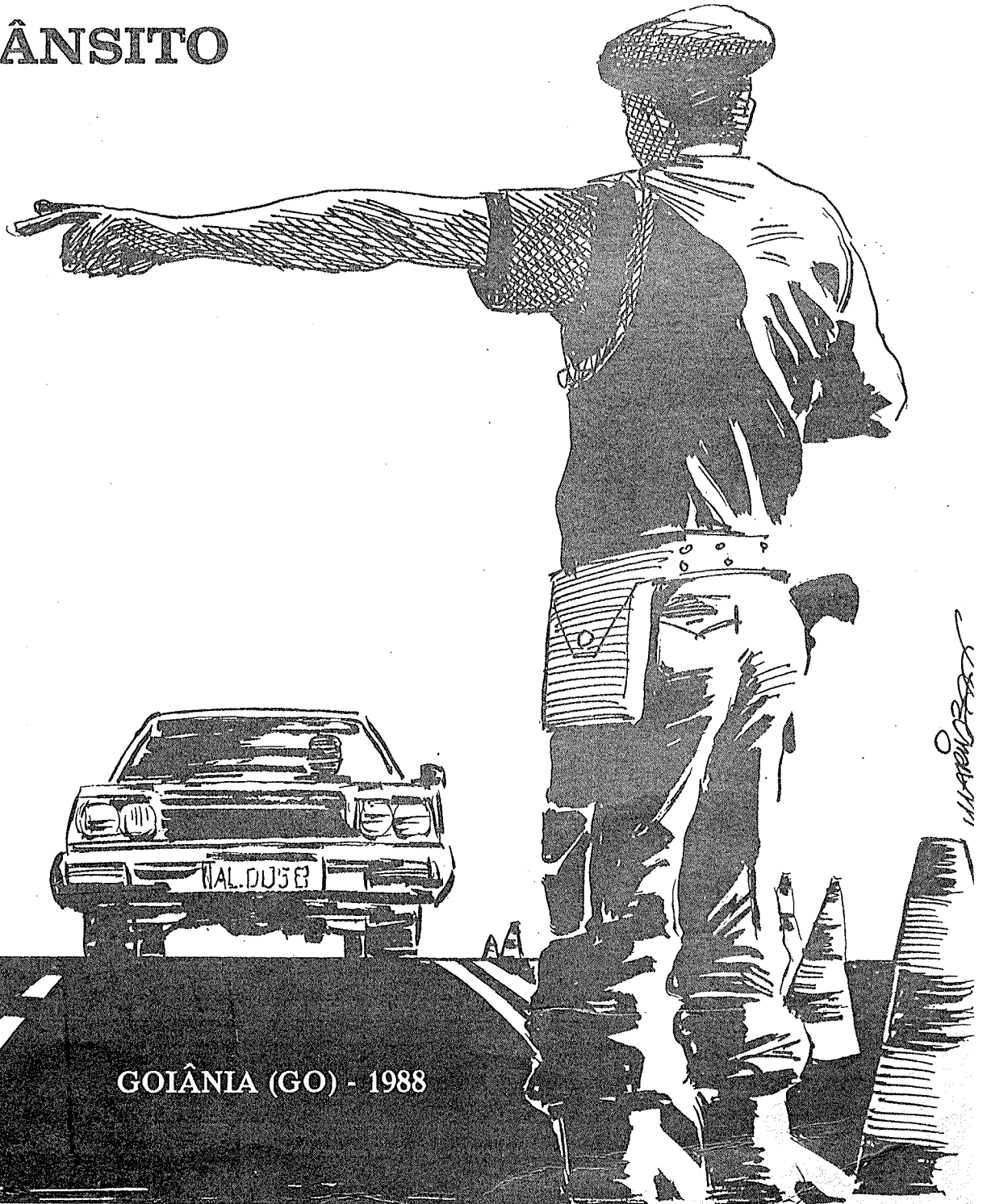


ESPECIALIZAÇÃO DA ORGANIZAÇÃO
POLICIAL MILITAR PARA
EXECUÇÃO DO POLÍCIAMENTO
DE TRÂNSITO



BAPM

MOZAIR EUSTÁQUIO CAETANO

**ESPECIALIZAÇÃO DA ORGANIZAÇÃO POLICIAL MILITAR PARA EXECUÇÃO
DO POLICIAMENTO DE TRÂNSITO**

Biblioteca



0000071

GOIÂNIA, GO, 1988

01

27
000 71

02

MOZAIR EUSTÁQUIO CAETANO

ESPECIALIZAÇÃO DA ORGANIZAÇÃO POLICIAL MILITAR
PARA EXECUÇÃO DO POLICIAMENTO DE TRÂNSITO

A PRESENTE MONOGRAFIA FOI APRESENTADA NO CURSO DE APERFEIÇOAMENTO DE OFICIAIS COMO PRÉ-REQUISITO PARA A CONCLUSÃO DO REFERIDO CURSO, REALIZADO NA ACADEMIA DE POLÍCIA MILITAR DO ESTADO DE GOIÁS.

GOIÂNIA, GO, 1988

AGRADECIMENTOS

1. Ao nosso Pai Celestial, por ter nos iluminado, dando-nos força, coragem e inteligência para a concretização desta monografia.
2. À minha família, em nome de minha esposa e filhas Flávia e Carla, pela compreensão e incentivo que proporcionaram por ter conseguido chegar ao fim deste trabalho.
3. Em especial, ao Ilmo. Sr. Cel PM da Reserva Remunerada ADEMAR ÂNGELO DE REZENDE, que ao ser convidado para orientar o conteúdo da presente monografia de imediato e gentilmente aceitou, fornecendo não só subsídios importantes, como também apresentando idéias lúcidas para que atingíssemos nosso objetivo.
4. Ao ilustre Maj PM Sebastião Gonçalves Rezende, por ter nos orientado, fornecendo-nos fontes de consultas preciosas, de suma importância para o presente trabalho.
5. À Organização Jaime Câmara, através da Gráfica "O POPULAR" nas pessoas do seu presidente JAIME CÂMARA JÚNIOR e do estimado companheiro José Tadeu F. Coelho.

O autor

PENSAMENTOS

“Somos o exército da paz e ocupamos a ponta da vanguarda na guerra contra o crime.”

“Antes as lágrimas da derrota que a vergonha de não ter lutado.”

“Aprendi a vencer e a perder, desistir nunca.”

ÍNDICE

| | |
|---|----|
| SUMÁRIO | 11 |
| PREFÁCIO | 13 |
| 1 – INTRODUÇÃO | 15 |
| 1.1 – Considerações Gerais | 15 |
| 1.2 – Apresentação e limites do tema | 16 |
| 1.3 – Metodologia de pesquisa | 16 |
| 2 – DESENVOLVIMENTO | 16 |
| 2.1 – A especialização nas PMs | 16 |
| 2.1.1 – Interação dual com o ambiente | 16 |
| 2.1.2 – Homeostase (equilíbrio dinâmico) | 17 |
| 2.1.3 – Morfogênese | 17 |
| 2.1.4 – Informação como insumo – Entropia negativa | 17 |
| 2.1.5 – Diferenciação/especialização | 17 |
| 2.2 – Integração e especialização | 18 |
| 2.2.1 – Vantagens | 19 |
| 2.2.2 – Desvantagens | 19 |
| 2.2.2.1 – Omissão no atendimento de ocorrências não correlatas com a especialização | 20 |
| 2.2.2.2 – Superposição de autoridade | 20 |
| 2.2.2.3 – Aumentos de custos financeiros | 20 |
| 2.3 – A especialização do policiamento de trânsito | 21 |
| 2.3.1 – Vantagens | 21 |
| 2.3.1.1 – Melhor atendimento ao público | 21 |
| 2.3.1.2 – Redução de acidentes | 21 |
| 2.3.1.3 – Maior credibilidade da população | 21 |
| 2.3.1.4 – Participação efetiva da PM no planejamento de trânsito | 22 |
| 2.3.1.5 – Implantação de plantão de acidentes | 22 |
| 2.3.1.6 – Elaboração de convênios | 22 |
| 2.3.1.7 – Redução de outros delitos e a execução de campanhas educativas e preventivas | 22 |
| 2.3.1.8 – Doutrina de procedimentos e autoconfiança | 22 |
| 2.4 – Análise e conclusões dos questionários | 22 |
| 2.5 – O policial militar de trânsito | 24 |
| 2.5.1 – Formação | 24 |
| 2.5.2 – Perfil profissiográfico | 24 |
| 2.5.2.1 – Condições físicas | 24 |
| 2.5.2.2 – Condições intelectuais | 24 |
| 2.5.2.3 – Condições psicológicas | 24 |
| 2.5.2.4 – Habilitação técnico-profissional | 25 |
| 3 – CONCLUSÃO | 25 |
| 4 – ANEXOS | 27 |
| 5 – BIBLIOGRAFIA | 35 |

SUMÁRIO

O trânsito, como fenômeno evolutivo, de características complexas, integrado à vida cotidiana das pessoas, constitui-se na atualidade, como séria preocupação de nossas autoridades governamentais, em razão das graves e crescentes consequências para a segurança individual e coletiva da cidadania, bem como os patrimônios público e privado.

O trânsito, por seu aspecto crítico no contexto atual do País, ocupa lugar de destacável preocupação em todos os segmentos da sociedade, acentuando-se dia-a-dia, momento a momento, concomitantemente, em todos rincões do vasto território brasileiro, os dramas vividos por nossa gente, motivados pelos tristes e lamentáveis acidentes, acarretando incalculáveis prejuízos à nossa economia e, por conseguinte, à vida nacional.

A presente abordagem, de caráter profissional e voltada para as causas dos acidentes de trânsito, compreende, essencialmente, observações e estudos direcionados para a Especialização da Organização Policial Militar para execução do policiamento de trânsito.

O autor

PREFÁCIO

- 1 – Mantida a atual tendência, este ano, de acordo com a previsão, devem ocorrer cerca de 800 mil acidentes em todo o país com 450 mil feridos e 35 mil mortos – outros 12 (doze) mil mortos devem morrer mais tarde em consequência das lesões sofridas – isto equivale a mais da metade do número de mortos americanos em dez anos de guerra no Vietnã.
- 2 – No Estado de Goiás, os 12 mil acidentes, que ocorrem em média por ano, matam entre 700 a 900, 02 por 16 (dezesesseis).
- 3 – Em Goiânia, de 2 em 2 dias, há 04 mortos.

As três afirmações por si só, já justificam a validade deste trabalho, que tem por objetivo demonstrar a necessidade de que as Polícias Militares passem a contar com frações especializadas – e convenientemente equipadas para fazerem frente aos acidentes e suas causas.

A especialização surgiu, segundo o filósofo grego Aristóteles, com as necessidades geradas pela vida em sociedade, sendo que ela visa acima de tudo suprir uma necessidade social, razão pela qual no meu entendimento é de que ela é indispensável não só no trânsito como também em outras atividades da PM, como Policiamento de Rádio Patrulha, Policiamento Rodoviário, Guardas e outros, é que não só os grandes centros devem contar com um policiamento especializado, pois os médios e os pequenos também têm as suas reais necessidades de atendimento especializado.

Toda a atividade humana tende a especialização, sendo que ela oportunizará uma melhor seleção, formação e treinamento, bem como um aumento na eficiência na prestação do serviço a ser realizado. A tropa estará mais apta a cumprir com sua missão.

O profissional de Polícia Militar, em sua capacitação, deverá ter uma formação básica, mais “um plus” representada pela especialização.

O risco representado pela super especialização, deve ser evitado pela adoção de delimitador que possa manter a especialização em níveis médios, “in médio stat virtus” (Aristóteles).

Ao finalizar, acredito que o trabalho elaborado pelo Cap PM Mozair Eustáquio Caetano, do Curso de Aperfeiçoamento de Oficiais (CAO/88), deverá trazer uma contribuição de real valia para demonstrar que a estrutura especializada é eficiente e indispensável.

Goiânia, outubro de 1988

ADEMAR ÂNGELO DE REZENDE – CEL PM RES
Orientador do Conteúdo

1 – INTRODUÇÃO

1.1 – CONSIDERAÇÕES GERAIS

Não há como negar que o trânsito, atualmente, assume um dos primeiros lugares na pauta de preocupações da sociedade de todo mundo, rivalizando com o consumo de drogas e a devastação do meio ambiente, sendo superado apenas pelo flagelo da fome e a perspectiva de uma guerra termo-nuclear.

Não é à-toa, portanto, que os meios de comunicação estão, diariamente, tornando público ocorrências de atropelamentos, abalroamentos e capotamentos, nos centros urbanos e nas Rodovias Estaduais e Federais e que ceifam vidas e causam prejuízos sociais e econômicos irreparáveis.

Acidentes automobilísticos trazem consequências humanas, sociais e econômicas danosas ao indivíduo e à sociedade.

A morte de uma pessoa representa uma lacuna impreenchível e sem valor estimativo, não só para seus parentes, como para toda a sociedade; se resultar o acidente em inutilização permanente, marca sua vítima para o resto da vida, tornando-a, muitas vezes, morta em vida.

As consequências econômicas se fazem sentir por meio das despesas em avarias de veículos e instalações, hospitalizações, enterros, advogados e tantos outros de menor monta que abalam qualquer orçamento ou qualquer patrimônio.

É inegável que para reduzir, minimizar o assustador e crescente aumento de acidentes de trânsito, necessário seria a adoção imediata de uma série de medidas, dentre as quais citamos:

- a) modificações na legislação do trânsito, tornando-a mais rigorosa;
- b) maior exigência para concessão da Carteira Nacional de Habilitação:
- c) aperfeiçoamento da legislação penal no sentido de evitar que causadores de acidentes de trânsito fiquem impunes ou em liberdade, embora sejam considerados criminalmente culpados;
- d) inclusão obrigatória nos currículos de 1º e 2º graus de uma disciplina específica de trânsito.

1.2 – APRESENTAÇÃO E LIMITES DO TEMA

Diante das assertivas acima, cumprindo exigência do Curso de Aperfeiçoamento de Oficiais, sem a pretensão de exaurir tão polêmico assunto, argumento sobre a necessidade em que se especializar o policiamento de trânsito.

Para tanto, inicialmente, considerações serão levadas a efeito sobre a emergente necessidade da especialização, nas grandes organizações e, em especial, na Polícia Militar de Goiás.

Após, será feita uma análise sobre as vantagens e desvantagens existentes entre a execução do policiamento integrado e o especializado.

Em seguida, como resultado de nossas experiências adquiridas ao longo de nossa carreira profissional e como resultado de pesquisas realizadas junto à Polícia Militar de Goiás, na Unidade Operacional da capital, 1º Batalhão, apresentarei fundamentos que serão de grande valia para corroborar quanto à necessidade em se criar uma organização policial militar específica para atuar no policiamento de trânsito, nos grandes centros urbanos.

1.3 – METODOLOGIA E PESQUISA

A pesquisa foi estruturada com base:

- a) estudos da bibliografia existente: textos, artigos, livros, manuais, monografias e III Congresso Brasileiro de Polícias Militares, vol. 2 – 1987.
- b) na montagem, aplicação e análise de um questionário aplicado a cabos e soldados integrantes da 1ª Cia. de Policiamento de Trânsito, pertencente ao 1º Batalhão, da grande Goiânia.

2 – DESENVOLVIMENTO

2.1 – A ESPECIALIZAÇÃO NAS POLÍCIAS MILITARES

É indubitável que as Polícias Militares, hoje, em razão de seus recursos humanos e materiais são grandes e complexas organizações.

A partir desta afirmativa, torna-se oportuno fazermos sua análise diante dos fundamentos preconizados pela moderna Teoria Geral de Sistemas e, em especial, sob a necessidade de sua especialização para atender de forma mais eficaz aos anseios e aspirações do meio em que atua, ou seja, a sociedade – razão única de sua existência.

A Polícia Militar se caracteriza por um processo de intercâmbio infinito de matéria, energia e informações com o ambiente.

Ela é integrada por um conjunto de elementos interdependentes e interagentes e vista como um grupo de unidades combinadas que forma um todo organizado, cujo resultado (output) é maior que o resultado que as unidades poderiam ter se funcionassem independentemente.

2.1.1 – Interação dual com o ambiente em que atua

A segurança da sociedade está, hodiernamente, ameaçada por um conjunto de fatores que merecem estudos minuciosos e profundos pela elite dirigente da Polícia Militar.

A Corporação influencia o ambiente e é por ele influenciada, pois cientes estamos de que contingências externas devem ser consideradas como oportunidades ou como restrições que influenciam a estrutura e os processos internos das organizações e que as alterações ambientais são fatores principais na escolha da estrutura adequada. Assim, mudanças ambientais exigem das organizações a adoção de novas estratégias, para que possamos atingir os objetivos com eficiência e eficácia.

Esforços imensuráveis são dispendidos com o afã de demonstrarmos, principalmente na atual conjuntura nacional, a imperiosa necessidade de nossa existência no contexto da segurança

pública e que somos insubstituíveis, em razão de nossa história, disciplina, hierarquia e alto preparo profissional.

Por outro lado, a prestação de serviços de segurança pública está, hoje, seriamente ameaçada pelas profundas e constantes transformações que ocorrem na sociedade num ritmo vertiginoso e cujos efeitos influenciam, sobremaneira, a atuação da Polícia Militar.

Assim, para que a Polícia Militar seja viável, sobreviva e se desenvolva deve adaptar-se ao ambiente através de uma constante interação. Desta forma, a viabilidade, sobrevivência ou crescimento da Instituição depende de sua capacidade de adaptar-se, mudar e responder às exigências e demandas do ambiente externo. O ambiente serve como fonte de energia, materiais e informações à Corporação e como o ambiente está continuamente mudando, o processo de adaptação deve ser dinâmico e sensitivo.

2.1.2 – Homeostase (equilíbrio dinâmico)

Em razão desta contínua e imprescindível interação da Polícia Militar com o ambiente e de sua necessidade de adaptação ocorre um equilíbrio dinâmico.

Assim, os objetivos bem elaborados devem ser perseguidos com perspicácia, visando atingir resultados desejados e, para tanto, deve manter em relação ao fim desejado, um grau de progresso.

Há, portanto, necessidade de combinar constantemente as capacidades atuais e potenciais da organização com os requisitos atuais e potenciais do ambiente. Só desta maneira, a Corporação pode habilitar-se a alcançar um estado firme.

2.1.3 – Morfogênese

A Polícia Militar tem a capacidade de modificar a si própria, alterando sua constituição e estrutura por um processo cibernético, através do qual os integrantes do seu nível estratégico comparam os resultados obtidos com os resultados desejados e passam a detectar os erros que devem ser corrigidos, para modificar a situação.

2.1.4 – Informação como insumo – Entropia negativa

A informação é insumo que proporciona sinais à Instituição sobre o ambiente e sobre seu desempenho em relação a ele.

Portanto, a retroação negativa (entrada de informações) permite à organização corrigir seus desvios da linha reta e quando ela é interrompida, ignorada ou mesmo não valorizada, o estado firme do sistema desaparece e a organização corre o risco sério de ficar à mercê da entropia positiva, ou seja, tender à exaustão, à desorganização, à desintegração e, no fim, à morte.

Para sobreviverem e se desenvolverem, os sistemas abertos precisam mover-se para deterem o processo entrópico e se reabastecerem de energia, adaptando-se a novas contingências exigidas pelo meio ambiente.

2.1.5 – Diferenciação/especialização

As grandes organizações como sistemas abertos tendem à diferenciação, isto é, à multiplicação e à elaboração de funções, o que lhe traz também multiplicação de papéis e diferenciação interna. Assim, os padrões difusos e globais são substituídos por funções mais especializadas, hierarquizadas e altamente diferenciadas. A diferenciação é uma tendência para a elaboração de estrutura.

A Polícia Militar não pode, de maneira alguma, fugir a esta tendência.

Em todos os ramos da atividade humana constatamos hoje, que para a obtenção e manutenção de sucesso há imperiosa necessidade da especialização.

Não se admite que as pessoas em qualquer atividade que exerçam não se tornem especialistas para não só fazerem frente ao mercado de trabalho como, principalmente, obterem eficácia.

A especialização traz credibilidade e inspira confiança, porquanto se sabe que os bens e prestação de serviços dela resultantes é o que de melhor existe no mercado.

Na interação com o ambiente em que atua – em que a sociedade mostra-se desejosa por uma maior eficácia de nossa Corporação no combate à criminalidade – devemos estar em condições de prover-lhe este anseio e aspirações.

Assim, a natural tendência da Polícia Militar em criar organizações especializadas tem como intenção precípua melhor executar o policiamento ostensivo visando acompanhar as mudanças evolutivas da humanidade. Faz-se, portanto, necessário que a Polícia Militar supra este processo natural de desenvolvimento técnico que a sociedade está a nos cobrar na prestação de serviços e mais eficiência na execução de nossas missões e, para tanto, só conseguiremos atender estes reclames através do adestramento e de especialização que são os aprimoramentos indispensáveis para todas as atividades humanas.

Da mesma forma que profissionais de outras áreas buscam constantemente novas técnicas, racionalizam sistemas, criam ou adotam novos processos, buscam a economia de recursos humanos e materiais com o objetivo de atingirem maior eficiência, nós também devemos adotar igual procedimento.

Especializar, portanto, os tipos de policiamento que executa, de forma a melhor cumprir suas missões, torna-se imperativo, pois não podemos olvidar que a nossa existência está diretamente relacionada com compromissos legais oriundos dos anseios da comunidade – razão única de nossa existência.

Maior credibilidade e confiança serão adquiridas pelo exercício consciente e correto de nossas atividades e que serão, indiscutivelmente, obtidos pela especialização que reduzirá/eliminará desvios ou falhas, tornando a Corporação mais efetiva no cumprimento de suas inúmeras e complexas missões.

A sensação de segurança será facilmente perceptível pela população, quando estiver ciente de que a Polícia Militar está exercendo suas atividades de forma especializada e que seu objetivo é o de buscar incessantemente a obtenção de maior eficácia.

O que observamos, no mundo moderno, é uma forte tendência natural à especialização, o que ocorre praticamente em todos os ramos da atividade humana. A Medicina, Advocacia, Engenharia, etc. comprovam este fato. Somente as atividades tidas como elementares é que absorvem mão-de-obra não especializada por exigirem um mínimo de capacitação técnico-profissional.

Obter informações do ambiente externo de forma a nos adaptarmos às suas aspirações e desejos deve ser preocupação constante. A população deve ser o termômetro que mede a nossa eficácia e ela nos exige tomada de decisões que lhe proporcione o preceito constitucional de lhe prover segurança efetiva e, para tanto, devemos especializar todos os tipos de policiamento de forma a satisfazermos suas legítimas aspirações.

2.2 – INTEGRAÇÃO E ESPECIALIZAÇÃO

Estamos diante de um grande desafio: a busca incessante de novas técnicas e processos de policiamento objetivando atingirmos com maior eficiência e eficácia o cumprimento de nossas missões legais.

As elites dirigentes das Polícias Militares chegaram à conclusão de que os nossos médio e imediato só de nós dependem e que os olhos voltados a eles devemos envidar todos os esforços no sentido de, através de estudos estratégicos, aprimorarmos as técnicas e táticas de

combate e controle da criminalidade e de manutenção da ordem pública no seu amplo sentido.

Em razão deste fato, cursos, seminários e estágios são constantemente desenvolvidos aos integrantes das Polícias Militares de forma a compartilhar conhecimentos e experiências e assim permitir mudanças que propiciem enfrentarmos e, principalmente, planejarmos medidas que nos possibilitarão obter maior sucesso no combate ao alarmante e crescente aumento da criminalidade.

Como estará a sociedade no próximo decênio, se hoje observamos que o marginal aprimora cada vez mais suas técnicas de atuação e que dispõe de recursos materiais modernos? Que não mais pratica pequenos delitos, mas integram quadrilhas possuidoras de elevado grau de adestramento e de verdadeiros Estados Maiores que planejam suas ações levando em consideração o **o quê**, o **onde**, o **quando**, o **como** e, principalmente, a capacidade de poder de resistência a seus intentos?

Devemos estar atentos e revermos minuciosamente as técnicas e táticas que empregamos e, principalmente, planejarmos as que empregaremos para estar em condições de demonstrarmos à sociedade a razão de nossa existência: – prestarmos uma segurança efetiva a ela.

Necessidade há, portanto, de analisarmos as vantagens e desvantagens existentes entre ambos os tipos de execução do policiamento, a fim de chegarmos a uma conclusão.

Importante ressaltar que somente apresentaremos as vantagens e desvantagens do policiamento especializado, visto que, correspondem às vantagens e desvantagens do policiamento integrado.

2.2.1 – Vantagens

- a) Atendimento mais eficaz a ocorrências policiais – o pleno conhecimento das atividades que irá executar ao policiamento, maior autoconfiança e lhe possibilita reduzir/eliminar o cometimento de possíveis falhas, o que o torna mais eficiente e, conseqüentemente, permite-lhe alcançar maior eficácia, gerando com isto, maior credibilidade da população na Instituição;
- b) o policial militar torna-se mais instruído/adestrado para o cumprimento das missões;
- c) redução da carga-horária da instrução de manutenção permitindo o emprego de maiores efetivos na execução das atividades operacionais;
- d) facilita a supervisão e fiscalização do desempenho das missões, o que viabiliza realimentar o sistema eliminando as falhas cometidas;
- e) possibilita maior coordenação com outros órgãos afins, permitindo elaboração de convênios carreadores de recursos à Corporação;
- f) oferece melhores condições para o aproveitamento do contingente de candidatos a ingresso na Corporação;
- g) padroniza procedimentos corretos na execução das missões;
- h) o policial militar, em razão do grau de escolaridade exigido para o seu ingresso na Corporação, não tem elevado nível intelectual para possuir o vastíssimo cabedal de conhecimentos técnicos e inerentes a cada atividade que irá exercer;
- i) em razão dos conhecimentos específicos que possuirá, o policial militar terá maior facilidade no armazenamento, manutenção e uso de materiais e equipamentos, o que evitará danificações por imperícias redundando, conseqüentemente, em uma vida útil maior deles.

2.2.2 – Desvantagens

Os defensores da execução do policiamento integrado apresentam, principalmente, os seguintes óbices para a implementação da especialização:

2.2.2.1 – Omissão no atendimento de ocorrências não correlatas com a especialização

Muitos alegam que o policial militar não terá conhecimentos suficientes e necessários para atender ocorrências que não estejam diretamente relacionadas com os ensinamentos em sua especialização.

Outros defendem a idéia de que o policial militar terá a tendência em se omitir a prestar atendimentos a determinadas ocorrências, alegando não ser de sua competência tal prestação de serviço.

A especialização evitará que o que for secundário passe a ter prioridade sobre o que é principal. Assim, exemplificando, jamais a segurança pessoal será colocada em segundo plano em razão da remoção de um veículo que esteja estacionado em local proibido.

O policial militar terá uma formação generalista e a sua especialização será considerada um plus em sua formação.

2.2.2.2 – Superposição de autoridade

Argumenta-se que a existência de organizações policiais militares especializadas atuando sobre uma mesma área, sub-área, setor ou sub-setor e, portanto, com comandos distintos, poderá acarretar conflitos de autoridade e que o princípio da responsabilidade territorial sofrerá sensíveis prejuízos.

2.2.2.3 – Aumentos de custos financeiros

A sobreposição de OPM em uma mesma circunscrição territorial executando policiamentos especializados implica, alegam os partidários da integração, em aumento de custos financeiros representados pela necessidade em se aumentar os efetivos e, na pior das hipóteses, em dividir ou multiplicar meios (viaturas, combustíveis, equipamentos).

Contestando, podemos afirmar que, inicialmente, a Polícia Militar deve dar pronta resposta aos anseios das comunidades a que serve e estabelecer prioridades no desempenho de suas atividades, isto é, analisar o que está mais afetando a segurança dos cidadãos e, a partir daí, lançando mão de sua capacidade de planejamento e de execução operacional, minimizar/eliminar esta ameaça.

A estatística, indicando o elevado número de mortes no trânsito e incalculáveis danos materiais dele resultantes, fornecem de maneira insofismável, qual a preocupação atual das comunidades e, portanto, qual a prioridade que devemos desenvolver em nossas atividades.

O futuro há de modificar esta situação, pois pesquisas realizadas em todas as capitais brasileiras demonstram que a maior preocupação das populações é com sua segurança e, portanto, as autoridades serão compelidas a rever seus posicionamentos e destinar maiores recursos aos órgãos de segurança.

Sem segurança efetiva não há desenvolvimento e todos estamos cientes de que ela é cara, porém fundamental e necessidade básica.

Confrontando-se as vantagens e desvantagens existentes na especialização do policiamento é inegável a primazia daquelas, reforçando a idéia de que em toda a gama imensa de atividades desenvolvidas pelo homem, desde os seus primórdios – na sua inexorável caminhada rumo ao progresso – até os tempos atuais, sempre predominou a especialização e, que se imperar a generalização, a qualidade é diminuída e, finalmente, é importante citar que a própria filosofia dos governos hodiernos é a descentralização e não a centralização como ocorre com a integração onde vamos encontrar várias atividades sob o comando de uma mesma autoridade.

2.3 – A ESPECIALIZAÇÃO DO POLICIAMENTO DE TRÂNSITO

Após fundamentarmos a necessidade da especialização dos tipos de policiamentos, à luz da moderna Teoria Geral de Sistema e verificarmos suas vantagens sobre a integração, faremos uma análise específica – razão do presente trabalho – da especialização do policiamento de trânsito.

Não há como negar, os argumentos irrefutáveis foram apresentados na introdução sobre a séria ameaça que representa, atualmente, nos grandes centros urbanos, o elevado número de acidentes que ceifam preciosas vidas e acarretam prejuízos materiais incalculáveis.

Os dados estatísticos obtidos em Goiânia, a seguir apresentados e analisados, por si só, indicam que a Polícia Militar – responsável legalmente pelo exercício do policiamento de trânsito – necessita estar suficientemente preparada para atuar de forma eficaz reduzindo, através de ações preventivas e repressivas, oportunas e precisas, o assustador e crescente número de ocorrências havidas no trânsito.

Pelos dados obtidos, verifica-se que os acidentes estão em uma escala crescente e que o problema, indubitavelmente, agravar-se-á, e portanto, medidas urgentes precisam ser adotadas visando não só enfrentar a situação atual como planejar ações que permitam reduzi-los a níveis toleráveis.

2.3.1 – Vantagens

2.3.1.1 – Melhor atendimento ao público

Havendo Organização Policial Militar especializada, as possibilidades de cometimentos de erros por policiais militares serão minimizadas e, portanto, decorrerá um atendimento mais eficaz.

A população ficará conscientizada de que conta com uma organização bem estruturada cujos integrantes se encontram suficientemente capacitados para adotarem medidas acertadas que lhe propiciarão uma segurança mais efetiva.

2.3.1.2 – Redução de acidentes

Policiais militares especializados, desempenhando missões bem definidas e com efetividade, isto é, ocupando todos os locais de risco durante todo o tempo e dispendo de meios adequados reduzirão, inegavelmente, as ocorrências de acidentes, pois a presença do policial atuando preventivamente desestimulará o cometimento de infrações que os ocasionam e conscientizará os motoristas quanto à obrigatoriedade do cumprimento das normas de trânsito.

2.3.1.3 – Maior credibilidade da população

A população, ao ficar ciente de que as atividades do policiamento de trânsito estão sendo executadas por policiais altamente capacitados, sentir-se-á com maior segurança e, conseqüentemente, a credibilidade que deposita na Instituição como um todo será aumentada.

2.3.1.4 – Participação efetiva da PM no planejamento de trânsito

Os oficiais pertencentes à Organização Policial Militar estarão permanentemente atualizados com as modificações introduzidas na legislação e como profissionais qualificados participarão ativamente de todo e qualquer planejamento que se realize a nível estadual para analisar/discutir, implementar alterações nas vias de rolamento, objetivando melhorar o fluxo de veículos e, destarte, reduzir os locais de grandes riscos.

2.3.1.5 – Implantação de plantão de atendimento de acidentes

Estudos a nível estratégico viabilizarão a implantação de um plantão de atendimento a ocorrências de trânsito que ficaria a cargo da Organização Policial Militar.

Os levantamentos dos locais de acidentes, as respectivas perícias e fornecimento de laudos ficarão sob a responsabilidade da OPM. O desempenho destas atividades pela Corporação trará inquestionáveis benefícios aos condutores, porquanto, através do emprego dos meios adequados, o atendimento às ocorrências terá o seu tempo reduzido e será executado por pessoal capacitado.

2.3.1.6 – Elaboração de convênios

A especialização oportunizará a elaboração de convênios carreadores de recursos materiais à Corporação, através da criação de um fundo de reequipamento de trânsito.

2.3.1.7 – Redução de outros delitos e a execução de campanhas educativas e preventivas

Os integrantes da OPM atuarão na prevenção e combate ao furto/roubo de veículos, pois além de possuírem maiores recursos materiais e conhecimentos, estarão executando suas atividades de forma mais efetiva.

A presença de policiais militares nas proximidades de estabelecimentos de ensino, orientando o tráfego, visando evitar acidentes com estudantes, prevenirá atuações de marginais, principalmente, traficantes e consumidores de tóxicos.

Mediante cronograma planejado, integrantes da OPM terão maior disponibilidade de tempo e conhecimentos para elaborar e executarem campanhas preventivas de acidentes junto às comunidades, principalmente, junto ao público estudantil.

2.3.1.8 – Doutrina de procedimentos e autoconfiança

A padronização de procedimentos a serem adotados nos atendimentos de todos os tipos de ocorrências será facilmente conseguida o que evitará multiplicidade de procedimentos que acarreta, muitas vezes, erros e falhas que geram descrédito junto à população.

O policial militar, conhecendo sua missão principal e possuindo conhecimentos adequados, terá maior autoconfiança e, desta forma, executará com maior eficácia suas atividades.

2.4 – ANÁLISE E CONCLUSÕES DOS QUESTIONÁRIOS

Foram aplicados 30 (trinta) questionários a cabos e soldados que executam de forma específica ou não, o policiamento de trânsito em Goiânia.

Assim, em Goiânia foi aplicado a integrantes do 1º Batalhão de Polícia Militar, que atua de forma integrada na área central de Goiânia.

Respostas atribuídas às questões perquiridas no teste.

01 – Você acha que seus conhecimentos sobre a legislação de trânsito para atuar no policiamento de trânsito são suficientes ou insuficientes?

| RESPOSTAS | 1º BPM |
|--------------------|--------|
| Suficiente | 05 |
| Insuficiente | 25 |

Observa-se na Polícia Militar do Estado de Goiás, que 85% das respostas relativas ao teste, os policiais militares responderam insuficiente, o que evidencia a falta de confiança que eles possuem para executar suas atividades e o prejuízo que traz à eficiência e à eficácia operacional, pois o cometimento de possíveis falhas torna-se maior e gera descrédito da Instituição perante a população.

02 – Os conhecimentos que você adquiriu no Curso de Formação de Soldados sobre a legislação de trânsito e procedimentos a serem executados em ocorrências são suficientes ou insuficientes?

| RESPOSTAS | 1º BPM |
|--------------------|--------|
| Suficiente | 05 |
| Insuficiente | 25 |

Vê-se, em razão da formação ser exclusivamente generalista, os conhecimentos de legislação de trânsito não foram assimilados de forma satisfatória e também o nível de escolaridade do policial militar não permite a aprendizagem de todos os conhecimentos ministrados para o adequado atendimento de todos os tipos de ocorrências policiais.

03 – Você conhece o Código Nacional de Trânsito ou a legislação de trânsito?

| RESPOSTAS | 1º BPM |
|-----------|--------|
| Sim | 05 |
| Não | 25 |

Esta é uma pergunta banal, que todo policial militar trabalhando no policiamento de trânsito deve saber de cor e salteado, o Código Nacional de Trânsito.

No entanto, o que verificamos no questionário que lhes aplicamos, foi um total desconhecimento com relação à lei maior do trânsito, que deve ser a sua cartilha do dia-a-dia, que se trata do C.N.T.

Para um cumprimento eficaz nas ações de policiamento de trânsito, o policial militar necessita, antes de tudo, conhecer bem seu “ofício” e para tal, deve estar sempre atualizado, em constante contacto com as evoluções pertinentes.

Essa preocupação deve iniciar-se com a melhor formação daquele que atuará no trânsito (seleção cuidadosa do homem: habilitação para conduzir veículos, nível intelectual, etc.) considerando-se ainda a necessária reciclagem para seu permanente aprimoramento e mais a ampliação de sua especialização a nível de oficiais.

Igua mente, ficou patenteado – através das respostas nos questionários aplicados (anexo 1) – que policiais militares onde não há organização especializada, não possuem plenamente os conhecimentos de trânsito, para que possam assim prestar uma segurança mais efetiva à população.

O trânsito, portanto, merece prioridade primeira, pois a população está a clamar por uma segurança mais efetiva, já que se vê impotente para enfrentar este atual flagelo, e a Polícia Militar – como órgão principal da Segurança Pública e responsável pela execução do policiamento de trânsito – deve adotar medidas imediatas e eficazes que satisfaçam os anseios de sua clientela e, para tanto, deve envidar todos os esforços no sentido de, através da especialização, preparar adequadamente seus integrantes para atuarem preventivamente e repressivamente e reduzir, desta forma, a níveis considerados toleráveis os acidentes.

2.5 – O POLICIAL MILITAR DE TRÂNSITO

2.5.1 – Formação

O Curso de Formação de Soldados poderá ser desenvolvido em duas fases. Na primeira, com duração de sete meses, o policial militar teria uma carga horária suficiente do ensino generalista que lhe permitiria adotar as providências iniciais cabíveis em ocorrências não pertinentes à sua especialização. Na outra, com a mesma duração, seria administrado ao policial militar o ensino técnico profissional, inteiramente voltado ao policiamento ostensivo de trânsito.

2.5.2 – Perfil Profissiográfico

Ninguém o estabeleceu ainda. Apesar disso, parece-nos possível identificar algumas de suas características básicas. Assim:

2.5.2.1 – Condições físicas

Não são necessárias grandes exigências no tocante à estrutura e compleição física; o público alvo não é composto por elementos agressivos e perigosos e sim por cidadãos que, no máximo estarão nervosos em razão de um engarrafamento ou de uma colisão.

2.5.2.2 – Condições intelectuais

A amplitude e o volume da legislação específica, as constantes modificações ocorridas, a necessidade de interpretação e aplicação desta legislação exigem do homem uma capacitação intelectual que permita a apreensão e a incorporação de todos estes conhecimentos, bem como o desenvolvimento da capacidade de discernimento indispensável a pronto e correto agir.

2.5.2.3 – Condições psicológicas

A atuação do policial militar no trânsito urbano exige uma elevada dose de equilíbrio emocional que faça com que ele suporte a rotina, o barulho e todas as demais pressões que enfrenta durante as horas de serviço num semáforo e, ao mesmo tempo, trate o usuário, muitas

vezes agindo erradamente, de forma cortês e civilizada. Há ainda que se considerar, muitas vezes, que ele atua isoladamente e sem o apoio imediato do companheiro.

2.5.2.4 – Habilitação técnico-profissional

Basicamente, a do policial militar de trânsito é representada não só pelo completo domínio da legislação inerente, mas também pela capacitação para a realização de perícias, com elaboração de croquis.

Preferentemente, para melhor acompanhar a prevenção dos acidentes combatendo o desrespeito às normas vigentes, o policial de trânsito necessita conhecer melhor as atividades e as técnicas da educação e da engenharia de trânsito, por seus envolvimento comuns, nesse objetivo.

Não se pode esquecer, todavia, que a postura e a compostura do policial de trânsito, no trato com o público, também são importantes e fundamentais para que a comunidade aceite e confie em sua atuação.

3 – CONCLUSÃO

O autor procurou fundamentar, no presente trabalho, exigência curricular do Curso de Aperfeiçoamento de Oficiais, a necessidade em se especializar uma Organização Policial Militar em policiamento de trânsito para atuar nos grandes centros urbanos.

Para tanto, inicialmente, considerações foram feitas sobre o grave problema que hoje representa à Nação o excessivo e crescente número de acidentes de trânsito que ceifam milhares de vidas e redundam em prejuízos materiais incalculáveis.

A seguir, comentários foram realizados à luz dos princípios e características preconizados pelas modernas teorias da Administração (Teoria Geral de Sistemas e Teoria da Contingência) pelas quais se evidencia que as grandes organizações atuais para sobreviverem, manterem-se, crescerem ou se desenvolverem, necessitam especializar suas funções, não só para satisfazerem as exigências sempre crescentes do consumidor, como para estarem em condições de competir com o mercado produtor.

Neste aspecto, é incontestável que as Polícias Militares, em razão das inúmeras missões que executam, dos recursos materiais e humanos que possuem, enquadram-se como grandes organizações e, conseqüentemente, precisam estar, permanentemente, atentas às preocupações e anseios das comunidades a que servem e, através de medidas oportunas, satisfazê-los com a execução eficaz de suas atribuições legais.

Dos princípios apregoados pelas modernas teorias da Administração, ênfase especial foi dispendida à interação que deve ocorrer entre a Corporação e as comunidades e pela qual ela, ao receber influências das aspirações da população para uma melhor proteção, não deve medir esforços em se reestruturar adequadamente, objetivando prestar-lhe uma segurança mais efetiva.

Foi visto que um conjunto de medidas deve ser adotado para evitar a ocorrência de acidentes, dentre as quais foram elencadas: maior rigor na legislação penal para os delitos de trânsito, inclusão obrigatória no currículo escolar de 1º e 2º graus de uma disciplina específica de trânsito, maior agilização dos processos, exames mais rigorosos para a obtenção da Carteira Nacional de Habilitação.

A Polícia Militar, em razão de sua destinação legal, tem responsabilidades neste conjunto de medidas e deve, portanto, possuir efetivos capacitados para atuarem eficazmente na prevenção e repressão a acidentes e este objetivo somente será plenamente atingido, se houver uma organização policial especializada, em que seu efetivo possua conhecimentos suficientes para adotar as medidas iniciais no atendimento de quaisquer ocorrências policiais, mas que esteja em condições ideais para atuar neste tipo de policiamento específico, o que evitará o cometimento de falhas, e indubitavelmente, proporcionará maior segurança à população.

Após, vantagens e desvantagens da especialização do policiamento de trânsito foram apresentadas e conclui-se que há uma supremacia daquelas.

Questionários foram aplicados, cujos resultados aliados às experiências adquiridas pelo autor do trabalho ao longo de sua carreira profissional, evidenciaram que os policiais militares – em razão do grau de escolaridade que possuem – não assimilam os conhecimentos jurídicos, técnicos e procedimentos necessários para atuarem com eficiência em todos os tipos de ocorrências policiais e que há, portanto, necessidade em se compartimentar seus conhecimentos e solidificá-los em uma única atividade prioritária – especialização em trânsito – dando-lhes condições de executarem a contento suas atividades que são complexas, não só pela vasta legislação existente e de modificações constantes nela introduzidas, como também pelo público diferenciado a que suas atividades se destinam.

Estamos cientes de que vivenciamos um momento decisivo para o futuro de nossas Instituições e não há como negar a necessidade de mantermos uma constante interação com a sociedade, objetivando identificarmos suas preocupações e aspirações e, através de esforço conjunto e concentrado, atendê-las de forma eficaz para assim obtermos sua confiança e credibilidade e demonstrarmos o nosso valor no contexto nacional.

Finalmente o autor está convicto de que o tema desenvolvido é polêmico, pois em todas as Polícias Militares defensores da execução do policiamento de forma integrada ou de forma especializada existem que procuram, através de argumentos os mais diversos sustentar suas posições.

O autor sente-se honrado e ciente de que atingiu os objetivos propostos, se o presente trabalho propiciar subsídios para discussões e permitir que se chegue a um tipo ideal de policiamento que efetivamente traga segurança à população no tocante ao trânsito.

Assim, com o fim de manter-se a secular imagem de “Guardião da Sociedade” é que o escopo deste trabalho, a necessidade de nos tornarmos eficazes nas ações de policiamento de trânsito, otimizando nossos recursos e atuação, buscando alcançar a máxima segurança de nossos concidadãos no sistema viário.

4 – ANEXOS

APM/CAO/88

ANEXO 01

QUESTIONÁRIO

01 – Você acha que seus conhecimentos sobre legislação de trânsito para atuar no policiamento de trânsito são:

- suficientes
- insuficientes

02 – Os conhecimentos que você adquiriu no Curso de Formação de Soldados sobre legislação de trânsito e procedimentos a serem executados em ocorrências são:

- suficientes
- insuficientes

03 – Você conhece o Código Nacional de Trânsito ou a legislação de trânsito?

- sim
- não

ANEXO 2

TIPOS DE ACIDENTES, MORTOS E FERIDOS
JANEIRO A MAIO DE 1988

| TIPOS DE ACIDENTES | AC. | ACIDENTES C/VÍTIMAS | | | | MORTOS | | | | FERIDOS | | | |
|--------------------|------------|---------------------|--------------|--------------|----------------|-----------|--------------|----------------|--------------|--------------|----------------|--------------|--------------|
| | | S/V | No Mês | Acumu- lados | Média Mensal % | No Mês | Acumu- lados | Média Mensal % | No Mês | Acumu- lados | Média Mensal % | | |
| Colisão | 222 | 75 | 452 | 90.4 | 33,3 | 07 | 36 | 7.2 | 26,7 | 98 | 618 | 123.6 | 34,4 |
| Abalroamento | 108 | 46 | 200 | 40.0 | 20,4 | - | 13 | 2.6 | 9,6 | 67 | 275 | 55.0 | 23,5 |
| Atropelamento | - | 62 | 283 | 56.6 | 27,6 | 14 | 58 | 11.6 | 42,9 | 55 | 259 | 51.8 | 19,3 |
| Choque | 33 | 27 | 105 | 21.0 | 12,0 | 07 | 19 | 3.8 | 14,1 | 47 | 155 | 31.0 | 16,5 |
| Capotamento | - | 04 | 13 | 2.6 | 1,8 | - | 02 | 0.4 | 1,5 | 08 | 24 | 4.8 | 2,8 |
| Tombamento | 06 | 11 | 41 | 8.2 | 4,9 | 03 | 07 | 1.4 | 5,2 | 10 | 43 | 8.6 | 3,5 |
| N/Declarado | 02 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| TOTAL | 371 | 225 | 1.094 | 218.8 | 100,0 | 31 | 135 | 27.0 | 100,0 | 285 | 1.374 | 274.8 | 100,0 |

FONTE: Seção de Coleta e Registro de Dados

ANEXO 3

ACIDENTES E VÍTIMAS ENVOLVENDO: BICICLETAS, MOTOCICLETAS E VEÍCULOS AUTOMOTORES

| ACIDENTES E VÍTIMAS | ACIDENTES | | | MORTOS | | | FERIDOS | | | |
|--|-----------|-----------------|-----------------|--------|-----------------|-----------------|---------|-----------------|-----------------|--------|
| | No Mês | Acumu- lados | Média Mensal | No Mês | Acumu- lados | Média Mensal | No Mês | Acumu- lados | Média Mensal | % |
| Total Geral de Acidentes | 596 | 2.740 | 548,0 | - | - | - | - | - | - | - |
| Acidentes sem Vítimas | 371 | 1.646 | 329,2 | - | - | - | - | - | - | - |
| Acidentes com Mortos | 28 | 126 | 26,2 | 31 | 135 | 27,0 | - | - | + 34,8 | - |
| Acidentes com Feridos | 197 | 968 | 193 | - | - | - | 285 | 1.374 | 274,8 | + 10,0 |
| Acidentes com Vítimas envolvendo Bicicletas | 17 | 95 | 19,0 | 04 | 14 | 2,8 | 14 | 97 | 19,4 | 00 |
| Acidentes com Vítimas envolvendo Motocicletas | 79 | 398 | 79,6 | 06 | 33 | 6,6 | 73 | 405 | 81,0 | -13,1 |
| Acidentes com Vítimas envolvendo Veíc. Aut. | 124 | 578 | 117,4 | 07 | 23 | 4,6 | 143 | 608 | 121,6 | +34,9 |
| Acidentes N/D | 05 | 14 | 2,8 | - | - | - | - | - | - | - |

FONTE: Seção de Coleta e Registro de Dados

ANEXO 4

TIPOS DE VEÍCULOS ENVOLVIDOS EM ACIDENTES DE TRÂNSITO

| TIPOS DE VEÍCULOS | NO MÊS | ACUMULADOS | MÉDIA MENSAL | % |
|---------------------|--------------|--------------|----------------|--------------|
| Bicicleta | 18 | 111 | 22.2 | 1,6 |
| Motocicleta | 100 | 505 | 101.0 | 9,1 |
| Passeio | 703 | 3.118 | 623.6 | 64,1 |
| Táxi | - | - | - | - |
| Transporte Coletivo | 93 | 486 | 97.2 | 8,5 |
| Transporte de Carga | 166 | 807 | 161.4 | 15,2 |
| Outros | 04 | 10 | 2.0 | 0,4 |
| N/D | 12 | 66 | 13.2 | 1,1 |
| TOTAL | 1.096 | 5.103 | 1.026.6 | 100,0 |

FONTE: Seção de Coleta e Registro de Dados

ANEXO 5

CONDIÇÕES DAS VÍTIMAS, MORTOS E FERIDOS

| VÍTIMAS | ACIDENTES C/VÍTIMAS | | | MORTOS | | | FERIDOS | | |
|--------------------------|------------------------|--------------|--------------|------------------------|--------------|--------------|------------------------|--------------|--------------|
| | No Mês Acumu- lados | Média Mensal | % | No Mês Acumu- lados | Média Mensal | % | No Mês Acumu- lados | Média Mensal | % |
| Pedestres | - | - | - | 14 | 11.4 | 45,1 | 55 | 51.8 | 19,3 |
| Passageiros | - | - | - | 01 | 3.6 | 3,2 | 88 | 85.6 | 30,9 |
| Condutor de Bicycletas | 17 | 18.8 | 7,6 | 04 | 2.8 | 12,9 | 13 | 17.0 | 4,5 |
| Condutor de Motocicletas | 79 | 79.6 | 35,1 | 06 | 5.8 | 19,4 | 55 | 61.2 | 19,3 |
| Cond. de Veic. Autom. | 124 | 116.0 | 55,1 | 06 | 3.4 | 19,4 | 74 | 58.2 | 26,0 |
| N/Declarados | 05 | 4.4 | 2,2 | - | - | - | - | 1.0 | - |
| TOTAL | 225 | 1.094 | 100,0 | 31 | 27.0 | 100,0 | 285 | 274.8 | 100,0 |

FONTE: Seção de Coleta e Registro de Dados

ANEXO 6

ACIDENTES DE TRÂNSITO SEGUNDO O DIA DA SEMANA

| DIA DA SEMANA | ACIDENTES CIVÍTIMAS | | | | MORTOS | | | | FERIDOS | | | |
|---------------|---------------------|-----------------|-----------------|--------------|-----------|-----------------|-----------------|--------------|------------|-----------------|-----------------|--------------|
| | No Mês | Acumu- lados | Média Mensal | % | No Mês | Acumu- lados | Média Mensal | % | No Mês | Acumu- lados | Média Mensal | % |
| Domingo | 42 | 191 | 38,2 | 18,7 | 05 | 28 | 5,6 | 16,1 | 75 | 281 | 56,2 | 20,5 |
| Segunda-feira | 37 | 163 | 32,6 | 16,4 | 06 | 27 | 5,4 | 19,3 | 44 | 189 | 37,8 | 13,7 |
| Terça-feira | 33 | 128 | 25,6 | 14,7 | 05 | 17 | 3,4 | 16,1 | 35 | 138 | 27,6 | 10,0 |
| Quarta-feira | 27 | 128 | 25,6 | 12,0 | 02 | 14 | 2,8 | 6,5 | 31 | 147 | 29,4 | 10,7 |
| Quinta-feira | 19 | 144 | 28,8 | 8,4 | 03 | 18 | 3,6 | 9,7 | 25 | 200 | 40,0 | 14,5 |
| Sexta-feira | 32 | 133 | 26,6 | 14,2 | 08 | 18 | 3,6 | 25,8 | 30 | 149 | 29,8 | 10,8 |
| Sábado | 35 | 204 | 40,8 | 15,6 | 02 | 13 | 2,6 | 6,5 | 45 | 268 | 53,6 | 19,5 |
| N/Declarado | - | 03 | 0,6 | - | - | - | - | - | - | 04 | 0,8 | 0,3 |
| TOTAL | 225 | 1.094 | 218,8 | 100,0 | 31 | 135 | 27,0 | 100,0 | 285 | 1.376 | 20,4 | 100,0 |

FONTE: Seção de Coleta e Registro de Dados

ANEXO 7

ACIDENTES DE TRÂNSITO SEGUNDO O HORÁRIO

| HORÁRIO | ACIDENTES CVÍTIMAS | | | | MORTOS | | | | FERIDOS | | | |
|----------------|---------------------|--------------|--------------|---------------------|--------------|------------|---------------------|--------------|------------|---------------------|--------------|--------------|
| | No Mês Acumu- lados | Média Mensal | % | No Mês Acumu- lados | Média Mensal | % | No Mês Acumu- lados | Média Mensal | % | No Mês Acumu- lados | Média Mensal | % |
| 00:00 às 03:59 | 10 | 59 | 11.8 | 4,7 | - | 05 | 1.0 | 3,7 | 16 | 167 | 33.4 | 12,1 |
| 04:00 às 07:59 | 03 | 21 | 4.2 | 14,4 | - | 02 | 0.4 | 1,5 | 07 | 90 | 18.0 | 6,6 |
| 08:00 às 11:59 | 46 | 224 | 44.8 | 17,9 | 04 | 13 | 2.6 | 9,6 | 56 | 255 | 51.0 | 18,6 |
| 12:00 às 15:59 | 41 | 246 | 49.2 | 19,6 | 06 | 18 | 3.6 | 13,3 | 52 | 293 | 58.6 | 21,3 |
| 16:00 às 19:59 | 65 | 277 | 55.4 | 22,1 | 07 | 28 | 5.6 | 20,7 | 83 | 308 | 61.6 | 22,4 |
| 20:00 às 24:00 | 37 | 181 | 36.2 | 14,4 | 01 | 23 | 4.6 | 17,1 | 53 | 209 | 41.8 | 15,2 |
| N/Declarado | 23 | 86 | 17.2 | 6,9 | 13 | 46 | 9.2 | 34,1 | 18 | 52 | 10.4 | 03,8 |
| TOTAL | 225 | 1.094 | 218.0 | 100,0 | 31 | 135 | 27.0 | 100,0 | 285 | 1.374 | 274.8 | 100,0 |

FONTE: Seção de Coleta e Registro de Dados

ANEXO 8

MORTOS E FERIDOS EM ACIDENTES DE TRÂNSITO - SEGUNDO A IDADE

| FAIXA ETÁRIA | MORTOS | | | | | | | | | | | | FERIDOS | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--------------|--------|------|-------|-------|------|-------|-----------|-------|-------|-------|------|-------|---------|------|-------|-------|-------|--------------|--------------|------|-------|-------|------|-------|-------|------|-------|-------|-------|-------|
| | NO MÊS | | | | | | ACUMULADO | | | | | | NO MÊS | | | | | | ACUMULADO | | | | | | | | | | | |
| | Masc. | Fem. | Total | Masc. | Fem. | Total | Masc. | Fem. | Total | Masc. | Fem. | Total | Masc. | Fem. | Total | Masc. | Fem. | Total | Masc. | Fem. | Total | Masc. | Fem. | Total | Masc. | Fem. | Total | Masc. | Fem. | Total |
| 00 a 04 anos | - | - | - | 04 | 01 | 05 | - | - | - | 3,7 | 04 | 02 | 06 | 18 | 08 | 26 | 1,8 | 2,1 | 00 a 04 anos | - | - | - | 04 | 02 | 06 | 18 | 08 | 26 | 1,8 | 2,1 |
| 05 a 09 anos | 01 | - | 01 | 02 | - | 02 | 3,8 | - | 1,5 | 06 | 04 | 10 | 29 | 19 | 48 | 2,9 | 5,0 | 05 a 09 anos | 01 | - | - | 02 | 06 | 08 | 29 | 19 | 48 | 2,9 | 5,0 | |
| 10 a 14 anos | - | - | - | 02 | - | 02 | - | - | 1,5 | 05 | 01 | 06 | 37 | 10 | 47 | 3,7 | 2,6 | 10 a 14 anos | - | - | - | 02 | 05 | 07 | 37 | 10 | 47 | 3,7 | 2,6 | |
| 15 a 24 anos | 04 | 01 | 05 | 20 | 04 | 24 | 15,4 | 20,0 | 17,7 | 54 | 07 | 61 | 244 | 73 | 317 | 24,6 | 19,1 | 15 a 24 anos | 04 | 01 | 05 | 20 | 04 | 24 | 244 | 73 | 317 | 24,6 | 19,1 | |
| 25 a 34 anos | 01 | - | 01 | 07 | 02 | 09 | 3,8 | - | 6,7 | 36 | 16 | 52 | 189 | 63 | 252 | 19,0 | 16,5 | 25 a 34 anos | 01 | - | - | 07 | 16 | 23 | 189 | 63 | 252 | 19,0 | 16,5 | |
| 35 a 44 anos | 03 | - | 03 | 13 | - | 13 | 11,6 | - | 9,6 | 17 | - | 17 | 88 | 29 | 117 | 8,9 | 7,6 | 35 a 44 anos | 03 | - | - | 13 | - | 13 | 88 | 29 | 117 | 8,9 | 7,6 | |
| 45 a 54 anos | 02 | - | 02 | 07 | - | 07 | 7,7 | - | 5,2 | 11 | 02 | 13 | 60 | 13 | 73 | 6,1 | 3,4 | 45 a 54 anos | 02 | - | - | 07 | 02 | 09 | 60 | 13 | 73 | 6,1 | 3,4 | |
| 55 a 64 anos | - | 01 | 01 | 05 | 03 | 08 | - | 20,0 | 5,9 | 05 | 03 | 08 | 31 | 10 | 41 | 3,1 | 2,6 | 55 a 64 anos | - | 01 | 01 | 05 | 03 | 08 | 31 | 10 | 41 | 3,1 | 2,6 | |
| 65 anos a + | - | - | - | 03 | 01 | 04 | - | - | 3,0 | 01 | 02 | 03 | 11 | 12 | 23 | 1,1 | 3,1 | 65 anos a + | - | - | - | 03 | 01 | 04 | 11 | 12 | 23 | 1,1 | 3,1 | |
| N/Declarado | 15 | 03 | 18 | 46 | 15 | 61 | 57,7 | 60,0 | 45,2 | 67 | 42 | 109 | 286 | 145 | 431 | 28,8 | 38,0 | N/Declarado | 15 | 03 | 18 | 46 | 15 | 61 | 286 | 145 | 431 | 28,8 | 38,0 | |
| TOTAL | 26 | 05 | 31 | 109 | 26 | 135 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 206 | 79 | 285 | 993 | 382 | 1.375 | 100,0 | 100,0 | TOTAL | 26 | 05 | 31 | 109 | 26 | 135 | 993 | 382 | 1.375 | 100,0 | 100,0 | |

FONTE: Seção de Coleta e Registro de Dados

5 – BIBLIOGRAFIA

1. **ANAIS DO I SEMINÁRIO DE ASSUNTOS POLICIAIS PARA PM-3 – Integração e especialização** (Polícia Militar de Minas Gerais – Nov 85)
2. **CHIAVENATO, Idalberto, Introdução à Teoria da Administração – 3ª ed.**, Macgrow do Brasil – São Paulo, 1983.
3. **DECRETO-LEI nº 2.010**, de 12 de janeiro de 1983
4. **DECRETO-LEI nº 667**, de 02 de julho de 1966
5. **MANUAL BÁSICO DE POLICIAMENTO OSTENSIVO – IGPM**
6. **MONTES, Edmar F., Trânsito dinâmico e problemática**, Imprensa Oficial do Ceará – Fortaleza, 1983.
7. **OLIVEIRA, Juarez de, Trânsito e legislação**. Saraiva, São Paulo, 12ª ed., 1985.
8. **ANAIS – Campo operacional – 1987 – Vol. 2**

