



**UNIVERSIDADE ESTADUAL DE GOIÁS
SECRETARIA DA SEGURANÇA PÚBLICA E ADMINISTRAÇÃO PENITENCIÁRIA
SUPERINTENDÊNCIA DA ACADEMIA ESTADUAL DE SEGURANÇA PÚBLICA
CURSO DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ALTOS ESTUDOS DE SEGURANÇA
PÚBLICA – CAESP 2017**

EVANDRO DALTON MARTINS

**A NECESSIDADE DE REPOSICIONAMENTO DAS UNIDADES
OPERACIONAIS DA POLÍCIA RODoviÁRIA FEDERAL NO ESTADO DE GOIÁS E
READEQUAÇÃO DE SUAS CIRCUNSCRIÇÕES**

**GOIÂNIA
2017**

EVANDRO DALTON MARTINS

**A NECESSIDADE DE REPOSICIONAMENTO DAS UNIDADES
OPERACIONAIS DA POLÍCIA RODOVIÁRIA FEDERAL NO ESTADO DE GOIÁS E
READEQUAÇÃO DE SUAS CIRCUNSCRIÇÕES**

Artigo apresentado ao CAESP/2017, da Secretaria de
Segurança Pública e Administração Penitenciária, em
cooperação técnica com a Universidade Estadual de
Goiás, como requisito parcial para obtenção do título de
Especialista em Altos Estudos de Segurança Pública.

Orientadora: Ma. Nélia Cristina Pinheiro Finotti.

Data da Aprovação: ____ / ____ /2017

Prof.^a Orientadora: Ma. Nélia Cristina Pinheiro Finotti

Prof. Avaliador: Me. Julio Alejandro Quezada Jelvez

**GOIÂNIA
2017**

A NECESSIDADE DE REPOSICIONAMENTO DAS UNIDADES OPERACIONAIS DA POLÍCIA RODOVIÁRIA FEDERAL NO ESTADO DE GOIÁS E READEQUAÇÃO DE SUAS CIRCUNSCRIÇÕES

Evandro Dalton Martins¹

RESUMO

A Polícia Rodoviária Federal (PRF) em Goiás vem enfrentando problemas no que se refere a alguns trechos sob sua jurisdição no Estado. Tal fato se dá em virtude da enorme extensão de malha viária federal que corta o Estado, incompatível com o número cada vez menor de servidores na Instituição e a pequena quantidade de Unidades Operacionais existentes nestas rodovias. Assim, o presente trabalho busca analisar a atual circunscrição de cada Unidade Operacional, bem como suas localizações, apresentando ao final, uma proposta de readequação dessas localidades e circunscrições, através de critérios objetivos, buscando proporcionar uma melhor prestação de serviço à sociedade e até mesmo aos próprios Policiais Rodoviários Federais.

Palavras - chave: PRF. Unidades Operacionais. Eficiência.

ABSTRACT

The Federal Highway Police (PRF) in Goiás has been facing problems with regard to some stretches under its jurisdiction in the state. This is due to the enormous extension of the federal road network that cuts the State, incompatible with the decreasing number of employees in the Institution and the small number of Operational Units existing on these highways. Thus, the present work seeks to analyze the current circumscription of each Operational Unit, as well as its locations, presenting at the end, a proposal to readjust these localities and circumscriptions, through objective criteria, seeking to provide a better service to society and even To the Federal Highway Patrols themselves.

Keywords: PRF. Federal Highway Police. Operating Units. Efficiency.

¹ Policial Rodoviário Federal, lotado na Superintendência da Polícia Rodoviária Federal no Estado de Goiás; Bacharel em Análise de Sistemas pela UNIVERSO – Universidade Salgado de Oliveira Filho e aluno do curso de Direito; email: evandrodalton@hotmail.com.

INTRODUÇÃO

Com a evolução dos tempos, muito se tem falado na especialização dos serviços públicos. A sociedade tem exigido cada dia mais de seus governantes, uma prestação de serviço com qualidade, principalmente dos órgãos de segurança pública. Estes, por sua vez, devem proporcionar ou pelo menos buscar promover, uma prestação de serviço com a excelência que a sociedade merece.

Neste contexto, como um dos órgãos de segurança pública inseridos na Constituição Federal, a Polícia Rodoviária Federal – PRF deve prestar um serviço adequado à sociedade, garantindo segurança com cidadania nas rodovias federais e em áreas de interesse da União.

Contudo, tem-se tornado cada vez mais difícil alcançar este padrão de qualidade mínima e merecida pela sociedade, pois diminui a cada ano o número de servidores na Instituição indo inversamente contra o aumento significativo de fluxo de veículos nas rodovias federais e aumento de criminalidade. Desta forma, os gestores tem que se “reinventar”, buscando de alguma forma “fazer mais com menos”.

Na área territorial de atuação da Polícia Rodoviária Federal em Goiás, existem atualmente, 13 (treze) Unidades Operacionais – UOPs (popularmente conhecidas como “postos de polícia” ou “postos da polícia”). Se existisse a possibilidade de criarmos várias UOPs ao longo das rodovias federais com um grande número de servidores disponíveis para a realização do policiamento, melhora sobremaneira o atendimento à população e a qualidade da prestação de serviços, mas atualmente tal viabilização é impossível diante do ínfimo número de servidores existentes no órgão. Diante deste fato, devemos buscar formas alternativas para melhorar a qualidade dos serviços prestados.

Analisando as atuais localizações das UOPs da PRF em Goiás e suas respectivas circunscrições, poderemos propor mudanças, apresentando uma maneira de melhor reposicioná-las, bem como sugerir a criação de novas UOPs, onde se fizer estritamente necessário. Para tanto, nos nortearremos através do seguinte questionamento: a atual localização das Unidades Operacionais da PRF em Goiás, bem como as circunscrições de responsabilidade de cada uma delas, estão distribuídas da melhor forma possível, propiciando uma boa prestação de serviço à sociedade?

Acreditamos que a localização das UOPs e suas respectivas circunscrições devam passar por mudanças que propiciarão a diminuição do tempo gasto pelos policiais para chegarem às ocorrências, tornando os atendimentos mais eficientes.

1 A POLÍCIA RODOVIÁRIA FEDERAL E SEU PLANEJAMENTO

A Polícia Rodoviária Federal foi criada pelo Presidente Washington Luiz através do Decreto nº 18.323/28 (1928) e sofreu inúmeras mudanças ao longo dos anos. Com a promulgação da Constituição Federal (1988), a Polícia Rodoviária Federal passou a compor o Artigo 144 da Carta Magna, onde encontraremos sua missão constitucional:

Art. 144. A segurança pública, dever do Estado, direito e responsabilidade de todos, é exercida para a preservação da ordem pública e da incolumidade das pessoas e do patrimônio, através dos seguintes órgãos:

[...]

II - polícia rodoviária federal;

[...]

§ 2º A polícia rodoviária federal, órgão permanente, organizado e mantido pela União e estruturado em carreira, destina-se, na forma da lei, **ao patrulhamento ostensivo das rodovias federais**. (Grifo nosso)

Além das competências definidas pelo Art. 144 da Constituição Federal, temos também algumas atribuições da PRF presentes no Decreto nº 1.655/95 que define algumas de suas competências e na Lei nº 9.503/97 que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro e descreve em seu artigo 20º as competências da Polícia Rodoviária Federal, no âmbito das rodovias e estradas federais.

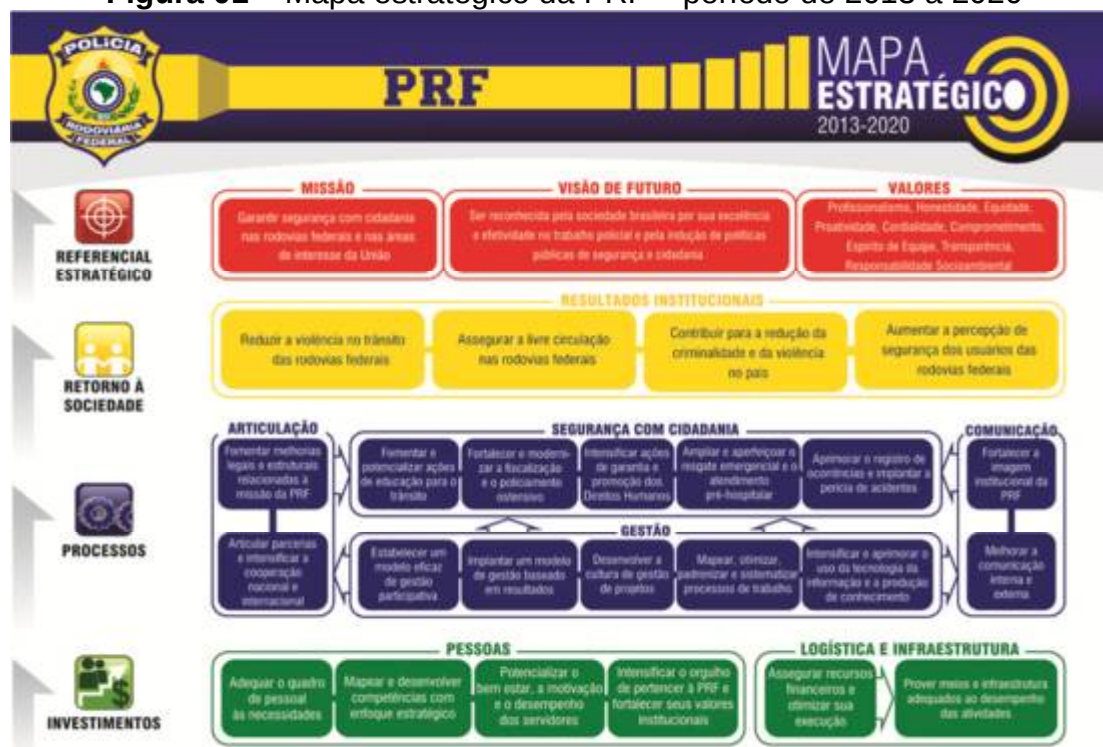
Diante destas atribuições e das constantes mudanças no ambiente social e governamental em que a PRF está inserida, e ainda a necessidade em possuir um planejamento para nortear e alinhar suas decisões e ações em diversas instâncias, em 28 de fevereiro de 2014 foi instituído o Plano Estratégico da Polícia Rodoviária Federal para o período 2013 a 2020 de onde se retira seu o Mapa Estratégico (2013)², estabelecendo assim uma importante diretriz que deve nortear a instituição

² <https://www.prf.gov.br/porta/ acesso-a-informacao/institucional/planejamento-estrategico>

na condução do trabalho e dos caminhos a serem trilhados durante a execução dos seus serviços para a sociedade.

No Mapa Estratégico apresentado em seguida, destacamos três importantes pontos para este estudo: a sua missão, os resultados institucionais esperados e ainda o vetor articulação.

Figura 01 – Mapa estratégico da PRF – período de 2013 a 2020



Fonte: Página da Polícia Rodoviária Federal na internet (2013)

A missão define a razão de existir de uma organização. A missão da PRF, segundo consta no seu Mapa Estratégico, é “garantir segurança com cidadania nas rodovias federais e nas áreas de interesse da União”. A readequação de trecho está intrinsicamente ligada à garantia de segurança, pois, aumentaria a eficiência da instituição no que se refere ao atendimento às ocorrências.

Outro destaque do Mapa Estratégico é o resultado operacional esperado, que busca o aumento da percepção de segurança dos usuários das rodovias federais. Neste contexto, o reposicionamento das UOPs e readequação das circunscrições irão auxiliar na busca desses resultados, uma vez que trará mais efetividade e presença da PRF em locais mais longínquos.

Por fim e não menos importante, temos o vetor articulação, que busca o fomento de melhorias legais e estruturais relacionados à missão da PRF, validando totalmente este estudo cujo objetivo é apresentar ao final, uma proposta destas melhorias, aumentando as condições de segurança nas rodovias federais que passam por Goiás.

1.1 As Unidades Operacionais da Superintendência da Polícia Rodoviária Federal em Goiás

A Superintendência da PRF em Goiás tem hoje sob sua jurisdição 13 Unidades Operacionais – UOPs. Estas UOPs são instalações físicas construídas ao longo das rodovias federais, dotadas de meios de comunicação e equipamentos específicos, utilizadas como base de apoio para o desenvolvimento dos serviços da PRF, com circunscrições específicas.

Segundo o dicionário Michaelis, circunscrição é uma “divisão territorial administrativa” (CIRCUNSCRIÇÃO, 2017). A circunscrição de cada UOP é sua área geográfica de atuação pré-definida, ou seja, é a rodovia federal e os respectivos quilômetros sob sua responsabilidade.

Cada UOP tem um respectivo número de policiais responsáveis em atender as ocorrências policiais no seu respectivo trecho.

Desta forma, estando estas Unidades melhores distribuídas e realizando uma readequação dos trechos sob responsabilidade de cada uma delas, teremos uma melhora nos tempos de deslocamentos para atendimento às ocorrências, ganhando assim, a sociedade que é a maior interessada nesta melhora de prestação de serviço.

Um dos indicadores da qualidade de serviço da PRF é o tempo resposta, que nada mais é do que o intervalo de tempo existente a partir do acionamento da PRF até sua chegada à cena do evento. Neste contexto, percebe-se que em alguns pontos das rodovias federais que cortam o Estado de Goiás, o tempo resposta da PRF é acima do esperado, prejudicando demasiadamente o atendimento ao cidadão, seja em caso de acidentes de trânsito, seja em ocorrências criminais. Tal fato se dá principalmente pela grande quantidade de quilômetros sob circunscrição de uma determinada UOP em detrimento de outra.

A quantidade atual de UOPs na Superintendência da PRF em Goiás bem como suas respectivas localizações e divisões, estão desadequadas para oferecer um serviço com a qualidade que a Instituição busca alcançar.

Cabe lembrarmos um dos princípios constitucionais previstos no artigo 37 da Constituição Federal que merece destaque em nosso estudo: o princípio da eficiência. Como bem cita Meirelles (2013, p 102)³: “é o princípio que exige que atividade administrativa seja exercida com presteza, perfeição e rendimento funcional.”

Como a busca pela eficiência deve ser constante na administração pública, apresentaremos uma forma de tornar a atuação da PRF um pouco mais eficiente.

Segundo Alexandre Mazza (2014, p113)⁴: “economicidade, redução de desperdício, qualidade, rapidez, produtividade e rendimento funcional são valores encarecidos pelo princípio da eficiência”, e o que se espera aqui, nada mais é do que a busca por esses valores.

Assim, apresentaremos uma proposta de reposicionamento das UOPs da PRF em Goiás e alteração de suas circunscrições de forma a tornar o atendimento às ocorrências mais eficientes propiciando uma melhor prestação de serviço à sociedade.

1.2 As rodovias federais e localização das UOPS sob responsabilidade da Superintendência da Polícia Rodoviária Federal em Goiás.

A área de atuação da PRF em Goiás não compreende todo o Estado de Goiás. Algumas rodovias federais que passam pelo Estado de Goiás são atendidas pela Superintendência da PRF do Distrito Federal. Sob os cuidados da Superintendência de Goiás temos 9 (nove) rodovias federais, sendo elas: BRs 050, 060, 070, 080, 153, 158, 364, 414 e 452, totalizando 2.838,70 quilômetros de extensão. Cada uma das 13 UOPs existentes na Superintendência de Goiás tem sua própria circunscrição de atuação divididas da seguinte forma:

³ MEIRELLES, Hely Lopes; ALEIXO, Délcio Balestero; BURLE FILHO, José Emmanuel. Direito Administrativo Brasileiro. 39. ed. São Paulo: Malheiros Editores, 2013.

⁴ MAZZA, Alexandre. Manual de direito administrativo. 4. ed. São Paulo: Saraiva, 2014.

Tabela 1 – Circunscrição da PRF em Goiás, dividida por UOP

Unidade Operacional (UOP) / Localização	BR	Km Inicial	Km Final	Extensão do Trecho em KM	Total de KM por UOP
UOP Goiânia (BR 060, Km 131,8 - Goiânia/GO)	060	107.9	140.1	32.2	49.3
	153	489.8	506.9	17.1	
UOP Guapó (BR 060, Km 182 - Abadia de Goiás/GO)	060	162.0	275.0	113.0	117.7
	060	34.0	38.7	4.7	
UOP Hidrolândia (BR 153, Km 525 - Hidrolândia/GO)	153	507.0	553.0	46.0	58.1
	060	38.8	50.9	12.1	
UOP Anápolis (BR 060, Km 85,9 - Anápolis/GO)	060	42.1	107.8	65.7	252.1
	153	400.8	444.6	43.8	
	414	300.0	442.6	142.6	
UOP Jaraguá (BR153, Km 362, Jaraguá/GO)	070	65.0	191.2	126.2	240.8
	153	286.1	400.7	114.6	
UOP Morrinhos (BR153, Km 609,7 - Morrinhos/GO)	153	553.1	660.0	106.9	106.9
UOP Itumbiara (BR 153, Km 688,9 - Itumbiara/GO)	153	660.1	703.8	43.7	158.6
	452	82.1	197.0	114.9	
UOP Rio Verde (BR 060, Km 390 – Rio Verde/GO)	060	275.1	439.1	164.0	595.2
	070	282.0	475.5	193.5	
	158	0.0	155.7	155.7	
	452	0.0	82.0	82.0	
UOP Jataí (BR 364, Km 192 - Jataí /GO)	060	439.2	470.0	30.8	426.4
	158	155.8	277.0	121.2	
	364	113.1	387.5	274.4	
UOP São Simão (BR 364, Km 12 - São Simão/GO)	364	0.0	113.0	113.0	113
UOP Catalão (BR 050, Km 286,8 - Catalão/GO)	050	120.1	314.2	194.1	194.1
UOP Porangatu (BR 153, Km 67, Porangatu/GO)	080	365.0	416.0	51.0	194
	153	0.0	143.0	143.0	
UOP Uruaçu (BR 153, Km 193 - Uruaçu/GO)	080	91.6	181.3	89.7	332.5
	153	143.1	286.0	142.9	
	414	200.0	299.9	99.9	

Fonte: Retirada da Portaria de Circunscrições da Superintendência da PRF em GO (2017)

Na tabela apresentada, vemos os trechos de cada Unidade Operacional da PRF em Goiás. Percebemos que algumas UOPs, a exemplo de Rio Verde e Jataí,

estão sobrecarregadas no que diz respeito à grande extensão de trecho sob sua circunscrição, inviabilizando totalmente um atendimento eficiente. E é buscando diminuir esta discrepância entre as Unidades Operacionais que apresentaremos uma sugestão de criação de novas UOPs e nova redistribuição de trecho entre as UOPs existentes.

3 METODOLOGIA

A Polícia Rodoviária Federal possui diversos softwares gerencias que possibilitam realizar levantamentos necessários para auxiliar na tomada de decisões. Para tanto, foram realizados levantamentos através da plataforma de dados do sistema BRBRASIL, levando em consideração a série histórica dos acidentes dos últimos cinco anos (2012 -2016) na malha viária federal que encontra-se sob circunscrição da Superintendência da Polícia Rodoviária Federal em Goiás – SRPRF/GO, através do sistema de gerenciamento SIGER2.

Para tornar possível a comparação dos acidentes entre os diversos trechos, foi optado por utilizar o índice de gravidade (IG), que é uma ferramenta comparativa direta, utilizada por extensão do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada - IPEA.

Ao analisarmos o impacto socioeconômico dos acidentes, foi possível extrair um fator multiplicador, analisando os trechos de acordo com sua gravidade, equalizando as três opções:

- Acidentes sem vítimas – fator multiplicador 1 (x1);
- Acidentes com vítimas – fator multiplicador 5 (x5);
- Acidentes com mortos – fator multiplicador 25 (x25).

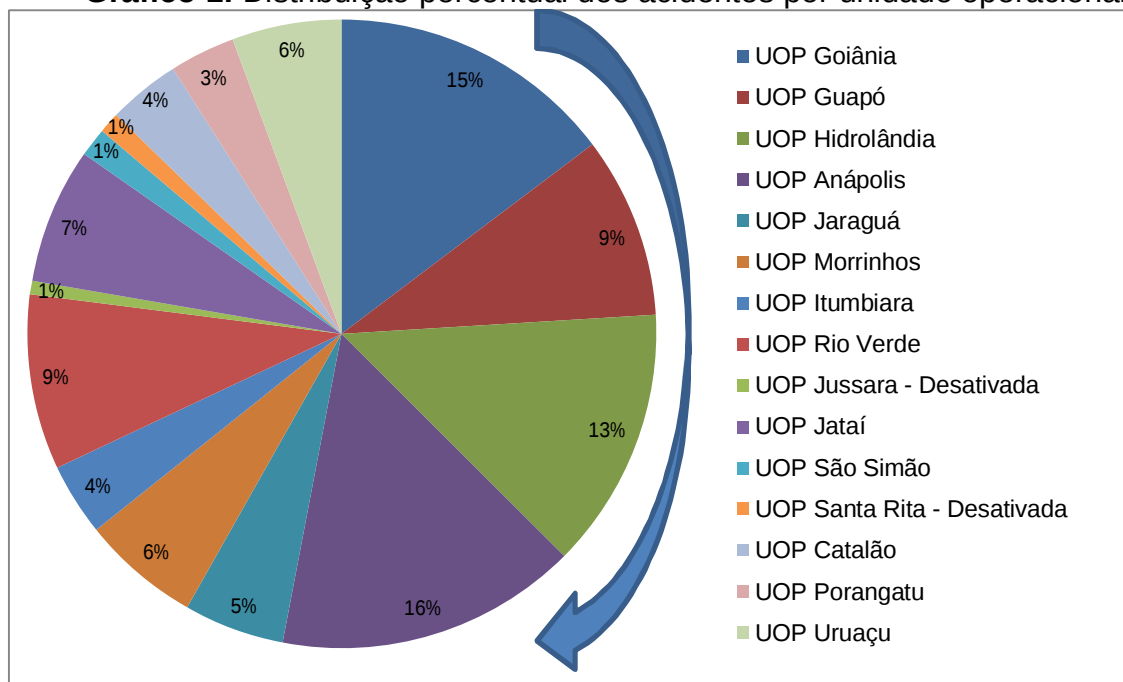
4 RESULTADOS E DISCUSSÕES

Para nortear as propostas que serão apresentadas, inicialmente apresentaremos em gráficos, os dados retirados dos sistemas gerencias da PRF,

contendo a distribuição percentual dos acidentes ocorridos no período de 2012 a 2016, divididos por Unidades Operacionais sob circunscrição da Superintendência da Polícia Rodoviária Federal em Goiás.

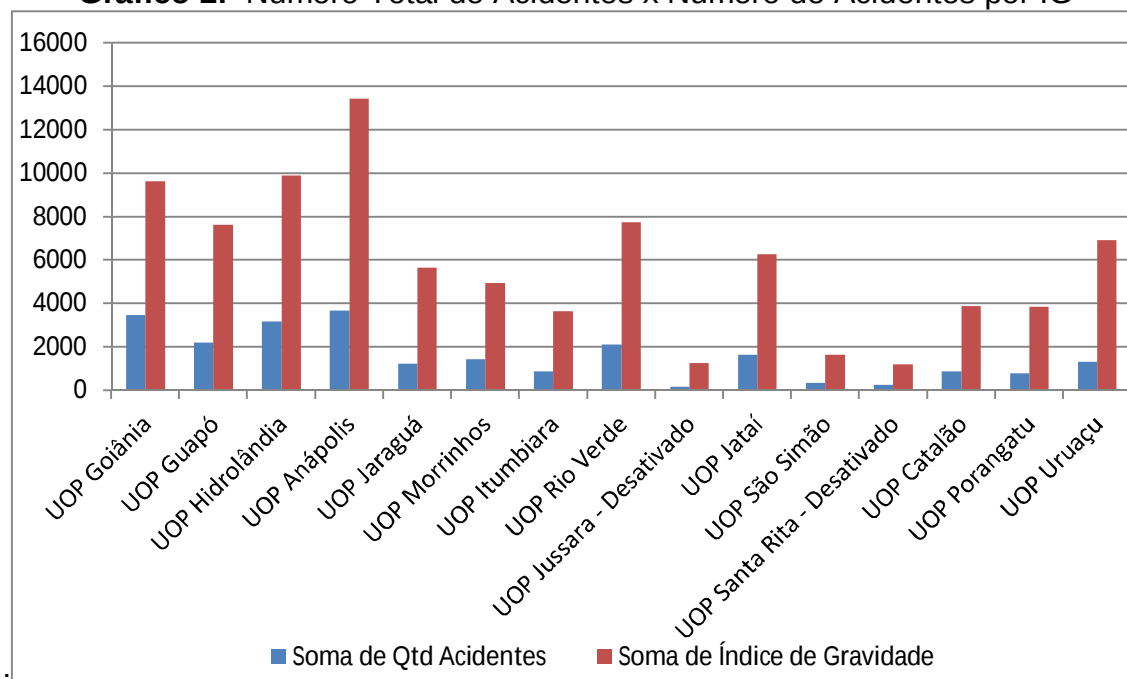
Nele percebe-se que as maiores concentração de acidentes ocorrem nas circunscrições das UOPs de Anápolis, Goiânia e Hidrolândia:

Gráfico 1: Distribuição percentual dos acidentes por unidade operacional



Fonte: Autor (2017)

Neste segundo gráfico, temos a quantidade absoluta do número de acidentes na barra azul e destes, representados pela barra vermelha, o resultado por índice de gravidade, obtidos através do IG de cada um dos acidentes:

Gráfico 2: Número Total de Acidentes x Numero de Acidentes por IG

Fonte: Autor (2017)

Como já explicado, na metodologia utilizada, para obtermos a soma de índice de gravidade, multiplicamos cada acidente ocorrido pelo seu IG, sendo 1 para acidentes sem vítimas, 5 para acidentes com vítimas e 25 para acidentes com morte.

Levando em consideração a circunscrição territorial de responsabilidade de cada UOP e o número absoluto de acidentes, apresentaremos as propostas de modificação necessária e ainda a criação de outras.

4.1 Proposta de redistribuição das circunscrições referentes às UOPs de Anápolis, Jaraguá e Uruaçu.

A atual UOP de Jaraguá não está situada naquele local em virtude de critérios técnicos. Na verdade, o prédio utilizado por aquela UOP pertencente ao Estado de Goiás e encontrava-se desocupado. Então, a partir de um termo de cooperação, o mesmo foi cedido para uso da PRF por um determinado período, ou seja, uma hora ele deverá ser devolvido.

Acreditamos existir forma melhor de se distribuir os trechos referentes às UOPs de Anápolis, Jaraguá e Uruaçu.

Para tanto, mostraremos os atuais trechos de responsabilidade das respectivas UOPs, através da tabela abaixo:

Tabela 2: Trechos sob responsabilidade das UOPs Anápolis, Jaraguá e Uruaçu

UOP's	BR	KM INICIAL	KM FINAL	DISTÂNCIA TRECHO EM KM	TOTAL EM KM POR UOP
ANÁPOLIS	60	42.1	107.8	65.7	252.1
	70	0	0	0	
	153	444.6	400.8	43.8	
	414	300	442.6	142.6	
JARAGUÁ	70	65.5	191.2	125.7	240.4
	153	286.1	400.7	114.7	
URUAÇU	80	91.6	181.3	89.7	332.5
	153	143.1	286	142.9	
	414	200	299.9	99.9	

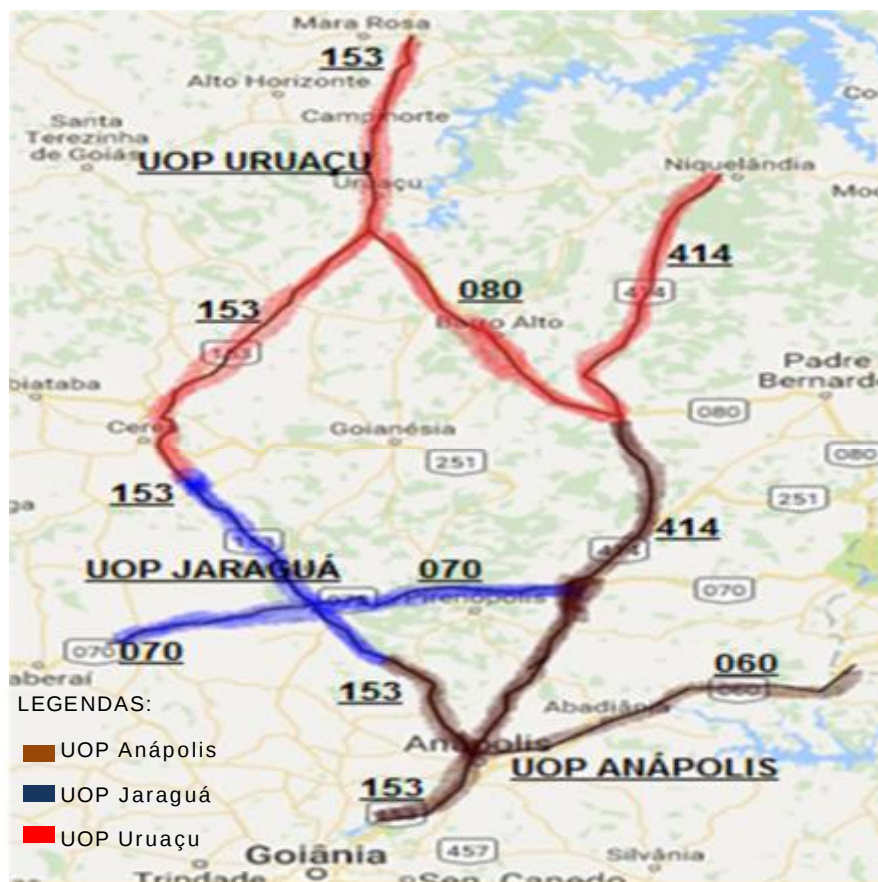
Fonte: Retirado da portaria de circunscrições da Superintendência da PRF em GO (2017).

Nos trechos sob circunscrição das UOPs de Anápolis, Jaraguá e Uruaçu temos respectivamente 4 rodovias, 2 rodovias e 3 rodovias.

Percebe-se na tabela que parte da BR414 é de responsabilidade da UOP de Uruaçu. Isso causa um enorme prejuízo, pois dependendo do local que a viatura policial esteja, teremos uma demora muito grande para que a mesma chegue ao local da ocorrência.

No mapa apresentado abaixo, fica mais claro essa afirmação, pois veremos que a viatura que se encontra na UOP de Uruaçu teria que percorrer parte da BR153, passando por quase 90 quilômetros de trecho da BR080, para então acessar a rodovia BR414:

Imagem 1: Trechos sob responsabilidade das UOPs Anápolis, Jaraguá e Uruaçu



Fonte: Autor (2017).

Em virtude do prédio da UOP de Jaraguá não pertencer a Polícia Rodoviária Federal, na proposta que se segue, sugeriremos o remanejamento do efetivo desta UOP (Jaraguá) para uma nova UOP, com localização mais adequada que a vigente.

Acreditamos aqui, que a criação de uma nova UOP no entroncamento da BR414 com BR080, no município de Assunção de Goiás, traria ótimos resultados no atendimento às ocorrências deste trecho. Chamaremos a mesma de UOP de Assunção.

Ademais, ocorrendo uma nova redistribuição de trechos entre estas UOPs, nenhuma delas sairia prejudicada e ainda teríamos melhora nos atendimentos necessários.

Diante do exposto e das justificativas que virão a seguir, apresentamos uma proposta de redistribuição de circunscrições para estes trechos específicos:

Tabela 3: Nova distribuição do trecho para UOPs Anápolis, Assunção e Uruaçu

UOP's	BR	KM INICIAL	KM FINAL	TRECHO MODIFICADO (em Km)	TOTAL EM KM POR UOP
UOP ANÁPOLIS	60	42,1	107,8	65,7	251
	70	129,1	191,2	62,1	
	153	444,6	371,1	73,5	
	414	392,9	442,6	49,7	
UOP ASSUNÇÃO	70	65,5	129,1	63,6	346.4
	80	91,6	181,3	89,7	
	414	393,1	200	193,1	
UOP URUAÇU	80	0	0	0	227.9
	153	143,1	371	227,9	
	414	0	0	0	

Fonte: Autor (2017)

Perceberemos no mapa apresentado a seguir, como é evidente a melhora com essa readequação:

Imagem 2: Nova distribuição do trecho para UOPs Anápolis, Assunção e Uruaçu

Fonte: Autor (2017)

A partir desta nova redistribuição, a UOP de Uruaçu teria uma redução de quilometragem no seu respectivo trecho e ainda ficaria apenas com uma rodovia de atuação: a BR153. Seria interessante também, quando possível, trazer a referida UOP para uma área mais centralizada da sua circunscrição para um melhor posicionamento em seu trecho.

A UOP de Anápolis receberia um acréscimo de trecho na BR 153 e absorveria uma parte da BR070, mas ficaria com a mesma quantidade de quilômetros na sua circunscrição.

E, por fim, sendo possível a criação da UOP de Assunção no entroncamento da BR080 com BR414, teríamos uma UOP bem localizada, com uma boa centralização e mais próxima de qualquer ocorrência em sua respectiva área de atuação.

4.2 Proposta de criação de duas UOPs e consequente readequação dos trechos envolvidos

No passado, duas UOPs da PRF em Goiás foram fechadas, sendo uma na BR070, no município de Jussara e outra na BR364 no município de Santa Rita. O trecho atendido pela extinta UOP de Jussara foi repassado para a UOP de Rio Verde e o trecho atendido pela UOP de Santa Rita foi repassado à UOP de Jataí.

Tal fechamento provocou um grande acréscimo de trecho para as duas Unidades que as absorveram prejudicando em muito o atendimento às ocorrências dessas regiões. Neste caso, pela extensa malha viária que ficou sob circunscrição das UOPs de Rio Verde e Jataí, não existe outras sugestão que não seja a criação de novas Unidades.

A UOP de São Simão tem em seu trecho apenas a BR364 e assim, ocorrendo a criação de duas novas UOPs, faz-se necessário que esta unidade absorva também alguns quilômetros a mais.

Vejam os na tabela que se segue a atual distribuição dos trechos destas UOPs:

Tabela 4: Trechos sob responsabilidade das UOPs de Rio Verde, Jataí e São Simão

UOPs	BR	KM INICIAL	KM FINAL	DISTÂNCIA TRECHO EM KM	TOTAL EM KM POR UOP
UOP Rio Verde	060	275.1	439.1	164.0	595.2
	070	282.0	475.5	193.5	
	158	0.0	155.7	155.7	
	452	0.0	82.0	82.0	
UOP Jataí	060	439.2	470.0	30.8	426.4
	158	155.8	277.0	121.2	
	364	113.1	387.5	274.4	
UOP São Simão	364	0.0	113.0	113.0	113

Fonte: Retirado da portaria de circunscrições da Superintendência da PRF em GO (2017).

A UOP de Rio Verde e de Jataí possuem trechos muito extensos que impossibilitam a atividade de policiamento e atendimento à acidentes com eficiência.

Criando duas novas UOPs e redistribuindo o trecho entre elas, teríamos condições de realizar um melhor atendimento as ocorrências que surgirem. Vale lembrar que a criação de novas UOPs demanda aumento de efetivo propiciando a operacionalização destas Unidades.

No caso em questão, acreditamos que seria necessária a criação de uma nova Unidade Operacional na BR364 no município de Mineiros/GO e outra Unidade no entroncamento da BR070 com BR158 no município de Aragarças/GO. A tabela abaixo sugere uma distribuição de trecho ocorrendo a criação destas duas unidades:

Tabela 5: Nova distribuição do trecho para as UOPs de Rio Verde, Aragarças, Jataí, Mineiros e São Simão.

UOPs	BR	KM INICIAL	KM FINAL	DISTÂNCIA TRECHO EM KM	TOTAL EM KM POR UOP
UOP Rio Verde	060	275.1	439.1	164.0	246
	452	0.0	82.0	82.0	
UOP Aragarças	070	282.0	475.5	193.5	293.5
	158	0.0	100.0	100.0	
UOP Jataí	060	439.2	470.0	30.8	293.7
	158	100.1	277.0	177.9	
	364	150.1	235	85	
UOP Mineiros	364	235	390	155	155
UOP São Simão	364	0.0	150	150	150

Fonte: Autor (2017).

Percebe-se aqui claramente que, sem a criação das novas UOPs sugeridas, melhorar os serviços prestados é totalmente inviável, pois existem deslocamentos para atendimento à ocorrências que duram mais de 3 horas.

4.3 Fechamento de Unidade Operacional

Toda Unidade Operacional da PRF carece de uma infraestrutura mínima que demanda efetivo para cuidar da própria UOP, efetivo para realização das atividades policiais no respectivo trecho da UOP, infraestrutura predial, equipamentos de comunicação e informática, manutenção, além de inúmeros outros gastos.

Desta forma, considerando o escasso efetivo existente atualmente e diante da enorme demanda de atendimento à ocorrências que se concentra nos trechos das UOPs de Goiânia e Hidrolândia, sugerimos que ocorresse a junção destas duas Unidades em apenas uma. Tal junção deixaria o trecho da UOP em questão com 107,4 quilômetros e incorporaria o efetivo das duas Unidades em apenas uma.

Vejamos na tabela a seguir o atual trecho desta UOPs:

Tabela 6: Trechos sob responsabilidade das UOPs de Goiânia e Hidrolândia

UOP's	BR	KM INICIAL	KM FINAL	DISTÂNCIA TRECHO EM KM	TOTAL EM KM POR UOP
UOP Goiânia	060	107.9	140.1	32.2	49.3
	153	489.8	506.9	17.1	
UOP Hidrolândia	153	507.0	553.0	46.0	58.1
	060	38.8	50.9	12.1	

Fonte: Retirado da portaria de circunscrições da Superintendência da PRF em GO (2017).

A Unidade Operacional de Hidrolândia, que foi construída mais recente que a Unidade Operacional de Goiânia, tem melhor estrutura física, melhor pátio e melhor segurança. Desta forma, em caso de junção das UOPs, o melhor prédio a ser utilizado seria da UOP de Hidrolândia que ficaria com o seguinte trecho após tal junção:

Tabela 7: Novo trecho para a UOP de Hidrolândia após a junção com UOP de Goiânia

UOP's	BR	KM INICIAL	KM FINAL	DISTÂNCIA TRECHO EM KM	TOTAL EM KM POR UOP
UOP Hidrolândia	060	38.8	50.9	12.1	107.4
	060	107.9	140.1	32.2	
	153	489.8	553.0	63.1	

Fonte: Autor (2017).

Percebemos que mesmo com a junção destas duas UOPs a quantidade de quilômetros total sob circunscrição da mesma não será tão grande. Na verdade, a UOP de Hidrolândia estará entre as UOPs que possuem a menor quantidade de quilômetros sob seus cuidados. Porém, de acordo com os gráficos de acidentes, esses trechos estão entre os mais complexos do Estado, possuindo grande quantidade de ocorrência. O benefício aqui seria o aumento de servidores em serviço nesta UOP de Hidrolândia, pois todos seriam realocados da UOP de Goiânia para esta, e os servidores empenhados em cuidar da Unidade Operacional seriam remanejados para os atendimentos às ocorrências. Ou seja, teríamos mais policiais disponíveis para os atendimentos necessários.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Apresentamos neste artigo, desde soluções simples até a mais complexa. A readequação de trecho é algo tecnicamente simples de se realizar, pois não carece de previsão orçamentária, dependendo mesmo de articulação e vontade dos gestores.

Neste caso, os gestores que executarem esta readequação, além de concordarem e apoiarem tais mudanças, deverão também deixar claro ao seu efetivo o quão elas são importantes. Temos consciência que a unanimidade não existe e como tal, os mesmos irão encontrar quem discorde desta urgente necessidade de readequação.

Contudo, o que está em discussão aqui, é a prestação de serviço com qualidade que a sociedade merece. Assim, não existindo qualquer óbice que inviabilize as mudanças para melhor, elas devem ser realizadas.

No que diz respeito à criação de novas Unidades Operacionais, o problema passa a ser mais complexo: aqui temos demandas de ordem financeira e operacional. Primeiramente tem que existir previsão orçamentária para que se consiga realizar o pleito e, depois, devem-se suprir as carências pessoais, ou seja, conseguir mais policiais para inserir nestas novas Unidades. Justifica-se o início rápido deste processo, por se tratar de algo mais complexo e que demanda mais tempo.

É de suma importância iniciar melhorias no atendimento às ocorrências da PRF em Goiás pois a demora excessiva demonstra que a polícia de alguma forma está falhando.

Assim, buscamos através deste trabalho, comprovar a necessidade de se readequar os trechos de algumas Unidades Operacionais da Polícia Rodoviária Federal em Goiás, bem como a urgente criação de novas UOPs, visando melhorar o atendimento as ocorrências diárias, proporcionando um serviço com a qualidade que a sociedade merece.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRAFICAS

BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil**. Brasília, DF, 05 out. 1988. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm>. Acesso em: 01 abr. 2017.

BRASIL. Decreto nº 18.323, de 24 de julho de 1928. **Aprova O Regulamento Para A Circulação Internacional de Automoveis, no Territorio Brasileiro e Para A Sinalização, Segurança do Transito e Policia das Estradas de Rodagem**. Brasília, DF, Seção 1, p. 19037-19037. Disponível em: <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1920-1929/decreto-18323-24-julho-1928-516789-publicacaooriginal-1-pe.html>>. Acesso em: 01 abr. 2017.

BRASIL. Decreto nº 1.655, de 03 de outubro de 1995. **Define A Competência da Polícia Rodoviária Federal, e Dá Outras Providências**. Brasília, DF, 03 out. 1995. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/D1655.htm>. Acesso em: 01 abr. 2017.

BRASIL. Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997. **Institui O Código de Trânsito Brasileiro**. Brasília, DF, Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L9503.htm>. Acesso em: 01 abr. 2017.

BRASIL. POLÍCIA RODOVIÁRIA FEDERAL. **Planejamento Estratégico. 2012**. Disponível em: <https://www.prf.gov.br/portal/aceso-a-informacao/institucional/planejamento-estrategico>>. Acesso em: 31 mar. 2017.

CIRCUNSCRIÇÃO. Dicionário online do **Michaelis Dicionário Brasileiro da Língua Portuguesa**, 05 jun. 2017. Disponível em: <http://michaelis.uol.com.br>>. Acesso em 05 jun. 2017.

MAZZA, Alexandre. **Manual de Direito Administrativo**. 4. ed. São Paulo: Saraiva, 2014.

MEIRELLES, Hely Lopes; ALEIXO, Délcio Balestero; BURLE FILHO, José Emmanuel. **Direito Administrativo Brasileiro**. 39. ed. São Paulo: Malheiros Editores, 2013.