral da Polícia Militar de Minas Gerais nº 111:14.

Existe na PMGO um elenco de medidas que levam a motivação, dentre elas, sem dúvida, uma das mais importantes é a recompensa.

O Regulamento Disciplinar da PMGO, em seu capítulo III, regula a concessão de recompensas, conforme abaixo transcrevemos parcialmente:

Art. 66 - Recompensas constituem reconhecimento dos bons serviços prestados por policiais militares.

Art. 67 - Além de outras previstas em leis e regulamentos especiais, são recompensas policiais militares:

I - elogio;

II - dispensa do serviço;

III - dispensa da revista de recolher e do pernoite, nos centros de formação para alunos dos cursos de formação.

Art. 68 - O elogio pode ser individual ou coletivo. (10)

Além do elogio e da dispensa do serviço os militares motoristas poderão também, ainda a título de recompensa, serem homenageados por ocasião da semana do trânsito, agraciando-se aqueles que mais se destacaram como condutores de viaturas com o diploma de Motorista Padrão.

1.7 - Direitos, deveres e responsabilidade

Os motoristas da PMGO possuem direitos idênticos aos dos demais integrantes da Corporação, exceto quanto a gratificação especial, prevista no Art. 65 do código de vencimentos e proventos dos servidores militares do Estado de Goiás, contendo a seguinte redação.

10 - Goiás. Decreto nº 2639, de 21 de outubro de 1986.

Fica assegurado aos motoristas e motociclistas da Polícia Militar e do Corpo de Bombeiros Militar uma gratificação especial correspondente a 20% (vinte por cento) do respectivo vencimento.(11)

Os deveres e responsabilidades dos motoristas da Corporação estão afetos a três áreas distintas e que podem ser concomitantes: civil, penal e administrativa.

Na área civil temos o ressarcimento de danos causados a terceiros e a própria viatura, na penal o indiciamento em Inquérito Penal Militar, quando de um acidente resultar morte ou lesões corporais, e na administrativa as multas decorrentes de infrações a legislação de trânsito, bem como as punições disciplinares previstas no regulamento disciplinar da Corporação.

É ainda responsabilidade dos motoristas a manutenção de operação, também denominada manutenção de 12 escalão, cuja boa execução proporcionará o bom desempenho da viatura.

Na PMCO entende-se por manutenção de 12 escalão as inspeções que devem ser realizadas na viatura antes da partida, durante o movimento, nos altos e após o trabalho, conforme consta no verso da ficha de serviço de viatura, anexo 02 do presente trabalho.

Ademais, os motoristas assinam na própria ficha uma declaração de que as inspeções constantes no seu verso foram por eles executadas.

11 - Goiás. Lei nº 11.866, de 28 de dezembro de 1992.

CAPITULO II

ACIDENTES DE TRANSITO

"Accidentus não existem. O que designamos por este termo é o efeito de alguma causa que não podemos ver".

(Voltario)

2.1 - Definição

O termo acidente aplicado em trânsito, de acordo com Gilberto Monteiro Lehfeld (12), não expressa a sua verdadeira definiçã, sendo empregado na falta do outro mais afequado. Acrescenta ainda citado autor, que na literatura de segurança viária os termos "acidente", "colisã", e "desastre" são frequentemente usados de modo intercambiável.

À par de tal consideraçã, é de grande importãncia que se defina, com clareza absoluta, o que seja acidente de trânsito, de forma a dirimir qualquer dõvida quanto ao correto entendimento do mesmo.

"Acidente de trânsito é todo acontecimento inesperado, inevitável ou não intencional, de que resultem danos pessoais e/ou materiais e para cuja ocorrãncia tenha contribuído um ou

12 - Gilberto Monteiro Lehfeld, Segurança de Trãnsito, Coleção, 1984:15.

mais veículos em circulação na via pública".(13)

2.2 - Caracterização

A caracterização da natureza da ocorrência ou tipo de acidente com veículo depende das circunstâncias do evento, sendo adotadas em nosso país as seguintes:

Abalroamento - ocorre quando um veículo em movimento, é colhido lateral ou transversalmente por outro veículo também em movimento;

Atropelamento - ocorre quando um veículo, em movimento, colhe uma pessoa ou animal;

Capotamento - ocorre quando um veículo, em movimento, gira em qualquer sentido, ficando com as rodas para cima, mesmo que momentaneamente;

Cheque - é o impacto do veículo contra qualquer obstáculo: poste, muro, etc., inclusive com outro veículo estacionado;

Colisão - é o impacto de dois veículos, em movimento, frente a frente, ou pela traseira;

Tombamento - ocorre quando um veículo em movimento, tomba lateral ou frontalmente.

Existe ainda outros tipos de acidentes que recebem denominações diversas de acordo com as circunstâncias do acidente: queda em abismo, soterramento, submersão e saída de pista.

2.3 - Vitimação

Em decorrência de um acidente de trânsito pode ocorrer três tipos de vitimação: ferimentos leves, graves e fatais.

13 - Carlos Roberto da Silva. Manual do Policiamento Rodoviário, 1990:11.

No que se refere aos critérios quanto a classificação de vítimas de ferimentos leves e graves, deve-se observar a definição estabelecida pela Associação Brasileira de Normas Técnicas:

Ferimentos graves são aqueles que não permitem a vítima locomover-se por seus próprios meios, obrigando a sua hospitalização, sendo ferimentos leves aqueles que permitem à vítima locomover-se por seus próprios meios, embora com pequenos cortes ou escoriações generalizadas.

2.4 - Causas

É a falha de um ou mais elementos que compõem o sistema veículo/homem/via/meio ambiente que leva ao acidente de trânsito.

Uma situação de risco envolvendo um dos elementos citados, se não for controlada, pode levar a um acidente.

Pesquisas revelam que os acidentes são ocasionados por uma série de fatores atuando em conjunto, denominados fatores contribuintes, e que levam a situação de risco que culmina com a ocorrência do acidente.

Na análise dos acidentes predomina a ação do homem dentre os fatores contribuintes. É importante destacar que a maioria destes fatores é constituída de comportamento falho, relacionado a alguma deficiência na ação do condutor.

De acordo com Carlos Roberto da Silva (14) o comportamento do homem responde por cerca de 70% das causas dos acidentes com veículos.

José Soller (15) afirma que, apesar da

14 - Carlos Roberto da Silva. Acidente de Trânsito com Viaturas da Polícia Militar de Minas Gerais, 1972:62.

15 - José Soller, El Riesgo en la Conduccion de Automoviles, 1998:10.

importância das falhas técnicas do veículo, das deficiências apresentadas pela via e das condições derivadas dos fatores atmosféricos, é o fator humano que explica a maior parte dos acidentes.

A importância da apuração da causa do acidente, relacionar-se com a fixação da responsabilidade por sua ocorrência. No presente trabalho poderá tal responsabilidade ser do motorista da viatura da PMOB, de outro motorista, do estado (levando-se em consideração as condições da viatura) ou da via/meio ambiente.

Sendo a responsabilidade do acidente por do motorista da PMOB, ou não, a determinação da causa se dará por negligência, imprudência ou imperícia.

Sidou definiu que negligência "é descuido, desídia, desleixo, falta de cuidado capaz de determinar responsabilidade por culpa"; Já imprudência "é a falta de prudência, descautela, prática daquilo que é de acreditar-se possa ser fonte de erro ou dano", e, por fim, imperícia "é a falta de conhecimento, ignorância, inabilidade".(16)

Por negligência entende-se o acidente ocorrido por descuido do motorista que, podendo prevenir o acidente, não o previu ou confiou que não fosse acontecer, como por exemplo a falta de equipamento e má condição do veículo. Por imprudência entende-se o acidente tendo como causa o abuso do motorista que, confiando em suas habilidades, sente-se capaz de superar qualquer perigo. É o caso do excesso de velocidade, avanço de sinal, ultrapassagem em local proibido. Por imperícia,

16 - J. M. Othon Sidou, Dicionário Jurídico, 1990:374.

entende-se o acidente ocorrido por falta de habilidade técnica. (17)

2.5 - Taxa de Acidentes

Na investigação e análise de acidentes de trânsito, deve-se associar o montante dos acidentes com o volume de tráfego.

Desta forma, trabalhando-se com taxas de acidentes de trânsito, onde o número de acidentes é relacionado com um indicador da movimentação dos veículos, obtém-se um melhor entendimento do problema.

Existem vários tipos de taxas de acidentes de trânsito que podem ser utilizadas, sendo que o Departamento Nacional de Trânsito (18) recomenda e sugere, no estudo de pontos negros, a utilização de uma taxa que leve em conta o número equivalente de acidentes em unidades-padrão de severidade (UPS), considerando o número de acidentes sem vítimas, o número de acidentes com feridos e o número de acidentes com mortos, em um determinado trecho ou interseção.

É evidente que tal taxa, destinada especificamente para o estudo de pontos negros, não se ajusta adequadamente a análise de acidentes com veículos pertencentes a uma mesma empresa.

A solução encontrada pela Centrais Elétricas de Minas Gerais (CEMIG), na busca do parâmetro que se ajustasse às peculiaridades dos acidentes com veículos de sua frota, foi a utilização de uma taxa que levasse em conta a sugestão do Departamento Nacional de Trânsito, entretanto, adaptada às condições da empresa, utilizando-se da fórmula:

$$T = \frac{MA}{QR} \times 1.000.000$$

Onde, MA é igual ao montante de acidentes e QR é igual a quilometragem rodada pela frota, tendo a multiplicação por 1.000.000 a finalidade de tornar mais inteligível o valor.

18 - Departamento Nacional de Trânsito. Manual de identificação, análise e tratamento de pontos negros, 1987/31.

Na análise dos acidentes com suas viaturas a PMMG recorre à taxa adotada pela CEMIG, a qual atende perfeitamente as peculiaridades daquela corporação, sendo um parâmetro para avaliação de performance de sua frota.

De acordo com Carlos Roberto da Silva (19) o acompanhamento, a avaliação e a comparação dos dados estatísticos, é uma das formas de prevenção de acidentes de trânsito, sendo uma das técnicas preconizadas para tal a utilização da taxa de frequência de acidentes.

Citado autor defende ainda as seguintes aplicações para a taxa em questão: dimensionamento do problema acidente de trânsito em uma frota de veículos motorizados; a comprovação da necessidade de programas de prevenção de acidentes, bem como da eficácia das atividades de prevenção de acidentes; a avaliação global dos acidentes de trânsito e adoção de medidas eficazes, quando for necessário; ressaltar, particularmente na visão do Comandante de UEDp, a importância quanto ao problema acidente de trânsito com viaturas da Corporação.

2.6 - Estatísticas

As estatísticas de acidentes não devem constituir um fim em si mesmas. Sua falta entretanto, dificulta uma tomada de decisão, a alocação de recursos (normalmente escassos), além de inviabilizar o acompanhamento das medidas preventivas tomadas. (20)

A investigação, documentação e análise dos acidentes, constam das Diretrizes para a Segurança do Trânsito fixadas pelo Departamento Nacional de Trânsito em

19 - Carlos Roberto da Silva. Acidentes com Viaturas da Polícia Militar de Minas Gerais, 1992:36.

20 - Gilberto Monteiro Leifeld. Segurança de Trânsito; Coleção, 1984:23.

1978 e que consubstanciaram o Plano Nacional de Segurança de Trânsito, destacando como ponto fundamental: "os acidentes devem ser rigorosamente investigados e documentados, com a identificação de suas causas, para a finalidade de se adotarem medidas que evitem sua repetição ou minimizem seus efeitos".

Neste aspecto, o papel representado pelas estatísticas é de fundamental importância.

Num trabalho do Instituto de Pesquisas Rodoviárias (21) é citado que o aperfeiçoamento das colchetes estatísticas é e economia política dos acidentes de trânsito, ressaltando ainda o fato deste aperfeiçoamento proporcionar informações mais valiosas para o público, estudiosos e administradores, e ainda para aqueles que têm a responsabilidade imediata na prevenção de acidentes.

2.7 - Prevenção

São por demais conhecidos os três "E" da prevenção de acidentes de trânsito: Engenharia, Educação e Esforço Legal.

A Engenharia deve ser entendida como a viária e a viicular; a Educação como a do usuário das vias públicas, motoristas passageiros e pedestres, e o Esforço Legal como as medidas decorrentes da aplicação da legislação de trânsito, estando aí incluídas as ações do policiamento.

É evidente que as medidas possíveis de serem adotadas pela PMSC, no que se refere a prevenção de acidentes com suas viaturas, direcionar-se-ão especificamente aos motoristas e aos graduados e oficiais.

No tocante aos motoristas tais medidas objetivarão a aprendizagem e o desenvolvimento de formas mais seguras de direção, quanto aos graduados e oficiais levar-se-á em conta o dever dos mesmos quando em função de comandante de guarnição ou em razão da ascendência hierárquica sobre os motoristas.

21 - Instituto de Pesquisas Rodoviárias. Trabalhos Técnicos do IPR/DNER na área de segurança de tráfego, 1976:15.

É de grande importância o entendimento de que a Educação do Trânsito deve ser visto principalmente como esclarecimento, informação e orientação.

CAPITULO III

ANALISE E INTERPRETAÇÃO DOS DADOS

ESTATISTICOS PESQUISADOS

3.1 - Acidentes de trânsito com viaturas da PMGO

Com base nos inquéritos técnicos existentes na PM4 foram pesquisados 64 acidentes, sendo 31 referentes ao ano de 1991 e 33 ao ano de 1992.

Quadro 1 - Acidentes de trânsito ocorridos com viaturas da PMGO nos anos de 1991 e 1992.

MES	1991	1992	TOTAL	%
Janeiro	02	03	05	7,81
Fevereiro	—	—	—	—
Março	02	01	03	4,69
Abril	02	07	09	14,06
Maior	02	04	06	9,37
Junho	01	02	03	4,69
Julho	02	04	06	9,38
Agosto	06	—	06	9,38
Setembro	02	02	04	6,25
Outubro	05	03	08	12,50
Novembro	02	03	05	7,81
Dezembro	05	04	09	14,06
Total	31	33	64	100,00

Fonte: Pesquisa realizada nos inquéritos técnicos existentes na PM4.

Comparando-se os números dos acidentes em relação à frota existente, verifica-se que em 1991, para uma frota de 692 veículos o percentual foi de 4,47%, ou um acidente para cada 22,32 veículos, já em 1992, para uma frota de 761 veículos o percentual foi de 4,33%, ou um acidente para cada 23,06 veículos.

Examinando-se o quadro 1 constata-se que os meses de abril, outubro e dezembro apresentam os maiores índices de acidentes, com um percentual total de 40,62%.

Não há registro de acidentes no mês de fevereiro.

Quadro 2 - Responsabilidade pelos acidentes de trânsito ocorridos na PMGO nos anos de 1991 e 1992.

RESPONSÁVEL	1991	1992	TOTAL	%
Militar	14	21	35	54,68
Terceiro	13	06	19	29,69
Estado	01	03	04	6,25
Não Definida	03	03	06	9,38
Total	31	33	64	100,00

Fonte: Pesquisa realizada nos inquéritos técnicos existentes na PM4.

Os resultados apresentados pelo quadro 2 mostram que o militar responde por 54,68% da responsabilidade dos acidentes pesquisados, enquanto o terceiro, ou seja o motorista do veículo responde por 29,69% dos acidentes.

Quadro 3 - Período em que ocorreram os acidentes de trânsito com viaturas da PMGO nos anos de 1991 e 1992.

PERÍODO	1991	1992	TOTAL	%
Diurno	19	15	34	53,13
Noturno	12	10	22	46,87
Total	31	25	56	100,00

Fonte: Pesquisa realizada nos inquéritos técnicos existentes na PM4.

Examinando-se o quadro 3, constata-se que 46,87% dos acidentes ocorreram no período noturno e 53,13% no diurno.

Quadro 4 - Faixa horária em que ocorram os acidentes de trânsito com viaturas da PM60 nos anos de 1991 e 1992.

HORÁRIO	1991	1992	TOTAL	%
00:00 às 03:00 h	04	02	06	9,37
03:00 às 06:00 h	01	03	04	6,25
06:00 às 09:00 h	03	02	05	7,81
09:00 às 12:00 h	04	03	03	10,93
12:00 às 15:00 h	05	08	13	20,32
15:00 às 18:00 h	07	05	12	18,76
18:00 às 21:00 h	03	08	11	17,19
21:00 às 24:00 h	04	02	06	9,37
Total	31	33	64	100,00

Fonte: Pesquisa realizada nos inquéritos técnicos existentes na PM4.

O quadro número 4 apresenta a faixa horária das 12:00 às 15:00 h, seguida da faixa horária das 15:00 às 18:00 h, com um percentual total de 39,06%, como sendo as que apresentam os maiores índices de acidentes.

Quadro 5 - Número de acidentes de trânsito com e sem vítimas ocorridos com viaturas da PM60 nos anos de 1991 e 1992.

ACIDENTES	1991	1992	TOTAL	%
Com vítimas	09	13	22	34,37
Sem vítimas	22	20	42	65,63
Total	31	33	64	100,00

Fonte: Pesquisa realizada nos inquéritos técnicos existentes na PM4.

Do exame do quadro 5, constata-se que o militar responde com 64,06% dos acidentes pesquisados, seguido pelo motorista do outro veículo com 29,68%, enquanto o Estado responde por 6,25% dos acidentes.

Quadro 6 - Responsabilidade e causa de acidentes de trânsito ocorridos com viaturas da PM60 nos anos de 1991 e 1992.

RESPONSÁVEL	CAUSA	1991	1992	TOTAL	%
Militar	Negligência	02	—	02	3,12
	Imprudência	10	15	25	39,07
	Imperícia	02	06	08	12,50
	Não definida	03	03	06	9,37
Terceiro	Negligência	04	—	04	6,25
	Imprudência	09	06	15	23,44
	Imperícia	—	—	—	—
	Não definida	—	—	—	—
Estado		01	03	04	6,25
	Total	31	34	64	100,00

Fonte: Pesquisa realizada nos inquéritos técnicos existentes na PM4.

Os resultados apresentados pelo quadro 7 mostram o predomínio da categoria D, com 23 motoristas e percentual de 35,93%, seguida da categoria C, com 20 motoristas e percentual de 31,25%, acumulando estas duas categorias o percentual de 67,18%.

Por não constar dos inquéritos técnicos não foram apurados os dados referentes a categoria de 16 motoristas, 25,00%.

Inexiste dados atinentes as categorias A1, A2 e A3, por não ter ocorrido acidentes envolvendo motocicletas da PM60.

Quadro 7 - Categoria CNH dos militares motoristas de viaturas da PMGO envolvidos em acidentes de trânsito nos anos de 1991 e 1992.

CATEGORIA	1991	1992	TOTAL	%
A1, A2 e A3	---	---	---	-----
B	01	02	03	4,69
C	11	09	20	31,25
D	10	13	23	35,93
Inabilitado	---	02	02	3,13
Não apurado	09	07	16	25,00
Total	31	33	64	100,00

Fonte: Pesquisa realizada nos inquéritos técnicos existentes na PM4.

Quadro 8 - Vitimização decorrente dos acidentes de trânsito ocorridos com viaturas da PMGO nos anos de 1991 e 1992.

VITIMAS	TIPO	1991	1992	TOTAL	%
Militar	Ferimentos	07	19	26	52,00
	Fatal	---	01	01	2,00
Terceiros	Ferimentos	09	11	20	40,00
	Fatais	01	02	03	6,00
Total		17	33	50	100,00

Fonte: Pesquisa realizada nos inquéritos técnicos existentes na PM4.

O quadro 8 - mostra que os 64 acidentes ocorridos resultaram em 50 vítimas, percentual de 0,78% por acidente. Entretanto ocorreram apenas 22 acidentes com vítimas, quadro 9, o que dá uma média de 2,27% vítimas por acidente ocorrido.

Apresenta ainda o quadro 8, 4 vítimas fatais, sendo 1 militar e 3 civis (terceiros).

Quadro 9 - Número de veículos envolvidos por acidente de trânsito ocorridos com viaturas da PMGO nos anos de 1991 e 1992.

NÚMERO	1991	1992	TOTAL	%
Um veículo	05	15	20	31,25
Dois ou mais	26	18	44	68,75
Total	31	33	64	100,00

Fonte: Pesquisa realizada nos inquéritos técnicos existentes na PM4.

O quadro 9 apresenta 44 acidentes, percentual de 68,75%, tendo a participação de dois ou mais veículos. Com um só veículo ocorreram 20 acidentes, percentual de 31,25%, ressaltando-se que nesta situação a participação foi somente de viaturas da PMGO.

Quadro 10 - Espécie de viaturas da PMGO envolvidas em acidentes de trânsito nos anos de 1991 e 1992.

ESPÉCIE	1991	1992	TOTAL	%
Operacional	29	25	54	84,38
Administrativa	01	06	07	10,93
Ônibus	01	02	03	4,69
Total	31	33	64	100,00

Fonte: Pesquisa realizada nos inquéritos técnicos existentes na PM4.

Do exame do quadro 10 constata-se o predomínio das viaturas operacionais nos acidentes ocorridos, 54 viaturas percentual de 84,38%.

Quadro 11 - Tipos de acidentes de trânsito ocorridos com viaturas da PM60 nos anos de 1991 e 1992.

TIPO	1991	1992	TOTAL	%
Albarroamento	16	14	30	46,88
Colisão	05	03	08	12,50
Capotamento	02	05	07	10,75
Choque	08	11	19	29,69
Total	31	33	64	100,00

Fonte: Pesquisa realizada nos inquéritos técnicos existentes na PM4.

Os resultados apresentados pelo quadro 11 mostram a predominância de acidentes albarroamento, 30 acidentes e percentual de 46,88%, sobre os demais tipos. Em segundo lugar aparece o choque com 19 acidentes, percentual de 29,69%.

Quadro 12 - Classificação dos acidentes de trânsito ocorridos com viaturas da PM60 nos anos de 1991 e 1992.

ACIDENTE	1991	1992	TOTAL	%
Trânsito urbano	27	25	52	81,25
Trânsito rodoviário	02	06	08	12,50
Outros	02	02	04	6,25
Total	31	33	64	100,00

Fonte: Pesquisa realizada nos inquéritos técnicos existentes na PM4.

Do exame do quadro 12, verifica-se que os acidentes de trânsito urbano respondem por 81,25% dos acidentes ocorridos.

Quadro 13 - Condições da pista no momento dos acidentes de trânsito envolvendo viaturas da PMGO nos anos de 1991 e 1992.

CONDIÇÕES	1991	1992	TOTAL	%
Seca	30	25	55	85,93
Molhada	01	08	09	14,07
Total	31	33	64	100,00

Fonte: Pesquisa realizada nos inquéritos técnicos existentes na PM4.

Os resultados apresentados pelo quadro 13 mostram que em 55 acidentes, percentual de 85,93%, a pista estava seca e em 9 acidentes, percentual de 14,07% estava molhada.

Quadro 14 - Visibilidade dos motoristas no momento dos acidentes de trânsito envolvendo viaturas da PMGO nos anos de 1991 e 1992.

VISIBILIDADE	1991	1992	TOTAL	%
Boa	25	24	49	76,56
Prejudicada	02	07	09	14,06
Não Apurada	04	02	06	9,38
Total	31	33	64	100,00

Fonte: Pesquisa realizada nos inquéritos técnicos existentes na PM4.

Do exame do quadro 14, constata-se que a visibilidade dos motoristas era boa em 49 dos acidentes ocorridos, percentual de 76,56%.

Não foram apuradas as condições de visibilidade em 06 acidentes, percentual de 9,38%, por não constar tal condição no laudo pericial ou pela inexistência do próprio laudo no inquérito técnico.

Quadro 15 - Condições do tempo no momento dos acidentes de trânsito ocorridos com viaturas da PM60 nos anos 1991 e 1992.

TEMPO	1991	1992	TOTAL	%
Bom	26	29	55	85,93
Chuvoso	03	04	07	12,51
Não Apurado	02	--	02	1,56
Total	31	33	64	100,00

Fonte: Pesquisa realizada nos inquéritos técnicos existentes na PM4.

Examinando-se o quadro 15, verifica-se que o tempo era bom em 85,93% dos acidentes, apresentando-se como chuvoso em 12,51%, não tendo sido apurado a condição do tempo em 02 acidentes.

Quadro 16 - Situação da pista no momento em que ocorreram os acidentes de trânsito envolvendo viaturas da PM60 nos anos de 1991 e 1992.

PISO	1991	1992	TOTAL	%
Asfaltado	29	31	60	93,75
Encascalhado	01	02	03	4,69
Terra Batida	01	--	01	1,56
Total	31	33	64	100,00

Fonte: Pesquisa realizada nos inquéritos técnicos existentes na PM4.

O quadro 16 apresenta a condição do piso da pista em que ocorreram os acidentes, sendo tal piso asfaltado em 93,75% dos acidentes, encascalhado em 4,69 e de terra batida em 1,56%.

Quadro 17 - Condições das viaturas da PMBO envolvidas em acidentes de trânsito nos anos de 1991 e 1992 de acordo com os laudos periciais.

SITUAÇÃO	1991	1992	TOTAL	%
Normal	27	23	50	76,13
Pneus Lisos	01	03	04	6,25
Problemas nos Freios	01	01	02	3,12
Problemas nos Faróis	—	01	01	1,56
Não Apurada	02	05	07	10,94
Total	31	33	64	100,00

Fonte: Pesquisa realizada nos inquéritos técnicos existentes na PM4.

No quadro 17 é apresentada a situação das viaturas que se envolveram em acidentes de trânsito, de acordo com os laudos periciais. Em 50 dos acidentes pesquisados, percentual de 76,13%, apresentava-se como normal a situação das viaturas, sendo que em 07 acidentes as viaturas apresentavam defeitos, percentual 10,93%, destacando-se o defeito nos pneus (lisos) em 04 acidentes, seguindo por deficiência dos freios em 02 e na iluminação em um.

Por não constar dos laudos periciais ou em razão da inexistência do próprio laudo no inquérito técnico, não apurou-se a situação da viatura em 07 acidentes, percentual de 10,94%.

Os resultados apresentados pelo quadro 18 mostram que o 19 BPM, com 15 acidentes, percentual de 23,45%, apresenta o maior índice de acidentes, seguido pelo 79 BPM com 13 acidentes, percentual de 20,32 e pelo BPMChq com 12 acidentes, percentual de 18,76%. Tais unidades juntas respondem por 62,53% dos acidentes ocorridos com todas as viaturas da PMBO.

Dentre as Companhias Independentes destaca-se a 18 CPM, sediada em Formosa, com 04 acidentes, percentual de 6,26%.

Quadro 18 - Acidentes de trânsito com viaturas das Unidades de Execução Operacional e de outros órgãos da PMGO nos anos de 1991 e 1992.

UEOp/ORGÃO	1991	1992	TOTAL	%
19 BPM	10	05	15	23,43
29 BPM	---	01	01	1,56
39 BPM	---	01	01	1,56
49 BPM	02	---	02	3,12
59 BPM	01	---	01	1,56
79 BPM	08	05	13	20,32
99 BPM	---	01	01	1,56
109 BPM	---	02	02	3,12
1A CIPM	---	04	04	6,26
2A CIPM	---	01	01	1,56
3A CIPM	---	01	01	1,56
4A CIPM	01	---	01	1,56
BPMCHO	06	06	12	18,75
BPMTran	---	01	01	1,56
BPMon	01	---	01	1,56
Aj. Geral (PM2)	---	02	02	3,12
Aj. Geral (PM5)	01	---	01	1,56
Aj. Geral (DS)	---	01	01	1,56
DAL	01	02	03	4,69
TOTAL	31	33	64	100,00

Fonte: Pesquisa realizada nos inquéritos técnicos existentes na PMG.

Há que se ressaltar a não existência de acidentes com viaturas do 69, 89, 119, 129 BPM, do BPMFlc, BPMRV e CIPMFEN, bem como da 5A e 6A CIPM.

Do exame do quadro 19, verifica-se que 82,81% dos acidentes ocorreram em viaturas distribuídas a Unidades ou Órgãos sediados na Região Metropolitana de Goiânia e 17,19% a Unidades sediadas no interior.

Quadro 19 - Acidentes de trânsito com viaturas da PMGD nos anos de 1991 e 1992 de acordo com a distribuição das mesmas.

DISTRIBUIÇÃO	1991	1992	TOTAL	%
Região Metropolitana	30	23	53	82,81
Interior	01	10	11	17,19
Total	31	33	64	100,00

Fonte: Pesquisa realizada nos inquéritos técnicos existentes na PM4.

Quadro 20 - Militares punidos disciplinarmente por terem sido responsáveis por acidentes de trânsito com viaturas da PMGD nos anos de 1991 e 1992.

FUNÇÕES	1991	1992	TOTAL
Motoristas	11	16	27
Comd de Gu	02	02	04
Outros	---	01	01
Total	13	19	32

Fonte: Pesquisa realizada nos inquéritos técnicos existentes na PM4.

Pelo exame dos dados constantes do quadro 20, verifica-se que em decorrência dos acidentes foram punidos 32 militares, sendo 27 motoristas, 04 comandantes de guarnições e um oficial Chefe de Seção de Manutenção e Transportes (outros).

3.2 - Dados referentes as opiniões dos Oficiais Chefes de Seção de Manutenção e Transportes da PMGD.

Foram enviados questionários a todos os Oficiais Chefes de Seção de Manutenção e Transportes das Unidades de Execução Operacional, da APM e do CFAP, já que o objetivo era a obtenção de dados atinentes a

Estados Unidos de
ACADEMIA DE POLÍCIA MILITAR
BIBLIOTECA

oficiais no exercício da função, entretanto, foram respondido 23 dos 26 questionários enviados, percentual de 88,46%.

Objetivou-se com a pesquisa identificar as qualificações do Chefe da Seção de Manutenção e Transporte, sua real missão à frente da seção, bem como o seu conceito acerca dos motoristas da Corporação.

Quadro 21 - Qualificação dos Oficiais para o exercício das funções de Chefes de Seção de Manutenção e Transportes da PM60 (julho - 1993).

QUALIFICAÇÕES	FREQUENCIA					
	ABSOLUTA			%		
	SIM	NÃO	TOTAL	SIM	NÃO	TOTAL
Titularidade da função	22	01	23	96,65	4,35	100,00
Possuidor de CNH	20	03	23	86,96	13,04	100,00
Possuidor de Curso de Motomecanização	02	21	23	8,70	91,30	100,00
Capacitação como instrutor e reciclagem de motoristas	07	16	23	30,43	69,57	100,00

Fonte: Pesquisa realizada nos inquéritos técnicos existentes na PM4.

Obs: A capacitação como instrutor é decorrente da auto avaliação dos oficiais.

Os resultados apresentados pelo quadro 21 mostram 96,65% dos oficiais são os titulares da função e que 20 oficiais, percentual de 86,96% são possuidores de CNH, significando a existência de 3 oficiais inabilitados na função, percentual de 13,04%.

Apenas dois oficiais possuem curso de motomecanização, percentual de 8,70%, constatando-se que o único oficial não titular da função é um dos que possuem tal curso.

Na auto avaliação dos oficiais, apenas 7, percentual de 30,43%, se consideram capacitados a

ministrarem instrução de reciclagem aos motoristas de suas unidades.

Quadro 22 - Tempo no exercício da função de Chefe de Seção de Manutenção e Transportes (julho) 1993.

TEMPO	FREQUENCIA	
	ABSOLUTA	%
Menos de 4 meses	07	30,43
Entre 4 meses e 1 ano	12	52,18
Entre 1 ano e 3 anos	04	17,39
Mais de 3 anos	---	---
Total	23	100,00

Fonte: Pesquisa realizada com oficiais chefes de Seção de Transportes.

Examinando-se o quadro 22, constata-se que 82,61% dos oficiais possuem menos de 1 ano no exercício da função, apenas 4 oficiais, percentual de 17,39, exercem-na entre 1 e 3 anos, inexistindo oficiais com mais de 3 anos no exercício da função em questão.

Quadro 23 - Atividades realizadas pela Seção de Manutenção e Transportes referentes as viaturas e motoristas da Unidade, nos anos de 1991 e 1992.

ATIVIDADES	FREQUENCIA					
	ABSOLUTA			%		
	SIM	NAO	TOTAL	SIM	NAO	TOTAL
Manutenção Preventiva	13	10	23	56,52	43,48	100
Pesquisa de Acidentes	08	15	23	34,78	65,22	100
Cadastramento de Mot.	21	02	23	91,30	8,70	100
Acomp. e Cont. dos Mot.	19	04	23	82,61	17,39	100

Fonte: Pesquisa realizada com Oficiais Chefes de Seção de Transportes.

O quadro 25 mostra que 77,27% dos oficiais consideram os motoristas de sua Unidade preparados para o exercício da função, sendo que o índice cai para 63,64% quando se trata dos motoristas de toda a Corporação.

3.3 - Dados referentes as opiniões dos motoristas de viaturas da PMGO.

Buscou-se através da pesquisa identificar o preparo e as condições dos motoristas para a direção das viaturas da PMGO.

Foram distribuídos 89 questionários, tendo retornado 79, percentual de 88,76%. Conseqüentemente a amostra representa 3,59% do universo pesquisado, já que existem na PMGO 2200 motoristas aproximadamente.

Quadro 26 - Categoria Nacional de Habilitação (CNH) dos Motoristas da PMGO - julho 1993.

CATEGORIA CNH	FREQUENCIA	
	ABSOLUTA	%
B	07	8,86
C	24	30,38
D	48	60,76
TOTAL	79	100,00

Fonte: Pesquisa realizada com Motoristas da PMGO.

Obs: Constatou-se ainda 16 militares habilitados na categoria A2 e 13 na categoria A3.

Observando-se o quadro 27, verifica-se que 91,14% dos motoristas da Corporação foram habilitados no DETRAN do Estado de Goiás.

Participaram de instrução de reciclagem de motoristas 43,04%. Mostra ainda o quadro 27, que 24,05% dos militares já se envolveram em acidentes com viaturas da Corporação.

Quadro 27 - Informações dos militares da PMGO referentes a CNH, reciclagem, envolvimento em acidentes e satisfação na função de motoristas de viaturas (julho - 1993).

INFORMAÇÕES	FREQUENCIA					
	ABSOLUTA			%		
	SIM	NAO	TOTAL	SIM	NAO	TOTAL
Habilitação DETRAN-60	72	07	79	91,14	8,26	100,00
Participação em Reciclagem	34	45	79	43,04	56,96	100,00
Envolvimento em acidentes na condução de viaturas da PMGO	19	60	79	24,05	75,95	100,00
Satisfação na função de motorista	72	07	79	91,14	8,86	100,00

Fonte: Pesquisa realizada com motoristas da PMGO.

No que se refere a satisfação no exercício da função de motorista, o percentual é de 91,14%.

Quadro 28 - Tempo no exercício da função de Motorista da PMGO (julho - 1993).

TEMPO	FREQUENCIA	
	ABSOLUTA	%
Menos de 6 meses	02	2,53
Entre 6 meses e 1 ano	10	12,66
Entre 1 ano e 2 anos	10	12,66
Entre 2 anos e 3 anos	06	7,59
Entre 3 anos e 5 anos	06	7,59
Mais de 3 anos	45	56,97
Total	79	100,00

Fonte: Pesquisa realizada com motoristas da PMGO.

Mostra o quadro 28 que 72,15% dos motoristas apresentam mais de 2 anos na função, sendo que 56,97% estão com mais de 5 anos no exercício da mesma.

É de 2,53% o percentual de motoristas com menos de 6 meses na função.

CAPITULO IV

RESULTADOS E PROPOSTAS

RESULTADOS

O objetivo geral do presente trabalho foi a identificação dos fatores que envolveram os acidentes de trânsito com viaturas da PMGO, permitindo ainda a identificação de suas causas e consequências.

Com a finalidade de conhecer o problema e de fornecer fundamentação lógica as propostas a serem apresentadas, foram realizadas as pesquisas cuja análise e interpretação consta do Capítulo II do presente trabalho.

No que se refere aos acidentes, a origem dos dados foram os inquéritos técnicos, instaurados pelos comandantes para apurar as responsabilidades pelos acidentes, tendo sido pesquisados todos os inquéritos arquivados na PM4 e referentes ao anos de 1991 e 1992.

Desta foram os número total de 64 acidentes pesquisados, com média anual de 32, se não corresponde ao total dos acidentes efetivamente ocorridos, está muito próximo deste total, mesmo considerando a possibilidade de não abertura de inquérito técnico, quando do acidente tenha resultado apenas danos materiais de menor importância.

Quanto aos dados estatísticos decorrentes das opiniões dos Oficiais Chefes de Seção de Manutenção e Transportes, de um total de 26 oficiais no exercício da função, 23 participaram, percentual de 88,46%.

Isto posto, poder-se afirmar que são absolutamente confiáveis os dados estatísticos referente aos acidentes e as opiniões dos Oficiais Chefes de Seção de Manutenção e Transportes. Em consequência, possuem credibilidade a análise e interpretação de tais dados, constantes do capí-

tulo anterior e que em grande parte fundamentam o presente capítulo.

Enfim, os dados estatísticos pertinentes as opiniões dos motoristas da Corporação, referem-se a uma amostra de 79 elementos, representando 3,59% do universo, que é de 2200 motoristas.

No decorrer da pesquisa bibliográfica verificou-se que para um universo de 2200 elementos, é perfeitamente plausível e confiável trabalhar-se com dados estimados, uma amostra do conjunto, em torno de 3%.

Dos 79 questionários respondidos 21 foram por motoristas de unidades do interior e 58 de unidades da capital, já que 82,81% dos acidentes ocorreram em viaturas distribuídas a unidades subordinadas ao Comando do Policiamento Metropolitano, quadro 19.

Faca ao exposto, pode-se afirmar que são confiáveis os dados estatísticos referentes as opiniões dos motoristas.

- Acidentes:

Da comparação do total de acidentes pesquisados, quadro 3, em relação à frota existente na PMGD, obtém-se um percentual médio de 4,47%, ou seja um acidente para cada 22,32 veículos.

De acordo com informações colhidas junto ao DENATRAN, em 1990, ressaltando-se que tal órgão não dispõe de dados mais atualizados, ocorreram no Brasil 636.000 acidentes, sendo a frota naquele ano composta de 18.868.950 veículos.

Portanto, naquele ano, a média nacional resultante da comparação frota/acidentes foi de 3,37%, representando um acidente para cada 29,67 veículos.

A bem da verdade, há que se ressaltar a falta de credibilidade das estatísticas em nosso país, no que se refere ao número real de acidentes de trânsito e da vitimização deles decorrentes, face a inexistência de registros sistemáticos que abranjam todo o Território Nacional.

Conseqüentemente, um grande número de acidentes não são consignados nas estatísticas.

No decorrer da pesquisa constante deste trabalho, constatamos que o DETRAN-GO informa ao DENATRAN, como sendo o número de acidentes ocorridos em todo estado, apenas os acidentes ocorridos em Goiânia.

Situações como esta, aliada ao fato de que um grande número de acidentes sem vítimas não serem registrados em ocorrências, via de regra em razão de acordo entre as partes, desaconselham a utilização da média nacional de acidentes por veículos como parâmetro em relação aos acidentes ocorridos com a frota da PMGO.

Na busca de um referencial que permitisse uma comparação e uma melhor visualização da questão, embora sem maior análise e detalhamento, buscamos a taxa comparativa da PMMG que, em 1991 foi de 22,53% ou seja um acidente por 4,5 viaturas.

Acrescente-se que a frota da PMMG, no geral, apresenta características semelhantes as da PMGO, principalmente quanto ao emprego, empenho, rotatividade dos motoristas, dificuldades de manutenção e outras variáveis, destacando-se a credibilidade dos dados estatísticos referentes aos acidentes com suas viaturas, a exemplo da PMGO.

Quadro 29: Frota de veículos e acidentes de Trânsito.

FROTA	ANO	TOTAL DE VEICULOS	TOTAL DE ACIDENTES	%	Nº DE VEICULOS P/ ACID.
Brasil	1990	18.668.980	536.018	3,37	29,66
PMMG	1991	3.808	86	22,53	4,90
PMGO	1991	692	31	4,47	22,32

Fonte: DENATRAN - PMMG (PM2) - PMGO (PM4)

Obs: ACID. -> ACIDENTES

Atualmente, a frota da PMGO é composta de 530 veículos, conforme distribuição constante do anexo

Esta visão preliminar dos acidentes com viaturas da PMGO coloca a Corporação em uma posição razoável, entretanto, o problema existe, é grave, e não pode ser subestimado, já que coloca em risco a integridade física e a vida de seus integrantes, bem como a dos demais usuários das vias públicas, como também o patrimônio público e privado.

Os fatores favoráveis existentes, os quais mantêm a situação sob relativo controle, devem servir de base para a incessante luta na busca de índices cada vez menores.

Ao contrário, os fatores intervenientes que constituem as causas dos acidentes devem ser eliminados e/ou minimizados, já que o objetivo colimado é o índice zero de acidentes.

No período noturno ocorreram 46,87% dos acidentes e no diurno 53,43%, quadro 3, entretanto na distribuição dos acidentes por faixa horária, quadro 4, verifica-se que o período compreendido entre as 12:00 às 15:00 h, responde pelo maior índice, 20,32%, seguido do período das 15:00 às 18:00 h, com 18,76%, acumulando estes dois períodos (2º turno) 39,08% dos acidentes.

Em razão das características do trânsito urbano, quadro 12, verifica-se a predominância dos acidentes classificados como tal, 81,25%, da mesma forma verifica-se a predominância dos acidentes envolvendo dois ou mais veículos, inclusive a viatura, quadro 9.

É a Carteira Nacional de Habilitação de categoria D, com 35,93%, seguida da carteira de categoria C, 31,25%, que respondem pelos maiores índices, quadro 7, tal situação está relacionada com a grande incidência de motoristas possuidores de CNH destas categorias, 91,13%, quadro 26.

O militar responde por 64,06% dos acidentes, quadro 6, sendo a causa de maior incidência a imprudência com 39,07%. No tocante ao motorista do outro veículo, também é a imprudência a causa de maior incidência, 23,44%, enquanto o Estado responde por 6,25% dos acidentes, levando-se em consideração as condições das viaturas.

No que se refere a responsabilidade do Estado, aparentemente, existe uma divergência entre os dados constantes dos quadros 2 e 6, se comparados ao quadro 17.

Nos dois primeiros quadros, a responsabilidade do Estado é de 6,25%, sendo a origem dos dados a solução do laquêrio técnico. Entretanto, os dados constantes do quadro 17, dizem respeito as condições das viaturas de acordo com os laudos periciais, não significando que todos os defeitos tenham relação direta com os acidentes. Em decorrência, os dados atinentes as tabelas 2 e 6 possuem maior credibilidade.

A pesquisa revela, de maneira clara, o predomínio da ação do homem dentro dos fatores contribuintes, sendo recomendável a adoção de medidas que atuem a nível comportamental do motorista militar especificamente, relembrando que o mesmo responde por 64,06% dos acidentes, sendo a causa de maior incidência a imprudência, com 39,07%, quadro 6.

76,56% dos condutores tinham boa visibilidade no momento do acidente.

88,93% dos acidentes ocorreram com o tempo bom, quadro 15.

93,75% dos acidentes ocorreram em vias asfaltadas, quadro 16.

78,13% das viaturas tiveram suas condições avaliadas como normais, quadro 17, de acordo com os laudos periciais.

85,93% dos acidentes ocorreram com a pista seca, quadro 13.

Desta forma revelou-se, por mais paradoxal que possa parecer, que a maioria dos acidentes ocorreram justamente sob condições favoráveis, confirmando a tendência constatada em diversos outros estudos.

O quadro 18 apresenta a distribuição dos acidentes pelas Unidades e Órgãos da Corporação, constan-

do-se que o 12 BPM, com 23,45%, apresenta o maior índice, seguido pelo 72 BPM, com 20,32% e pelo BPMChq, com 18,76%. Juntas tais Unidades respondem por 62,53% dos acidentes ocorridos com todas as viaturas da PMBD.

Ressalte-se a não existência de inquéritos técnicos com viaturas do 68, 89, 112 e 128 BPM, do BPMFls, BPMRV, CIPMFes, APM e OFAP, bem como a 3ª e 6ª CIPM.

Ainda no tocante a distribuição dos acidentes, constata-se que 82,81% dos mesmos ocorreram com viaturas pertencentes a Unidades e Órgãos sediados na região metropolitana.

Por fim, no tocante a análise e interpretação de dados atinentes aos acidentes pesquisados, verifica-se que foram aplicadas 32 punições disciplinares em militares responsabilizados direta ou indiretamente pelos acidentes.

Destas punições 27 dizem respeito a motoristas, 04 a Comandantes de Guarnições e uma a Oficial Chefe de Seção de Manutenção e Transportes, quadro 20.

Comparando-se tais dados com os constantes do quadro 6, constata-se que 41 militares foram responsabilizados diretamente como causadores de acidentes e 04 viaturas apresentaram defeitos, os quais deram causa a estes, terminando pelo Estado ser responsabilizado pelos mesmos.

- Opinião dos Oficiais Chefes de Seção de Manutenção e Transportes.

O quadro 21 apresenta a qualificação dos oficiais para o exercício da função, verificando-se:

96,65% dos oficiais são os titulares da função, existindo apenas um que não o é.

86,96% são possuidores de Carteira Nacional de Habilitação, existindo 03 que são inabilitados, 13,04%.

Apenas dois oficiais 8,70% possuem

curso de motomecanização, sendo que um deles é o único não titular da função, conforme citado anteriormente.

A auto avaliação, feita pelos próprios oficiais revela que 69,57% dos mesmos não se consideram capacitados a ministrar instrução de reciclagem de motoristas, com destaque para o assunto direção defensiva.

O quadro 22 apresenta o tempo dos oficiais no exercício da função, sendo que 82,61% têm menos de um ano, enquanto 30,43% têm menos de 04 meses, ficando demonstrada a alta rotatividade do oficiais na função.

Existem algumas atividades que são consideradas essenciais numa seção de Manutenção e Transporte, dentre elas destacam-se quatro, levando-se em consideração o tema objeto do presente trabalho. O quadro 23 apresenta tais atividades, permitindo uma visualização do exercício das mesmas.

Manutenção preventiva - 43,48% das unidades não a realizaram no período considerado, o que é extremamente grave.

Pesquisa de acidentes - 65,22% não a realiza em relação a suas próprias viaturas, o que inviabiliza a prevenção, redução, acompanhamento e controle dos acidentes destes.

Acompanhamento e controle dos motoristas - 17,39% das seções também não realiza tal atividade, aspecto que deve ser considerado como grave e inexplicável.

Da mesma forma, no que se refere as Unidades e Órgãos da PMCO, existem três atividades também consideradas essenciais sob a ótica do presente trabalho, quadro 24.

Utilização de mecanismo de estímulo - Apenas 69,57% das unidades utilizam de tal mecanismo, mesmo assim constatou-se ficar tal atividade quase que tão somente a nível do próprio oficial, não sendo uma política de comando da Unidade.

Em algumas Unidades em que a respos-

ta foi afirmativa, verificou-se pessoalmente que os motoristas desconheciam os efeitos desta atividade.

Reciclagem de motoristas - 52,17% das Unidades não reciclaram seus motoristas no período considerado, tal situação, a exemplo da falta de manutenção das viaturas é extremamente grave, já que atinge os dois mais importantes componentes do sistema homem/veículo/via/meio ambiente, com o agravante de que é o comportamento do homem que responde por cerca de 70% dos acidentes.

Instauração de inquéritos técnicos - A par de sua finalidade legal, é o inquérito técnico um mecanismo de grande importância para as atividades de acompanhamento e controle dos acidentes ocorridos com as viaturas da PRGO, entretanto, tem sido nulo, seu aproveitamento, neste sentido.

Constatou-se que alguns encarregados tiveram grande dificuldade na realização dos trabalhos, prejudicando o resultado final.

Também existe a questão dos prazos que, em sua maioria, não são cumpridos.

Verificou-se ainda que existem Unidades nas quais os Oficiais Chefes de Seção de Motomecanização e Transportes, não possuem o mínimo conhecimento atinente a situação de tais inquéritos, por considerar tal assunto como sendo atribuído a F2, em razão da Portaria ser oriunda daquela seção.

Por fim, as soluções dos inquéritos não são uniformes, ocorrendo decisões diferentes em casos semelhantes.

O quadro 25 apresenta o conceito que os Oficiais Chefes de Seção de Motomecanização e Transportes atribuem a seus motoristas e aos da Corporação.

77,27% consideram os motoristas de suas unidades preparados, entretanto este conceito diminui para 63,64% quando se trata de avaliar os motoristas da Corporação.

- Opinião dos motoristas de viaturas da PMGO.

O quadro 26 apresenta uma situação extremamente favorável a Corporação, já que 60,76% de seus motoristas possuem CNH de categoria D e 30,37% de categoria C, apenas 0,86% possuem habilitação de categoria B.

Constatou-se ainda que 35,74% dos motoristas são também habilitados para conduzir veículos de duas rodas, nas categorias A/2 e A/3. Existindo um único caso em que o militar é credenciado apenas na categoria A3.

Também a situação apresentada pelo quadro 26 é extremamente favorável a PMGO, já que 72,18% dos militares apresentam mais de dois anos de serviço, tendo 56,97% mais de cinco anos.

Na condição de condutores neófitos o quadro 26 apresenta apenas 2,53%.

Por fim, o quadro 27 apresenta cinco importantes informações pertinentes aos motoristas da PMGO:

O processo de habilitação de 91,14% dos motoristas ocorreu no Estado de Goiás.

56,96% dos motoristas não participaram de instrução de reciclagem, confirmando a informação constante do quadro 24, já comentado anteriormente.

24,05% dos motoristas pesquisados já se envolveram em acidentes, tal informação é preocupante, uma vez que os acidentes podem estar acontecendo repetitivamente com os mesmos motoristas. Tal situação merecerá uma atenção especial quando abordada no próximo capítulo.

Encerrando as opiniões dos motoristas o quadro 27 apresenta o nível de satisfação dos mesmos para com o exercício de suas funções, tal dado é altamente favorável a PMGO, atestando o grau de motivação dos motoristas, situação diretamente responsável pela qualidade do trabalho por eles executado.

91,14% dos motoristas declararam-se

satisfeitos no exercício da sua função.

Considerando a importância de tal informação, já que o resultado do trabalho executado relaciona-se diretamente com a adequada motivação do executor, procurou-se conhecer melhor as circunstâncias e fatos a ela relacionados.

Preliminarmente, buscou-se encontrar no próprio questionário aplicado, as respostas ao questionamento proposto: quais os fatores que estimulam os motoristas levando-os a tão alto grau de motivação?

Citado questionário apresentava a seguinte pergunta:

Você está satisfeito dirigindo viaturas da FPMO?
 SIM NÃO
 Por quê?

Do exame das respostas, no que se refere especificamente a parte descritiva e espontânea decorrente do "POR QUÊ?", delinearão-se os motivos pelos quais os motoristas estão satisfeitos no exercício da função, estando os mesmos relacionados a aspectos pessoais de motivação, tais quais: identificação com a função, jornada de trabalho e tipo de serviço, incentivo e reconhecimento, a saber:

MOTIVOS	TOTAL	PERCENTUAL %
Identificação com a função.....	52	63,42
Jornada de trabalho/tipo de serviço.....	16	19,51
Incentivo (gratificação especial).....	14	17,07
Total.....	82	100,00

Outra constatação de grande relevância foi a citação espontânea dos motoristas da expressão "gostar de dirigir", "gosto de dirigir" e "gosto", quando da resposta ao "POR QUÊ?", tendo tal expressão constatado de 37 respostas do total de 52 motoristas, cujos motivos de satisfação é a identificação com a função.

Posteriormente, através de entrevistas pessoais com motoristas da PMSD, Oficiais Chefes de Seção de Manutenção e Transportes e seus auxiliares, confirmou-se totalmente os motivos encontrados nos questionários, inclusive quanto à graduação dos mesmos: em 1º lugar a identificação com a função, em 2º o tipo de jornada de trabalho/tipo de serviço e em 3º lugar o incentivo financeiro (gratificação especial).

No tocante a gratificação especial, foram várias as queixas a respeito do seu pequeno valor, inclusive entre aqueles motoristas que se encontram satisfeitos com a função, quando da resposta dos questionários.

Finalmente, apesar de ser reduzido o índice de motoristas insatisfeitos, 8,06%, é importante que se conheça os motivos que os levam a tal situação: precariedade da manutenção, a gratificação não corresponde com a responsabilidade e a falta de viaturas.

Ademais, dentre as respostas dos motoristas que se declararam satisfeitos com a função vários abordaram questões relacionadas com a falta de manutenção, pequeno valor da gratificação especial e a jornada de trabalho/escala de serviço.

PROPOSTAS

Em razão do conhecimento adquirido no decorrer do presente trabalho, da análise e interpretação dos dados estatísticos coletados e, principalmente, dos resultados constantes do presente capítulo, há que se formular as propostas necessárias a adoção de providências por parte do Comando da PMSD, com vistas a implantação de um programa permanente de prevenção de acidentes na Corporação:

Definição do órgão da Corporação com a responsabilidade pela consolidação dos dados referentes as viaturas, motoristas e acidentes, de modo a assessorar o Comando da PMSD, para suprir a deficiência hoje existente.

Adoção imediata da taxa de frequência de acidentes, utilizando-a trimestralmente para medir os acidentes de trânsito existentes na Corporação em sua totalidade, para comparação entre as Unidades entre si e Comando:

do Interior e Metropolitano.

Decentralização do credenciamento dos motoristas da Corporação, passando o mesmo a ser feito a nível de DPM e CPM, através de uma comissão de credenciamento de motoristas presidida por um oficial, preferentemente o Chefe da Seção de Manutenção e Transportes, quando habilitado.

É recomendável a utilização de uma pauta com pontuação para os exames de direção, ocorrendo perda de ponto em razão do cometimento de faltas, as quais serão classificadas em graves, médias e leves.

Citada pauta deverá ter como parâmetro a pauta utilizada pelo DETRAN-50, quando da realização de exame de direção em candidatos a obtenção de CNH.

- Modificação no verso da ficha de serviço da viatura, já que inúmeros itens lá existentes são próprios de veículos das Forças Armadas, sendo inclusive citada inspeções nos eixos.

A manutenção de 1º escalão deve ser vista como manutenção primária, a cargo do motorista, devendo constar na ficha em questão dados referentes a verificação constante dos instrumentos e indicadores da viatura; a verificação dos níveis de óleo e água, a verificação de pneus e bateria; a limpeza da viatura e os reapertos gerais que não impliquem em regulações.

- Qualificação dos Oficiais Chefes de Seção de Manutenção e Transportes, através de cursos de mecanização, a serem realizados preferencialmente na APH, através de cursos de direção defensiva, seminários, painéis e debates acerca de assuntos relacionados com a problemática do trânsito, gerenciamento e administração de frota.

- Recomendação por parte do Comando da PMSD, aos Comandantes de Unidades e Chefes de Órgãos da Corporação, no sentido de evitarem a atual rotatividade constatada na chefia das Seções de Manutenção e Transportes.

- Criação de auto-escolas, de acordo com o Golás, na APH e CFAP, utilizando-se da prerrogativa prevista no

Estado de Goiás
ACADEMIA DE POLÍCIA MILITAR
BIBLIOTECA

Decreto 62.127, de 16 de janeiro de 1960 (Regulamento do Código Nacional de Trânsito), objetivando a habilitação dos alunos dos diversos cursos daquelas unidades.

- Obrigatoriedade por parte das Unidades de reciclar os motoristas, com destaque para os aspectos relacionados a direção defensiva, pelo menos anualmente.

- Estudos específicos referentes a promessa da repetição de acidentes com os mesmos motoristas, em razão da pesquisa ter revelado que 24,05% dos motoristas já terem se envolvido em acidentes.

- Concentração de esforços na busca de recursos financeiros que permitam as Unidades e Órgãos da Corporação efetuarem a manutenção preventiva em suas viaturas, já que o óbice atualmente existente é a falta de tais recursos.

- Adoção das providências, em caráter de urgência, necessárias a efetivação do quadro de artifices previsto para a DAI, no tocante ao pessoal especializado destinado a manutenção de viaturas, num total de 142 elementos.

- Adequação e implementação dos recursos de informática disponíveis de modo a que se tenha, de imediato, informações detalhadas pertinente as viaturas, permitindo um melhor acompanhamento e controle do empenho, custo de manutenção, consumo de combustíveis, quilometragem rodada, disponibilidade e outros dados de interesse.

- Adoção de providências por parte dos Comandantes de Unidades e Órgãos, da Corporação, que valorizem e recompensem os motoristas, particularmente por ocasião da Semana do Trânsito, agraciando-se aqueles que se destacarem com elogios, dispensas e diplomas de Motorista Padrão.

- Adoção de providências a fim de aumentar o valor da gratificação especial dos motoristas, que pode e deve funcionar como um excelente fator de motivação e estímulo, o que, em parâ, não ocorre no momento.

Por fim, tendo sido constatadas as

dificuldades existentes na Corporação no gerenciamento da frota, decorrente da desatualização e até mesmo da inexistência de normas pertinentes, prevalecendo a desinformação, o desconhecimento, a desatualização e a inexistência de responsabilidades definidas, propõe-se que seja elaborado, através de uma comissão de oficiais ligados ao assunto, um Manual de Motomecânica para a PMGO, que tenha como finalidade estabelecer normas e procedimentos que regulem o Sistema de Motomecânica da Corporação.

Entre outros assuntos, tal manual deverá tratar:

Da classificação, cadastramento, distribuição e uso das viaturas.

Da carga e descarga das mesmas.

Do Sistema de Manutenção.

Do Suprimento de Transportes.

Das providências em caso de acidente e da apuração, responsabilidade e indenização.

Como referencial para o Manual proposto, indicamos o Manual de Motomecânica (MTP-2-1-PM) da Polícia Militar de Minas Gerais.

CONCLUSÃO

O objetivo geral do presente trabalho foi a identificação dos fatores que envolveram os acidentes com viaturas da Polícia Militar do Estado de Goiás, suas causas, consequências e possíveis providências.

Iniciadas as atividades inerentes ao trabalho, constatou-se de imediato que na Corporação inexistia qualquer tipo de acompanhamento, estudo ou estatística, relacionados com acidentes de trânsito envolvendo suas viaturas.

Desta forma, recorreu-se aos inquéritos técnicos abertos nas Unidades e Órgãos da PMGO, com vistas a apuração da responsabilidade pelo acidente, e arquivados na PM4.

No bojo de tais inquéritos, de forma analítica, buscou-se a identificação dos fatores que levaram aos acidentes ocorridos nos anos de 1991 e 1992.

Estudados com profundidade, com destaque para os laudos periciais neles constantes, extraíram-se todos os elementos necessários a um melhor entendimento da questão e a montagem de tabelas que permitissem a comparação dos dados entre si, concluindo-se:

- A PMGO está colocada em uma posição razoável, no que se refere aos acidentes de trânsito envolvendo suas viaturas, considerando-se a problemática do trânsito em nosso país e os altos índices de acidentes existentes, entretanto o problema existe, é grave, e não pode ser subestimado, face as gravíssimas consequências que podem advir de um único acidente.

- O acidente de trânsito não pode ser visto isoladamente e sim de forma sistêmica, global, que considere o contexto no qual está inserido: homem/veículo/

via/meio ambiente, devendo-se ressaltar que os fatores representados pelas condições adversas do veículo estão usualmente ligados ao utilizador do mesmo, assim como os fatores relacionados com a via e ao meio ambiente.

Através da aplicação de questionários encaminhados a Oficiais Chefes de Seção de Manutenção e Transportes das Unidades, a nível de BPM e CIPM, bem como a motoristas da Corporação, procurou-se verificar a habilitação técnica, condições, qualificações, grau de motivação e de envolvimento dos mesmos com atividades por eles exercidas.

O homem é o mais importante componente do contexto anteriormente citado, sendo, de maneira geral, o seu comportamento que responde por cerca de 70% das causas dos acidentes, tendo tal participação sido de 64,06% na pesquisa constante deste trabalho.

Numa visão mais abrangente, percebeu-se a importância da participação indireta do Oficial de Manutenção considerado no presente trabalho como sendo aquela dirigente encarregado de fiscalizar, coordenar, acompanhar, orientar e supervisionar as ações decorrentes da participação direta do motorista na direção de viaturas.

Analisados e interpretados todos os dados decorrentes da aplicação de tais questionários, concluiu-se:

- Os Oficiais Chefes de Seção de Manutenção das Unidades não possuem as condições realmente necessárias ao exercício da função, em especial no que diz respeito a habilitação técnica que permita a qualidade e o aperfeiçoamento da atividade. Como exemplo, verificou-se que somente um deles possui o curso de Motomecanização, o que deveria ser um pré-requisito básico para o exercício da função.

Entretanto, a par das inúmeras dificuldades, decorrentes principalmente da carência de recursos humanos, materiais e financeiros é positiva a participação e o envolvimento dos mesmos no sistema.

- Os motoristas demonstraram ser portadores de um bom nível de capacitação técnica, decorrente

da classificação da CNH (91,13% são de categoria C e D, sendo 60,76% de categoria D), associada ao tempo de exercício na função (73,15% com mais de 2 anos e 36,79% com mais de cinco) e ainda aos aceitáveis índices de acidentes com viaturas da Corporação, face a conjuntura atual.

Ressalte-se, por ser extremamente positivo, o alto grau de ativação dos motoristas, já que 91,14% se declaram satisfeitos no exercício da função, em razão de com ela se identificarem e principalmente, por "gostarem de dirigir".

- A ocorrência de duas falhas extremamente graves na administração e gerenciamento da frota da PMGO, relacionados com a reciclagem de motoristas e a manutenção preventiva.

Nunca é demais ressaltar a importância da reciclagem de motoristas, com destaque para a direção defensiva, que é um conceito chave para qualquer programa de redução de acidentes.

Dirigir defensivamente significa planejar todas as ações pessoais ao volante, prevenindo, com antecedência, o comportamento dos outros motoristas para evitar acidentes. Resumindo, dirigir defensivamente significa dirigir para si e para os outros.

Em tese, se este comportamento tivesse sido observado pelos motoristas da PMGO, teriam, de acordo com a pesquisa, ocorrido 64,06% de acidentes a menos, ressaltando-se que 31,25% dos acidentes pesquisados envolveram única e exclusivamente a viatura da Corporação.

Há que se considerar que a pesquisa demonstrou que a maioria dos acidentes ocorreram justamente sob condições favoráveis, revelando a não adoção de comportamentos defensivos por parte dos motoristas.

Da igual forma, é a manutenção das viaturas de importância fundamental, estando relacionada a integridade física e a prevenção do patrimônio público e privado.

Consideramos como elevado o percentu-

tual de 10,73% de viaturas que apresentaram defeitos, quando da ocorrência dos acidentes, embora o percentual de viaturas cujos defeitos ocasionaram os acidentes seja de 6,25%, como já visto e analisado no capítulo anterior.

É alto índice de viaturas que não tiveram manutenção preventiva, 43,48%, expressa a gravidade da situação.

- Conclui-se ainda ser necessário implantar na Corporação um acompanhamento permanente da situação, com vista a uma melhor compreensão do problema, sua gravidade, bem como o entendimento das causas, consequências e fatores a ele associados a que resultaram nos acidentes.

Finalizando, ressaltamos que na elaboração de nossas propostas procuramos a absoluta coerência entre elas e o conhecimento adquirido, na busca de soluções mais adequadas e que efetivamente, possam ser aplicáveis, considerando, inclusive a realidade da Corporação.

BIBLIOGRAFIA

BRASIL. Decreto nº 62.127, de 16 de janeiro. Brasília, Imprensa Oficial, 1966.

BUARQUE DE HOLANDA, Aurélio. Novo Dicionário Aurélio da Língua Portuguesa. 19 Edição, Rio de Janeiro, Editora Nova Fronteira, 1986.

CHIAVENATO, Idalberto. Administração de Recursos Humanos. 29 Edição, São Paulo, Editor Atlas, 1987.

GOIAS. Decreto nº 2.637, de 21 de outubro. Goiânia, Imprensa Oficial, 1986.

GOIAS. Lei nº 11.866, de 28 de dezembro. Goiânia, Imprensa Oficial, 1992.

LENFELD, Gilberto Monteiro. Segurança de Trânsito - Coletânea. São Paulo. Companhia de Engenharia de Tráfego, 1984.

MANGROTI, Aguidar de Oliveira & MEROLT, Roberto. Legislação de Trânsito: Guia Prático. 10 Edição, Belo Horizonte, Gráfica Editora Lopes, 1980.

MINAS GERAIS. Polícia Militar. Resolução nº 1061, de 17 de fevereiro. Belo Horizonte, Comando Geral, 1988.

MINAS GERAIS. Polícia Militar. Boletim Geral nº 111. Belo Horizonte, Comando Geral, 1993.

SILVA, Carlos Roberto. Acidentes de Trânsito com Viaturas da Polícia Militar de Minas Gerais. Academia de Polícia Militar, 1992. Monografia apresentada ao Curso Superior de Polícia.

SILVA, Carlos Roberto. Manual Básico de Policiamento Rodoviário. Belo Horizonte. Academia de Polícia Militar, 1990.

SIDOU, J. N. Othon. Dicionário Jurídico. 13 Edição, Rio de Janeiro. Editora Forense Universitária, 1980.

SOLER, José. El Riesgo de la Conduccion de Automoviles. Universidade Federal de Uberlândia, 1988. Trabalho apresentado no 10 Seminário Internacional de Segurança de Trânsito.

WRIGHT, Charles Leslie. A Economia Política dos Acidentes de Trânsito. São Paulo. Revista dos Transportes Públicos, 1986.

ACAD. DE POLÍCIA MILITAR
BIBLIOTECA

ANEXOS

ANEXO 1

DISTRIBUIÇÃO DA FROTA DA PM60

1 - Região Metropolitana

- Total de 455 viaturas, 53,82%.

OPM	QTD.	OPM	QTD.	OPM	QTD.	OPM	QTD.
0AG	45	79BPM	32	BPMTran	66	APM	12
DAL	26	89BPM	42	BPMFlo	17	CFAP	13
DG	03	99BPM	08	BPMChq	41	CIPMF	06
10BPM	44	RPMon	32	BPMRv	68	-----	---

2 - Interior

- Total de 373 viaturas, 45,18%.

OPM	QTD.	OPM	QTD.	OPM	QTD.	OPM	QTD.
29BPM	33	69BPM	22	19CIPM	14	59CIPM	03
39BPM	37	109BPM	48	29CIPM	16	69CIPM	24
49BPM	42	119BPM	33	39CIPM	12	-----	---
59BPM	49	129BPM	20	49CIPM	23	-----	---

3 - Total Geral da Frota 830 viaturas

Obs: Dados fornecidos pela DAL e atualizados até 17 de junho de 1993.

FICHA DE SERVIÇO DE VIATURA

Unidade _____

Motorista _____

_____ Viatura _____

_____ Data / /19

ESTA FICHA DEVE SER ENTREGUE NA ENTRADA DO QUARTEL

Apresentar-se a _____ às _____ hs

Local: _____

Por ordem de _____

Abastecimento	Combustível _____ Litros	Regresso	Odômetro	Cronômetro
	Oleo (Motor) _____ Litros			
H O R A	Salda _____ Hs.	Salda		
	Regresso _____ Hs.	Diferença		

CMT da Sub-Unidade		
PERCURSO	Passageiro ou Carga	Cronômetro ou Odômetro
DE: _____		
A: _____		
A: _____		
A: _____		
A: _____		
A: _____		
A: _____		
A: _____		
A: _____		

DECLARO que executei os serviços acima discriminados e as inspeções constantes do verso desta ficha, havendo registrado todas as irregularidades observadas ou acidentes ocorridos

Registre esta ficha em _____

MOTORISTA

/19 e tomei as providências necessárias

SGT. ENCARREGADO

_____ com a seguinte marcação

Litros do Veículo: _____ hs de dia / /19

do odômetro _____

Pessoa que Utilizou a Viatura

Sub unidade _____

Viatura _____

Hora da Salda _____

Data _____

Motorista Nº _____ Nome _____

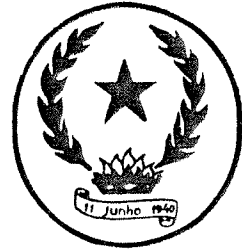
Autorizo

Fiscal Adm.

ESTE TALÃO DEVE SER ENTREGUE NA SAÍDA DO QUARTEL



ESTADO DE GOIÁS
POLÍCIA MILITAR
ACADEMIA DE POLÍCIA MILITAR



OF. S/N-CIRCULAR/CAO

GOIÂNIA, 02 de julho de 1993.

Do Cap PMMG Watson de Lourdes Abílio

Ao Sr _____ Cmt do(a) _____

Assunto: Solicitação (Faz)

Anexo: _____ questionários e um envelope
subscrito para resposta.

Estando cursando o CAO/93 nesta Academia de Polícia Militar, estou realizando um Trabalho Técnico Profissional com o tema "ACIDENTES COM VIATURAS DA PMGO: CAUSAS, CONSEQUÊNCIAS E PROVIDÊNCIAS POSSÍVEIS".

Visando consubstanciar e enriquecer o trabalho em questão, solicito a especial fineza de encaminhar os questionários em anexo ao Oficial Chefe da Seção de Transportes de vossa unidade, objetivando que o mesmo responda o questionário que lhe é destinado e providencie que os outros _____ sejam também respondidos por motoristas de vossa unidade.

Solicito ainda que a devolução se dê até a data de 16 de julho do ano em curso, para a APM, em meu nome, utilizando-se do envelope em anexo, já subscrito.

Na certeza do atendimento, face a fundamental importância das respostas, desde já agradeço vossa valiosa colaboração.

Cordialmente,

WATSON DE LOURDES ABÍLIO, CAP PMMG

Aluno do CAO/93

a. QUESTIONÁRIO PARA OFICIAIS DE TRANSPORTES

UNIDADE: _____ POSTO/GRADUAÇÃO: _____

1. VOCÊ É TITULAR DA FUNÇÃO? () SIM () NÃO
2. POSSUI CURSO DE MOTOMECANIZAÇÃO? () SIM () NÃO
3. POSSUI CARTEIRA NACIONAL DE HABILITAÇÃO () SIM () NÃO
4. A QUANTO TEMPO ESTA NO EXERCÍCIO DA FUNÇÃO:
 - () Menos de 4 meses
 - () Entre 4 meses e 1 ano
 - () Entre 1 ano e 2 anos
 - () Mais de 3 anos
5. NO ANO DE 1991 FOI EXECUTADA A MANUTENÇÃO PREVENTIVA EM TODAS AS VIATURAS DA UNIDADE? () SIM () NÃO
6. A SEÇÃO DE TRANSPORTES REALIZA PESQUISA DE ACIDENTES COM VIATURAS DA UNIDADES? () SIM () NÃO
7. QUANTOS INQUÉRITOS TÉCNICOS DE ACIDENTES DE VIATURAS FORAM ABERTOS EM 1991? _____, EM 1992? _____.
8. SUA UNIDADE UTILIZA MECANISMOS DE ESTÍMULO PARA COM OS MOTORISTAS? () SIM () NÃO
9. VOCÊ FAZ O ACOMPANHAMENTO E O CONTROLE DE TODOS OS MOTORISTAS DE SUA UNIDADE? () SIM () NÃO
10. EXISTE EM SUA SEÇÃO CADASTRO DE TODOS OS MOTORISTAS DE SUA UNIDADE? () SIM () NÃO
11. EM 1991 E 1992 FOI REALIZADA RECICLAGEM DE MOTORISTAS EM SUA UNIDADE? () SIM () NÃO
12. VOCÊ SE CONSIDERA EM CONDIÇÕES DE PARTICIPAR, COMO INSTRUTOR, DE RECICLAGEM (TREINAMENTO) DE MOTORISTAS, COM DESTAQUE PARA A INSTRUÇÃO DE DIREÇÃO DEFENSIVA? () SIM () NÃO
13. EXPRESSE SEU CONCEITO ACERCA DAS CONDIÇÕES DOS MOTORISTAS DE SUA UNIDADE E DA CORPORACÃO.
 - DA UNIDADE: () Preparado () Despreperado
 - DA CORPORACÃO: () Preparado () Despreperado

b. QUESTIONÁRIO PARA MOTORISTAS (PRAÇAS)

UNIDADE: _____

GRADUAÇÃO: _____

1. QUAL A CATEGORIA DE SUA CNH?
 A1 A2 A3 B C D
2. VOCÊ PRESTOU EXAMES NO DETRAN/CIRETRAN DE GOIÁS?
 SIM NÃO
3. QUAL O TIPO DE VIATURA QUE VOCÊ DIRIGE ATUALMENTE?
 Administrativa Operacional
4. A QUANTO TEMPO VOCÊ DIRIGE VIATURAS DA CORPORACÃO?
 Menos de 6 meses
 Entre 6 meses e 1 ano
 Entre 1 ano e 2 anos
 Entre 2 anos e 3 anos
 Entre 3 anos e 5 anos
 Mais de 5 anos
5. NO ANO DE 1992 VOCÊ PARTICIPOU DE INSTRUÇÃO DE RECICLAGEM (TREI
NAMENTO) DE MOTORISTAS, MINISTRADA REGULARMENTE POR SUA UNIDA
DE? SIM NÃO
6. VOCÊ JÁ SE ENVOLVEU EM ACIDENTES DE TRÂNSITO NA DIREÇÃO DE VIA
TURAS DA PMGO? SIM NÃO
7. VOCÊ ESTÁ SATISFEITO DIRIGINDO VIATURAS DA PMGO?
 SIM NÃO
POR QUÊ? _____

