

ESTADO DE GOIÁS

POLÍCIA MILITAR

ACADEMIA DE POLÍCIA MILITAR

DIVISÃO DE ENSINO

DIREÇÃO DEFENSIVA :

Uma preocupação Polícia Militar

Cap. 1.º M. J.º Batista de Rezende

MONOGRAFIA CAO- 89

Goiania. Go. Novembro de 1969

JOÃO BATISTA DE REZENDE

Estado de Goiás
ACADEMIA DE POLÍCIA MILITAR
BIBLIOTECA

DIREÇÃO DEFENSIVA: UMA PREOCUPAÇÃO DA POLÍCIA MILITAR

Esta monografia foi apresentada
como pré requisito para a com-
plementação do currículo do cur-
so de Aperfeiçoamento de Ofi-
ciais da Polícia Militar de
Goiás, ano de 1.989

ACADEMIA DE POLÍCIA MILITAR

GOIÂNIA - Outubro de 1989

REFLEXÃO

Há algumas semanas atrás, vi uma menina ser atropelada por um automóvel, quando atravessava uma rua.

Vi o pai correr em sua direção, pegá-la em seus braços en quanto ela se contorcia em agonia mortal. Observei, também o olhar desesperado do pai, mas nada podia fazer a não ser murmurar uma prece pedindo que aquilo nunca mais viesse a ocorrer.

Meus filhos estão frequentando a escola. Todas as noites reunimo-nos em festa e conversamos a respeito de todas as matérias. Resolvemos problemas e corrigimos falhas.

Conversamos também sobre professores, colegas, enfim, tudo o que passa, além de nos identificar, ligar-nos cada vez mais como pai e filhos.

Mas... não era isso que queria dizer-lhe.

Eu queria sim, lembrar-lhe que quando um de seus brinquedos se quebra, ou quando fazem algum *galo* na testa, eu posso tratá-los, mas quando começam a atravessar a rua, senhor motorista, eles estão em suas mãos.

Por mais que eu queira, não me é possível acompanhá-los todo o tempo, pois tenho que trabalhar para seu sustento.

Sendo assim, senhor motorista, ajude-me a olhar por eles. Por favor GUIE cuidadosamente, passe devagar pelas escolas e cruzamentos e lembre-se, que algumas vezes, as crianças tem atitudes imprevisíveis. Pelo amor de DEUS, não atropеле meus filhos.

Com os meus profundos agradecimentos, por tudo o que o senhor fizer por eles, subscrevo-me,

Atenciosamente,

Um Pai

Extraído do BS 18/76 - Boletim de Segurança da General Motors do Brasil S/A.

AGRADECIMENTOS

Ao professor Osório José da Silva, pelos esclarecimentos prestados, norteadando-me os procedimentos necessários para o cumprimento desta missão, e pela dedicada colaboração na revisão ortográfica deste opúsculo.

ÍNDICE

INTRODUÇÃO	08
1. OBJETIVO	10
2. CONCEITOS	11
2.1 Trânsito	11
2.2 Direção Defensiva	11
2.3 Direção Perfeita	11
2.4 Acidente Evitável	11
2.5 Previsão	11
2.6 Habilidade	12
3. ACIDENTES DE TRÂNSITO	13
3.1 Evolução do Conceito de Acidente	13
3.2 Colisão Misteriosa	14
3.3 Situações Básicas da Colisão de dois veículos	15
3.4 Pedestres	18
3.5 Derrapagem e Hidroplanagem	19
3.6 Pessoas envolvidas na Prevenção de Acidentes	19
4. CONDIÇÕES ADVERSAS	22
4.1 Luz	22
4.2 Tempo	22
4.3 Estrada	22
4.4 Trânsito	23
4.5 Veículo	24

4.6 Motorista	24
5. ERROS DURANTE O SERVIÇO	25
5.1 Infrações	25
5.2 Abuso do Veículo	26
5.3 Falta de Cortesia	26
6. MANOBRAS	27
6.1 Marcha a Ré	27
6.2 Veículos em frente, atrás, ao lado estacionado ou manobrando	27
6.3 Ultrapassagem	28
6.4 Curvas	29
7. CINTO DE SEGURANÇA	31
8. MANUTENÇÃO DE VIATURAS	33
8.1 Uso correto da viatura	34
8.2 Deveres do Motorista PM	35
8.3 Desculpas de motoristas após o acidente de trânsito	37
9. A POLÍCIA MILITAR E OS OBJETIVOS OPOSTOS	38
9.1 Trânsito livre	38
9.2 Proteção da vida e do Patrimônio	38
9.3 Prevenção de Acidentes	44
9.4 A Imagem da Polícia Militar	45
9.5 Opinião Pública	46
10. FORMAÇÃO DE CONDUTORES DE VIATURAS	48

10.1 Qualificação	48
10.2 Treinamento para condutores de viaturas da PM	49
11. A IMPORTÂNCIA DA INVESTIGAÇÃO DE ACIDENTES	52
12. ESFORÇOS REALIZADOS	53
CONCLUSÃO	54
BIBLIOGRAFIA	56
ANEXO	58

INTRODUÇÃO

Todos participam do trânsito, até mesmo antes de nascer, depois como bebês nos carrinhos, ou nas cadeirinhas dentro dos carros, logo depois segurando a mão do pai ou da mãe, e um pouco depois já vão de motoquinhas, velocípedes, skates patinetes e de bicicletas. Os adolescentes já participam nas mobiletes, motocicletas e motos pesadas e logo passam a ser motoristas. Mesmo o idoso de bengala com sua dificuldade de andar e enxergar é um participante do trânsito.

Dirigir veículos automotores em nossos dias é uma tarefa já considerada perigosa, e que afeta o sistema nervoso de muitas pessoas, com um crescente estado atitudinal de medo dos acidentes. No entanto, dizem os técnicos e especialistas que o ato simples, aparentemente, de dirigir um veículo, pode ser considerado uma arte geradora de prazeres e emoções ligadas à satisfação pessoal. Mas, para essa atividade humana ser considerada como arte, é de fundamental importância que cada condutor se conscientize de que ela exige conhecimentos teóricos e não apenas práticos; aquisição de habilidades no manuseio de veículos, bastante perícia e uma atenção permanente sobre as suas manobras e atitudes e as desenvolvidas pelos outros motoristas.

Torna-se indispensável em qualquer acontecimento que envolva trânsito, analisar o trinômio *o homem, a via e o veículo*.

O homem é o fator mais importante dentro do sistema trânsi

to. Constitui um subsistema complexo e desempenha diversos papéis, como participante ativo e usuário da via pública, aparece como: pedestre, ciclista, motociclista, motorista, engenheiro de tráfego, construtor de automóveis, legisladores, policiais de trânsito.

A via, em sentido restrito, é o elemento estável que forma a base para os processos dinâmicos dos veículos e dos pedestres, compara-se com o palco, o cenário no qual se desenvolve o drama do trânsito ou num sentido mais amplo, pode ser considerado como todo o ambiente que está em volta do veículo ou do pedestre e no meio do qual ele se movimenta.

O veículo é um subsistema que aparece nas mais diversas variedades e formas como: caminhão, taxi, automóvel ou carro de passeio, moto e ciclomotor, cada veículo deverá estar equipado com dispositivos essenciais e obrigatórios, para determinar sua direção, regular sua velocidade e para frear.

Todos estão ou deveriam estar equipados com aparelhos para ampliar o campo visual através de espelhos (retrovisores), indicadores de velocidade, quilometragem, de quantidade de combustível e mudança de direção, outros como óleo e bateria. Tudo isso representa o campo de informação para o motorista nos quais ele deve estar atento, além de prestar atenção na paisagem externa.

Sendo o veículo na sua concepção simples *massa em movimen-*
to e como tal obedece as leis físicas de corpos em movimento, uni-
forme ou variado, retilíneo ou curvilíneo, submetido a força da
inércia. Esta massa, às vezes de diversas toneladas, constitui um
verdadeiro *tanque de guerra* em tempo de paz, perfeitamente apto pa
ra matar e destruir.

1. OBJETIVO

A Polícia Militar do Estado de Goiás, possui novecentas e quarenta e sete viaturas, rodando vinte e quatro horas por dia entre os incompetentes, menores, inabilitados, imprudentes, imperitos e negligentes, enfrentando as condições adversas de tempo, luz, veículo e do próprio motorista, o índice de acidentes é alarmante e a problemática, apesar de sua gravidade tem sido tratada ao longo dos tempos, de um modo aleatório e ao sabor das emoções geradas por eventos mais dramáticos.

Não se vislumbra, atualmente, nenhum indício de que a situação melhore espontaneamente. Portanto, o presente trabalho, fornecendo uma visão abrangente da sistemática de combate aos acidentes de trânsito, visa proporcionar o conhecimento e difusão de técnicas consideradas vitais na condução de veículos e conscientizar os condutores de viaturas da Polícia Militar que, todos os seus gestos e atitudes devem ser sempre no sentido de fazer tudo dentro dos novos métodos aprendidos para evitar praticamente, todos os acidentes que desenham à frente, tentando reduzi-los a índices aceitáveis.

2. CONCEITOS

2.1 Trânsito

É o conjunto de deslocamentos de pessoas e veículos nas vias públicas, dentro de um sistema convencional de normas com o fim de assegurar a integridade de seus participantes.

2.2 Direção Defensiva

É dirigir de modo que evite acidentes, apesar das ações incoerentes dos outros e das condições adversas, compreende a habilidade do motorista de identificar qualquer fator causador de acidentes e defender-se dele.

2.3 Direção Perfeita

Dirigir com perfeição significa cada turno de serviço sem acidente, sem abuso do veículo, sem atraso de horário e sem faltar com a cortesia devida, isto é, sem erros.

2.4 Acidente Evitável

É aquele em que o próprio motorista deixou de fazer tudo que razoavelmente poderia ter feito para evitá-lo.

2.5 Previsão

Consiste na habilidade consciente e treinada de visualizar o aparecimento e a formação de situações de trânsito com a devida antecedência, avaliando o seu desenvolvimento, e a possibilidade de afetar a segurança do veículo dirigido.

2.6 Habilidade

A habilidade significa para o motorista, operar os controles do veículo e executar com perícia e sucesso qualquer das manobras básicas do veículo no trânsito.

3. O ACIDENTE

O Acidente é o resultado de um fracasso de comportamento no trânsito, é algo irreversível, não pode ser curado, é um fato que sempre fica no passado. Por mais que se possa tentar reconstruir o acidente, esta reconstituição e o estado psíquico daqueles que reconstroem um acidente, nunca corresponderão perfeitamente o acidente como de fato aconteceu: Mesmo entre as vistas mais cuidadosas não será capaz de reconstruir a situação completa, incluindo percepção, atenção, discriminação, identificação, emoção, motivação, decisão e reação.

Quando alguém se envolve em um acidente, parece despertar de um sonho, pois tudo se passa como acontecera misteriosamente. Pouco depois, acende-se a realidade do ocorrido, a decepção dos danos, a dor de ferimentos sofridos, o sofrimento de terceiros e a realidade cruel e penetrante da morte. As causas imediatas podem ser: a má estrada, o mau tempo, o mau veículo, a negligência ou a imprudência do motorista.

Apesar de todas as condições adversas, o acidente é tacitamente aceito como um critério que diferencia o mau do bom motorista, pelo menos tratando-se de vários acidentes culposos num determinado período de tempo.

3.1 Evolução do Conceito de Acidente

Inicialmente, os acidentes de trânsito eram denominados de de

sastres e considerados, por muitos, frutos do acaso ou do azar, foi um estágio marcado pela fatalidade, em que os motoristas eram vítimas de seus próprios destinos.

Posteriormente, o único interesse passou a ser o aspecto legal da questão, ou seja, descobrir o culpado pelo acidente, uma vez que os acidentes de trânsito passaram a ser considerados como o resultado da desobediência dos motoristas às regras de trânsito, estabelecidas através de códigos e regulamentos de trânsito.

Hoje, surge novo conceito de acidente de trânsito, classificando-o como evitável e não evitável, no qual se enfatiza principalmente, a evitabilidade do acidente, deixando de lado o aspecto culpabilidade.

3.2 Colisão Misteriosa

Também chamados de acidentes solitários, acontece quando o motorista por alguma razão, perde o controle do veículo que é atirado para fora da estrada e os sobreviventes do acidente não conseguem explicar porque perderam o controle do carro ou o que aconteceu.

É comum esse tipo de acidente; batidas em árvores, postes, precipitação em rios, precipícios, entrada em residências, capotamentos e tombamentos. O motorista quando sobrevive apresenta sempre uma desculpa, procurando tirar a sua responsabilidade pelo acidente e jogando a culpa na estrada, no tempo, no veículo ou num carro não identificado que só o acusado viu, como um fantasma que apareceu e desapareceu por encanto. E então forçou a desastrosa Manobra de Emergência.

Mas quando os peritos começam a fazer a investigação do acidente, levantando as provas materiais, circunstanciais e testemunhais, de forma honesta e imparcial, acabam concluindo que houve contribuição do motorista para a ocorrência do acidente.

3.3 Situações Básicas da Colisão de dois veículos

Dentre os acidentes de trânsito, o mais frequente é a colisão de dois veículos. As estatísticas apresentam um índice superior a 80%. É, portanto, o tipo de acidente responsável pela maioria dos prejuízos materiais, ferimentos e mortes.

3.3.1 Colisão com o veículo da frente

Por mais rápida que seja a reação, mesmo estando alerta, o motorista leva algum tempo, entre ver o perigo e reagir, é uma fração de segundo, na qual o veículo ainda percorre determinada distância, até o motorista pisar no freio, além disso, o veículo não pára de imediato, percorre outra distância, antes de parar por completo.

Para a determinação prática da distância de seguimento segura, observar o veículo da frente e marcar um ponto de referência na estrada. Quando ele passar pelo ponto marcado, começar a contar: *Cinquenta e um, Cinquenta e dois*, pausadamente, o que representa dois segundos. Se o veículo passar no mesmo ponto, antes do motorista terminar essas seis palavras, significa que ele está seguindo muito perto demais o veículo da frente.

Parar mais cedo, pisando o freio no instante que observar a situação do perigo, mas pisar aos poucos de modo que o veículo

não derrape, ou pare bruscamente, a ponto de ser abalroadopor trás pelo veículo que o segue. O tempo gasto até parar depende da velocidade, das condições da estrada, do estado do veículo e do maior ou menor estado de alerta. Pode ser expresso pela seguinte fórmula: DISTÂNCIA DE REAÇÃO + DISTÂNCIA DE FREAGEM = DISTÂNCIA TOTAL PARA PARAR ($DR + DF = DP$).

3.3.2 Colisão com o veículo de trás

O motorista da frente tem obrigações para com o motorista do veículo de trás, especialmente no que diz respeito à prevenção de acidente. Deve informá-lo, sempre, através de sinais, do que vai fazer, inclusive auxiliando-o na antecipação de situação que, provavelmente, ele não está vendo o que irá enfrentar. Além disso, deve ser lembrado de que o motorista de trás também precisa de espaço de tempo para poder reagir.

3.3.3 Colisão com o veículo em sentido contrário

É a mais grave colisão, dentre os acidentes de trânsito, de vez que a velocidade dos veículos se somam ocasionando violento choque pela parada imediata de ambos os veículos, principalmente quando colidem na mesma linha longitudinal.

a) Atravessar deliberadamente a linha de centro da pista muitas vezes, há necessidade de atravessar a linha de centro deliberada e conscientemente.

Ficar atento ao aparecimento de longas filas de veículos que se aproximam na outra mão de direção. Ficar preparado para reduzir a marcha ou parar, se necessário for, e manter à direita,ain

da que seja necessário sair da estrada.

b) Forçado por obstáculo

Muitas coisas podem forçar um veículo a cruzar a linha de centro da pista, como por exemplo, um pedestre, uma bicicleta, uma obstrução, um conserto na estrada. A presença de qualquer desses obstáculos servirá de aviso ao motorista, que deve observar cuidadosamente e deixar que o outro motorista haja livremente no que for preciso.

c) Saída da roda direita da pista

Um veículo pode ter que cruzar a linha de centro, ao recuperar a direção afetada pela saída das rodas da direita da pista. Quando o motorista tenta voltar ao pavimento, descobre que há um desnível, e os seus pneus, deslizando, não conseguem levar o veículo para cima, o motorista instintivamente força o volante e o veículo sobe de uma vez saltando na contra mão de direção.

d) Linha de centro pouco visível

Quando uma chuva torrencial cobre as marcas da linha de centro, tornando impossível divisar essa linha, lembrar que em tais circunstâncias o outro motorista também não pode vê-las.

3.3.4 Colisão no cruzamento

Os cruzamentos são os pontos em que ocorrem maiores conflitos de trânsito, dado o fato de que os motoristas estão sujeitos a confundir-se e fazerem coisas as mais inesperadas. Um terço de to

dos os acidentes de trânsito ocorre nos cruzamentos, e cerca de 40% dos acidentes de trânsito urbano também ocorre nos cruzamentos.

a) Direito preferencial

O motorista deve obedecer aos regulamentos de cruzamentos, mas não deve esquecer, também, que nem todos os outros motoristas os conhecem e seguem. Há até os que avançam os sinais.

3.4 Pedestres

Os pedestres terão sempre a preferência de passagem, os idosos, as crianças e os alcoolizados são os pedestres a que o motorista deve prestar maior atenção, os idosos pela deficiência de visão, audição e mobilidade, as crianças por não obedecerem as medidas de segurança, e os alcoolizados por não estarem em seu estado normal. Não existe fórmula para evitar este tipo de colisão, uma vez que os pedestres podem surgir, andando ou correndo na frente do veículo, a qualquer momento do dia ou da noite, seja em estrada aberta, seja em rua congestionada do centro da cidade.

Entretanto, devido à fragilidade do pedestre, o condutor deve dar-lhe sempre prioridade, mesmo porque a maioria dos pedestres somente agora começa a ter conhecimento dos deveres que tem de cumprir para circular com segurança.

O pedestre é sempre um elemento indefeso diante da máquina, embora contribua em várias ocasiões para a ocorrência de acidentes. Assim, o condutor deve dirigir em marcha moderada sempre que a prudência o aconselhar e, principalmente, ao se deparar com a afluência de pedestres.

3.5 Derrapagem e Aquaplanagem ou Hidroplanagem

No começo das chuvas, quando todos os detritos de borracha e óleo começam a formar uma solução perigosamente escorregadia, que provoca a perda de aderência do veículo e a qualquer manobra do motorista pode originar uma derrapagem.

A aquaplanagem é fenômeno que ocorre quando a chuva forma, no asfalto, uma camada de água, que obriga os pneus a deslocarem de sua área de contato, vários litros de água por segundo. No caso de os sulcos dos pneus não serem suficientes para dar vazão a essa água, ocorre a aquaplanagem, ficando o volante do veículo muito leve, sem obedecer aos comandos do motorista.

Para evitar essas situações o motorista deve diminuir a velocidade, acionar os comandos, direção, acelerador, embreagem e freios com muita suavidade, uma vez que, com a pista escorregadia, vai precisar de um espaço de manobra e freagem bem maior do que em condições normais.

3.6 Pessoas envolvidas na prevenção de acidentes

3.6.1 Presidente

O apoio do Presidente da República existe no momento em que ele assina o regulamento do código.

3.6.2 Governador

Como principal executor do Estado, cabe a ele executar um programa de prevenção de acidente de trânsito. Ele nem sempre pode

fazer tudo que gostaria de fazer, ou agir tão rapidamente como gostaria, uma vez que trabalha através da legislação do Estado e de acordo com os fundos disponíveis.

3.6.3 Prefeito

O trânsito é um dos seus grandes problemas. Todo Prefeito tem um programa vasto que envolve melhoria de engenharia de trânsito, complementação de leis e educação do público.

3.6.4 Autoridades

Outro grupo que trabalha na prevenção de acidentes de trânsito são as Autoridades que concedem as Carteiras de Motorista em cada Estado. Essas autoridades trabalham em favor da classe, mantendo os motoristas incapazes afastados das estradas e das ruas.

3.6.5 Engenheiros de Trânsito

Os engenheiros de trânsito preocupam-se em tornar as estradas de rodagem tão seguras quanto possível. São eles que colocam os sinais de trânsito, que serão tão legíveis e compreensíveis quanto possível. Esses engenheiros estabelecem os limites de velocidade e as zonas para os tipos de velocidade. A preocupação deles não está em reduzir a velocidade do trânsito. Eles querem que o trânsito se mova tão rapidamente quanto possível, mas com segurança.

3.6.6 Polícia

Uma das funções da Polícia Militar é manter os veículos e os pedestres em movimento suave e dentro das leis e regulamentos

Estado de Goiás
ACADEMIA DE POLÍCIA MILITAR

BIBLIOTECA

de trânsito, para evitar acidentes e tornar as ruas das cidades mais seguras para todos. A atitude oficial da Polícia Militar de Trânsito é esperar que os motoristas espontaneamente obedçam as leis e regulamentos, para não ser obrigada a multar os violadores. É também a primeira que chega no local do acidente, com o objetivo de socorrer as vítimas, preservar o local e colher testemunhas.

3.6.7 Detran

Os departamentos de trânsito DETRAN também estão envolvidos na preservação dos acidentes de trânsito. Sua função é principalmente educativa com relação à segurança do trânsito.

4. CONDIÇÕES ADVERSAS

Compreende uma condição que independentemente da vontade do motorista, pode causar acidente.

4.1 Luz

A intensidade de luz natural ou artificial, em dado momento, pode afetar a capacidade do motorista de ver ou ser visto. Pode haver luz de mais ou de menos e, a não ser que se adapte a essas circunstâncias, pode ocorrer acidentes.

4.2 Tempo

As condições atmosféricas (tempo) também influenciam bastante na capacidade visual das pessoas, bem como torna as estradas e ruas escorregadias e exigem maior perícia para fazer curvas, parar ou manobrar. Dirigir com chuva, poeira, granizo, neve, com ventos fortes, neblina e fumaça são adversas condições climáticas que constituem dificuldades à direção.

4.3 Estrada

Envolve a maneira como foi construída, seja estrada de rodagem ou rua, como é o seu contorno, qual a sua largura e que espécie de superfície apresenta. Condições da estrada: curvas, morros, largura da pista, estradas marginadas por árvores, superfícies de estrada, calçamento com paralelepípedo, asfalto, elevações, desnível.

veis, asfalto molhado ou escorregadio.

4.4 Trânsito

Envolve a presença de outros usuários nas ruas e estradas de rodagem, a velocidade exigida no trânsito pode ser alta ou baixa, podendo variar de muitas outras maneiras, diz-se, em geral, que o trânsito tem o seu próprio compasso, como se fora uma peça de música. Ao se dirigir, o problema é acompanhar esse compasso e manter-se dentro do ritmo do mesmo, nem muito devagar, nem muito depressa, sem criar situações de ultrapassagem que perturbem o fluxo normal do trânsito.

4.4.1 Horas do dia

As horas de grande movimento (*rush*) significam pressa e congestionamento adicionais e os acidentes noturnos matam mais pessoas do que os diurnos, por serem mais violentos.

4.4.2 Dias da Semana

O grande movimento nas sextas-feiras é pior que nos outros dias; as viagens de fins de semana fazem com que as saídas da cidade fiquem congestionadas.

4.4.3 Épocas do Ano

É intenso o trânsito de veículos na época do reinício das aulas, na época do Natal, Carnaval, Finados e outros feriados.

4.4.4 Trechos de Estradas

Velocidades mais acentuadas em áreas rurais, movimento lento de máquinas agrícolas perto de fazendas, animais extraviados nas estradas e empecilhos urbanos, como sejam pedestres, ciclistas, quebra-molas.

4.5 Veículo

É impossível dirigir com segurança, se o veículo apresenta certos defeitos: pneus gastos, freios desregulados, lâmpadas queimadas, limpadores de pára brisa com defeito, falta de buzina, espelho retrovisor deficiente.

4.6 Motorista

Deve ser considerado e analisado a condição do motorista ou o estado em que ele se encontra, isto é, se está física e mentalmente em condições de dirigir um veículo. Algumas das condições negativas para o motorista: fadiga, álcool, estados emotivos (preocupações, medo), visão ou audição defeituosas.

5. ERROS DURANTE O SERVIÇO

É sabido que qualquer um pode dirigir com perfeição num trecho de 10m ou 10km, mas é preciso ser um motorista de gabarito para dirigir perfeitamente numa extensão de centenas ou mais de quilômetros.

O acidente é quase sempre a consequência mais cara dos erros que um motorista pode cometer. Um simples descuido nas vias pode resultar na perda total do veículo, da carga, do motorista e dos ocupantes do veículo. De fato, existe o seguro, mas a vida não tem preço!

Ainda que não haja danos pessoais, um acidente sempre apresentará uma conta de oficina.

Na Polícia Militar, o erro de um motorista pode trazer prejuízos elevados à corporação e a ele próprio.

5.1 Infrações

Todo motorista tem o dever moral e legal de conhecer as leis e os regulamentos do trânsito e a eles obedecer. Dirigir é um privilégio e não um direito. Quando se demonstra desrespeito às leis do trânsito, esse privilégio pode ser cassado. As infrações de trânsito podem causar obrigatoriedade de comparecer perante a justiça, o que resulta em perda de tempo, de dinheiro, possíveis multas e outros inconvenientes. Para algumas pessoas, a perda da car-

teira de motorista pode significar a perda do ganha pão.

5.2 Abuso do veículo

Há muitas maneiras de se abusar de um veículo. Uma das causas mais comuns é a negligência dos motoristas mal treinados que encurtam o tempo de sua duração, forçando as embreagens, usando os freios de modo exagerado, excedendo as velocidades estabelecidas e estragando outras partes vitais do mesmo. Outros não fazem periodicamente revisões preventivas.

5.3 Falta de cortesia

Quando se dirige em velocidade excessiva, fazendo ultrapassagens atrevidas e perigosas, invadindo a contramão ou o acostamento, bloqueando o trânsito ou abusando da buzina, está criando inimigos para a Corporação, pois quem dirige um veículo, com um letreiro ambulante de propaganda, trazendo nome, endereço e telefone, pintados em letras garrafais sendo visto por milhares de pessoas a cada momento, deve estar preocupado com a imagem da Corporação. Claro que uma viatura com essas características com a sirene e o giroflex ligados tem trânsito livre, mas estamos falando de abuso.

6. MANOBRAS

O condutor de veículo, ao executar qualquer manobra, deve estar atento ao universo que o cerca e certificar-se de que pode executá-la sem risco.

6.1 Marcha a Ré

Apesar de *manobras-ã-rê* ser uma parte da tarefa de dirigir, é manobra essencialmente arriscada. O ponto cego para o motorista não permite que tenha completo conhecimento do que se passa em certa faixa, atrás do veículo, em marcha-ã-ré. É fisicamente desagradável olhar para trás, virando a cabeça, mas é a única maneira de verificar se há alguma criança, ou algum animal doméstico atrás do veículo. Muitas estradas e estacionamentos fazem com que o motorista entra no trânsito perigosamente de marcha-ã-ré.

O motorista deve procurar executar essa manobra devagar, obter uma imagem completa da situação, verificar ambos os lados e se necessário sair do veículo para melhor verificação e não confiar inteiramente nos retrovisores.

6.2 Veículos em Frente, Atrás, ao Lado, Estacionado ou Manobrando

Uma das principais preocupações do condutor consciente é dar a conhecer com antecedência o seu propósito de realizar qualquer manobra que altere o regime direcional ou a velocidade do veí

culo que dirige. É de grande importância o ato de sinalizar. As regras gerais de sinalização do condutor são universais, mas é preciso que todos compreendam que o sinal não cria instantaneamente um direito, e por isso deve ser executado com antecedência suficiente para que os outros condutores tenham tempo de, conhecendo a sua intenção, evitar freadas bruscas e golpes de direção, evitando colisões que ocorrem dezenas de vezes diariamente.

Uma das principais causas de acidentes de trânsito é justamente a insistência que tem certos condutores em não manter a adequada distância de segurança entre o seu veículo e o que segue imediatamente à frente.

Para entrar no fluxo de tráfego ou ao sair de qualquer parada, estacionamento ou via transversal, não basta ao condutor observar ou parar. A entrada de qualquer veículo em uma nova corrente de trânsito, quer a partir do meio-fio onde esteja parado ou estacionado, quer a partir de um fluxo secundário, não poderá ser feita, mesmo com o sinal prévio, se isso ameaçar o gozo de prioridade dos veículos que já estejam circulando na referida corrente de tráfego. Se o fluxo é denso e vagaroso, a tal ponto que a inserção desse veículo se torne especialmente difícil, o procedimento admissível é manter o sinal e executar pequenos avanços à espera da cortesia de um condutor que permita o seu acesso seguro ao fluxo de tráfego.

6.3 Ultrapassagem

Quando dois veículos seguem a mesma direção, mas em velocidades diferentes, cria a situação de ultrapassagem de um veículo pelo outro, é uma manobra que ocupa as duas pistas da rua ou da es

trada, pode perturbar os motoristas que são ultrapassados, sendo portanto, uma manobra que deve ser executada cuidadosamente com muita perícia e de acordo com a lei.

Somente se pode pensar em ultrapassar quando o trânsito que vem em sentido contrário permitir, é necessário calcular se há tempo suficiente e espaço livre na contramão para que se possa entrar, ultrapassar e voltar à pista, antes de ser alcançado por outro veículo. Não pode sair para a esquerda, enquanto não souber exatamente, o que se passa atrás, alguém pode estar querendo ultrapassar, sinalizar para a esquerda e, após ter a certeza de que a distância permite completar a manobra com segurança e que nenhum veículo está ultrapassando, engrenar uma marcha mais potente deslocar para a outra pista acelerar imprimindo maior velocidade ao veículo e terminar a ultrapassagem o mais rápido possível. Pouco antes de alcançar o outro veículo, tocar a buzina, ou piscar o farol, a fim de avisar o outro motorista de que está sendo feita a ultrapassagem, após ultrapassar, sinalizar à direita, para indicar que está voltando à pista.

6.4 Curvas

Ao fazer uma curva, o veículo pode ser desviado de sua tangência normal, pela força centrífuga, assim, o veículo que estiver fazendo curva para direita poderá ser desviado para linha do centro da estrada e se a curva for para a esquerda, poderá ser desviado para fora da estrada.

6.4.1 Como dobrar à direita

Entrar na posição apropriada da sua mão de direção, bem an

tes de chegar ao cruzamento. A posição é a mais próxima ao meio fio. Enquanto se aproxima do ponto de dobrar, reduzir a marcha gradativamente e sinalizar a intenção, por meio de setas ou sinal manual pelo menos a uns 50m antes de chegar o ponto de dobrar. Não abrir a curva para a esquerda, nem cruzar a linha de centro da pista. Vigiar a possível aproximação de pequenos veículos, bicicletas, motocicletas a intrometerem-se entre o veículo e o meio-fio.

6.4.2 Como dobrar à esquerda

Colocar o veículo na posição certa, na mão de direção, bem antes de chegar ao cruzamento. A posição certa é o mais próximo possível da linha de centro, reduzir a velocidade gradativamente, à medida que se aproxima do local, isso após ter demonstrado as suas intenções sinalizando aos motoristas que seguem a retaguarda, bem antes de chegar ao ponto de cruzamento. Certificar se o trânsito está livre e que nenhum veículo está ultrapassando pela esquerda. Entrar na rua pela qual seguirá, junto à linha divisória da pista, e retornar à direita, sinalizando.

7. CINTO DE SEGURANÇA

Defendidos por muitos, criticado por alguns e utilizado por poucos, é um dos mais controvertidos equipamentos de todo o campo de segurança do trânsito. O Cinto de Segurança, só recentemente incluído pelas fábricas nacionais como equipamento de seus veículos e cuja obrigatoriedade de existência e uso nos automóveis só foi regulamentada em 01/06/1972, através da Resolução 456/72 do CONTRAN.

Pesquisas realizadas em diversos países demonstram que o uso do Cinto de Segurança diminui, sensivelmente, o número de vítimas fatais, contribuindo também para atenuar a gravidade das lesões em caso de acidentes de trânsito.

No entanto, a grande maioria dos usuários de veículos recusa-se a usar o Cinto de Segurança, não só por questões de comodidade e de inibição, mas sobretudo pelo desconhecimento dos seus reais benefícios, aliado às controvérsias existentes a respeito dos supostos riscos relacionados com a sua utilização.

A objeção maior, relativa a possíveis efeitos negativos em certos tipos de acidentes, como incêndio do veículo ou queda dentro d'água, não procede, uma vez que o fato de o condutor permanecer consciente, graças à proteção do Cinto de Segurança, permitirá que adote as medidas de emergência que cada situação requeira.

Tem-se verificado também que os ferimentos mais graves são recebidos por aqueles que são projetados para fora do veículo, quan

do da colisão ou capotamento.

Em um acidente, o veículo deve ser sacrificado em benefício da integridade física dos seus ocupantes. Assim, entre outras medidas de segurança, a frente e a traseira do veículo, assim como a direção, deve-se deformar significativamente a maneira de absolver o máximo da energia decorrente do impacto.

Em um choque frontal, a frente do veículo se deforma, a cabine diminui sua velocidade gradativamente e o ocupante que não estiver usando o Cinto de Segurança continua com a velocidade inicial, pois nada o retém em seu lugar, até se chocar com o veículo, pouco contribuindo para ele os efeitos da deformação do veículo. Caso o ocupante esteja usando o Cinto de Segurança, haverá o choque ocupante/cinto, que terá suas dimensões reduzidas caso o cinto esteja devidamente ajustado ao corpo. Um cinto justo, aliado à grande deformação da frente do veículo, causarão uma eficiente proteção ao seu portador, não somente pelo efeito da deformação, como também pelos efeitos do próprio cinto.

Em suma, o Cinto de Segurança faz com que o ocupante tire proveito da deformação do veículo, alivia o impacto pelas suas próprias características de absolver energia, evita que o ocupante seja ejetado para fora do veículo.

A Resolução 615/83, menciona três tipos de Cinto de Segurança: Subabdominal, Suspensório e Três Pontos, e classifica esse último como o mais eficiente.

8. MANUTENÇÃO DE VIATURAS

A operacionalidade da Polícia Militar atualmente, acarreta emprego intenso de viaturas nas mais diversas condições. O resultado da operacionalidade depende principalmente do estado de conservação e funcionamento dos veículos.

A multiplicidade das missões motorizadas, a necessidade de se fazer presente nas várias localidades do estado, abrangendo com sua presença a maior área possível, o reduzido efetivo que dispõe em relação a área a policiar.

Uma das missões mais importantes na Organização Policial Militar é o policiamento de Rádio Patrulha. Tal missão tem se tornado cada vez mais importante à medida que as cidades vão crescendo e aumentando o índice de criminalidade.

Nos dias de hoje, não se faz policiamento sem veículo motorizado. Para manter a operacionalidade, as viaturas deverão estar sempre em boas condições de uso e esta condição é a manutenção constante que poderá ser realizada pelo motorista e pela seção de manutenção.

Em troca de manutenção, as viaturas terão uma vida útil maior e economia de tempo, de dinheiro e, conseqüentemente, maior rendimento no policiamento, sem estar sujeito a percalços de indisponibilidade ou substituição de peças.

Segundo os ditames dos sábios, a melhor conservação da paz é estar preparado para a guerra. O sucesso da Polícia Militar está antes de mais nada, ligado a manutenção e conservação da frota de veículos.

Diante da atual conjuntura econômica, social e política, onde a Polícia Militar vem tendo seu trabalho testado e avaliado pela forma que se conduz no cumprimento das missões que lhe estão afetas, faz com que procuremos ampliar e aprimorar as técnicas utilizadas na nossa atividade fim. Como já está comprovada a eficácia do Policiamento Ostensivo Motorizado, faz-se necessário dedicar estudos que, propiciem aumentar a vida útil das viaturas.

Os motoristas atualmente não realizam a manutenção preventiva, por ignorar de que se trata o assunto, os condutores mais antigos de veículos da Polícia Militar, ingressaram no quadro mediante uma prova de habilitação de condução de viatura, mas não foram ministrados ensinamentos fundamentais e profissionais relativos à Direção Defensiva.

A instrução básica abrange conhecimentos necessários à condução e conservação de viaturas e às atuações dos motoristas isoladamente, diante de problemas tais como a pane no veículo. Os ensinamentos práticos têm por fim, gravar na memória dos condutores, reflexos seguros de conduta. Teremos que cuidar da educação moral dos motoristas, fazendo-os compreender a importância da missão e, que irá pertencer a um quadro de policiais militares selecionados e da mais alta responsabilidade.

8.1 Uso correto da viatura

Analisando os acidentes de trânsito, observa-se que eles, em sua maioria, podem ser causados por falhas humanas, sendo poucos os que resultam de defeitos mecânicos. Entretanto, se observarmos melhor ainda, concluiremos que os defeitos mecânicos de veículos quase sempre decorrem de falta de manutenção adequada, sendo em última análise, também falha humana.

Um das melhores maneiras de conservar o veículo consiste em dirigi-lo corretamente. Deixar o motor aquecer sempre, antes de colocar o veículo em movimento, verificar se a alavanca de câmbio se encontra em *ponto morto* e se o freio de estacionamento está puxado.

Evitar embreagens bruscas, pois este procedimento poderá prejudicar a árvore de transmissão do veículo.

Frear um veículo exige técnicas e até um pouco de perspicácia, principalmente para determinar o momento exato em que se deve iniciar uma freagem. Assim, não haverá necessidade de uma freada brusca, pois estas, só aumentarão os desgastes de pneus, do motor e da árvore de transmissão.

Conservar os freios dos veículos bem regulados, as partes mecânicas e motor bem lubrificados e os pneus com a pressão adequada.

Os regimes de rotação elevada e baixa, podem se tornar, em ambos os casos, inconvenientes para o motor.

8.2 Deveres do motorista PM

- Ao entrar de serviço, examinar atentamente o estado de funcionamento e conservação da viatura, comunicando ao chefe as alterações;

- Verificar se a viatura encontra-se devidamente equipada com todos os acessórios necessários ao serviço;

- Não sair com a viatura sem combustível, óleo lubrificante e água no radiador, suficientes para o serviço a executar;

- Não sair com os pneus descalibrados, freios desajustados, luzes e faróis em mau funcionamento;

- Não acelerar o motor, achando-se ainda frio;

- Não forçar a máquina inutilmente;

- Manter a viatura em perfeito estado de higiene e asseio;

- Comunicar imediatamente todas as alterações verificadas na viatura e em seus equipamentos;

- Dirigir a viatura, sob as ordens do chefe de guarnição, observando todas as regras de tráfego e sem abusar das concessões de livre trânsito;

- Não abandonar a viatura a não ser em condições especiais e com ordem superior;

- Não ultrapassar, sem ordem, a velocidade máxima permitida;

- Não tocar ou deixar que outros toquem nas instalações de

rádio comunicações.

8.3 Desculpas de motoristas após o acidente de trânsito

- Era meu o direito de via!
- Pensei que o outro fosse parar!
- O sinal estava a meu favor!
- Já vinha sobre mim quando o vî!
- Quando vî o perigo parei instantaneamente o carro!
- Fiz sem querer!
- Fiz sem sentir!
- Fiz sem pensar!
- Foi então que apareceu um outro veículo não identificado e então me forçou a desastrosa manobra de emergência!
- Foi falha mecânica, o veículo não obedeceu ao meu comando.

9. A POLÍCIA MILITAR E OS OBJETIVOS OPOSTOS

A PM, para cumprir sua missão de protetora da vida e do patrimônio, precisa alcançar o local da ocorrência (acidentes de trânsito, sinistros ou crime comum) o mais rapidamente possível e para tanto goza de trânsito livre, desde que ligue a sirene e o giroflex, e essa corrida contra o tempo, tão necessária, é o principal fator causador dos acidentes de trânsito.

9.1 Trânsito livre

Os veículos destinados a socorros de incêndio, as ambulâncias e os de polícia, gozam de livre trânsito, desde que estejam em serviço de urgência e acionem dispositivos sonoros e luzes vermelhas intermitentes. Por livre trânsito, entende-se a liberdade de percorrer as vias em contra-mão, sem sujeitar-se às limitações de velocidade, enfim, a liberdade de agir em desrespeito às regras de trânsito, com plena imunidade, tais condutores são passíveis, porém, da responsabilidade penal ou civil pelos danos materiais ou pessoais que venham causar por imprudência, imperícia ou negligência. O trânsito livre confere prioridade de passagem mas não exclui as necessárias cautelas para a efetivação de uma boa segurança no trânsito.

9.2 Proteção da vida e do patrimônio

Em uma ocorrência normal de acidente de trânsito, há varias medidas que podem ser convenientemente agrupadas sob o aspecto ge

ral da proteção da vida e do patrimônio, que é um dos motivos básicos da existência da Polícia Militar. Nem todas essas medidas se fazem necessárias em todas as ocorrências e nem são elas sempre executadas dentro de uma determinada ordem cronológica, O que importa ao policial ter sempre em mente, é que cada ocorrência deve ser avaliada à luz de cada uma dessas medidas, atribuindo principal prioridade àquela que, em cada caso, avulta-se de maior importância. O melhor procedimento é o procedimento planejado e que possa ser adaptado a cada circunstância.

Todo policial deve fazer o possível para alcançar o local do acidente com segurança, porém rapidamente. Uma vez que o acidente já ocorreu, nada há que o policial possa fazer para evitá-lo: O motorista deve levar isso em consideração e proteger sua vida e a dos demais, dirigindo a uma velocidade que não ofereça perigos. A sujeição a riscos desnecessários pode levar o próprio policial a envolver-se em um acidente de trânsito. Isto não somente retarda o atendimento da ocorrência, como ainda acarreta mais uma ocorrência a ser atendida. Relações Públicas negativas podem resultar do conhecimento de que uma viatura policial envolveu-se em um acidente, fatal ou com vítimas, quando a caminho do local do acidente original.

Os condutores de veículos caracterizados da Polícia Militar devem lembrar-se de que servem de exemplos a outros condutores. As sirenes e as luzes vermelhas destinam à proteção do policial e dos outros membros da sociedade. A existência e utilização das mesmas não conferem ou implicam o privilégio de dirigir negligentemente. Os condutores de veículos de emergência devem aprender que a sua segurança depende de seus julgamentos pessoais e hábitos em di

rigir com cuidado e não dos outros motoristas, grande parte dos quais dificilmente consegue fazer face aos problemas comuns de direção de veículos, sem falar nos problemas que os veículos de emergência apresenta. É sempre melhor atender com alguns segundos de atraso a um chamado de emergência, do que causar um acidente e ferir alguém ou nem mesmo chegar ao local.

A chegada do policial é necessária para proteger o local e o trânsito, preservar as evidências que poderiam se perder e, em alguns casos, salvar vidas mediante socorros de emergência. Às vezes, outro acidente poderá ocorrer devido à obstrução do trânsito. O congestionamento do trânsito sobrevem, geralmente, cabendo ao Policial Militar procurar restaurar a circulação normal dos veículos. Sua imediata chegada ao local evitará irritações por parte dos motoristas, bem como a deterioração das relações com o público. As pessoas envolvidas por um acidente, cada minuto que elas esperam parece mais longo do que realmente é. Elas estranham o fato e, às vezes, expressam em altas vozes, suas suposições sobre o que está atrasando o policial. Igualmente importante é o fato de que certas testemunhas, possivelmente de grande utilidade, poderão tornar-se impacientes e deixar o local após satisfazerem sua curiosidade, deixando o Policial Militar, por conseguinte, de auferir o benefício de informes que, do contrário, lhes seriam fornecidos.

A consecução desses objetivos aparentemente opostos, constitui um desafio ao policial. Uma das maneiras de atingí-los consiste em planejar sua chegada ao local pelo caminho mais rápido, que não é, necessariamente o mais curto. Todo policial deve conhecer bem sua área de serviço - os cortes, contornos, zonas de construção, e zonas congestionadas. Alguns segundos desperdiçados no pla

Estado de Goiás
ACADEMIA DE POLÍCIA MILITAR
BIBLIOTECA

nejamento do melhor itinerário a seguir, poderá economizar minutos de viagem perigosa em alta velocidade. O policial deve lançar-se ao trabalho imediatamente após o recebimento da chamada. Uma curta demora em iniciar o trabalho terá que ser recuperada na estrada e uma longa demora prolongada significa perda de tempo que jamais poderá ser recuperado.

Ao chegar ao local, o motorista deve estacionar sua viatura segura e convenientemente. Deve-se atender à segurança da guarnição, da viatura e do trânsito em geral. Em vez de estacionar no lado oposto ao do acidente, de modo a ter que cruzar o trânsito. Toda vez que tiver de voltar à viatura, o estacionamento no mesmo lado em que se deu o acidente é mais seguro e mais conveniente. O estacionamento correto permite a utilização das lanternas de aviso da Viatura de rádio patrulha para proteger o local. A segurança e disponibilidade dos equipamentos existentes nessa viatura deve ser considerada, pois serão utilizados o rádio, os sinais luminosos, os equipamentos de socorros de emergência, e outros similares. Acresce, ainda, que os equipamentos não vigiados oferecem um incentivo a saqueadores em potencial. Estacionando com segurança, o motorista ajudará a estabelecer um sistema seguro de estacionamento e travessia e sua tarefa será grandemente facilitada se ele tiver os vários objetos de que necessita em lugar de fácil acesso e onde possam ser vigiados.

É necessário proteger o local do acidente a fim de evitar a ocorrência de outros acidentes e preservar as provas de que o perito necessitará. Para tanto, à noite ou em local de pouca visibilidade, deve-se assinalar o local com sinais luminosos. Deve-se dedicar toda atenção à colocação dos sinais luminosos de modo que os motoristas que se aproximam tenham tempo de diminuir a marcha an-

tes de atingir o obstáculo, e bem assim canalizar o trânsito para um caminho mais seguro em torno do local do acidente. Talvez haja necessidade de fazer o trânsito circular em volta do local. Em muitos casos, alguns transeuntes se oferecem para auxiliar e, caso se aceite essa ajuda, eles devem ser bem instruídos sobre o que fazer, caso contrário, seus esforços mau orientados poderão prejudicar, em vez de auxiliar o serviço. Deve-se procurar conservar os curiosos em local seguro. Isso, às vezes acarreta problemas extremamente difíceis aos serviços da perícia.

Caso o pavimento tenha sido respingado de óleo ou gasolina, talvez seja necessário requisitar equipamento contra incêndio para limpá-lo desses respingos, ou talvez haja necessidade de colocar areia sobre o pavimento a fim de eliminar o perigo. Onde quer que exista o perigo de incêndio, oriundo de gasolina, gás petrolífero liquefeito ou fluídos semelhantes, deve-se ter o cuidado ao fazer a disposição dos sinais luminosos. Curiosos devem ser prevenidos sobre o perigo de fumar nas imediações e, se necessário, deve-se afastá-los do local.

Caso haja feridos, será necessário aplicar socorros de emergência. Em alguns casos isto pode constituir a necessidade mais premente do momento e devem ser aplicados sem demora. Em outros casos em que os ferimentos não apresentam gravidade, a proteção do local poderá figurar como prioritária. A manipulação de sinais luminosos e o desvio do trânsito enquanto alguém está sofrendo grave hemorragia, seriam considerados cronologicamente errados em um trabalho dessa natureza, tanto quanto o seria a dedicação de especial atenção a alguma arranhadura antes de proteger um local que esteja obstruindo uma pista de alta velocidade em local de pouca visibili

dade. O policial deve considerar cada situação de acordo com suas circunstâncias próprias. As providências mais prementes devem ser tomadas primeiro. Independentemente de sua colocação na lista de providências a tomar. Deve-se requisitar uma ambulância, caso necessário. Essa é uma das primeiras providências caso haja ferimentos graves. Em caso de acidente fatal, qualquer dúvida quanto se a vítima está morta ou viva, deve ser resolvida de modo a não prejudicá-la, caso haja equívoco no diagnóstico. Em outras palavras, a vítima deve ser tratada como se estivesse viva a menos que, pela evidente natureza dos ferimentos, não reste a menor parcela de dúvida de que já esteja sem vida.

O policial deve zelar pelas propriedades dos feridos. Nos casos em que o condutor acidentado não está em condições de cuidar do seu próprio veículo, o policial deve ordenar que este seja guardado. Para fins de segurança, deve ser preparado um relatório sobre o veículo, com discriminação de seus conteúdos, sendo esse relatório assinado, como prova de recebimento pelo condutor do carro guincho requisitado para a remoção do veículo acidentado.

O Policial Militar deverá recolher os bens encontrados durante o atendimento do acidentado, quando os feridos ou mortos estiverem desacompanhados de pessoas merecedoras de confiança, na presença de duas testemunhas, que acompanharão todo recolhimento, fazendo após uma relação dos objetos encontrado, em duas vias, e assinará com as testemunhas. O policial deverá checar o conteúdo das carteiras e bolsas na presença das testemunhas, a primeira via da relação será entregue no Distrito Policial da área juntamente com os objetos, mediante recibo, a segunda via será encaminhada para o COPOM, junto com o boletim de ocorrência.

9.3 Prevenção de Acidentes

O Art. 20 do Decreto nº 66.862, de 1970, que regulamenta as atribuições e funcionamento das Polícias Militares, diz: *o policiamento ostensivo fardado é a ação policial em cujo emprego o homem ou a fração de tropa engajados sejam identificados de relance, quer pela farda, quer pelo equipamento, armamento ou viaturas, sendo consideradas tipos desse policiamento, o de trânsito urbano e o rodoviário nas estradas estaduais.*

A atuação do agente da autoridade requer uma dedicação e tato especiais, posto que o público, em sua maioria, não aceita a ação policial com o respeito que se faz necessário. A situação se agrava pelo fato de o trânsito ter se tornado importante na vida diária de qualquer cidadão, onde condutores, passageiros e pedestres têm participação ativa nessa imensa corrente de veículos e pessoas que é o trânsito.

Torna-se difícil, enumerar todas e cada uma das missões que são exercidas pelo agente da autoridade. Não obstante, pode se chegar à conclusão de que muitas missões se relacionam entre si e dizem respeito a determinado aspecto de ordem pública. A prevenção é a missão mais útil e responsável que tem o agente da autoridade, e é confiada àqueles que usam um tipo de fardamento, por ser de capital importância a sua rápida e eficaz identificação. Não deve o policial esquecer-se do fato de que o indivíduo vê num agente uniformizado o cidadão que pode prestar-lhe proteção e amparo em qualquer momento. Devem os agentes da autoridade empreender esforços no sentido de aumentar sempre essa sensação de segurança, porque, na maioria das vezes, a simples presença do policial é bastante pa

ra evitar o cometimento de uma infração ou delito.

Entretanto, deve-se conscientizar os agentes da autoridade quando conduzindo veículos a cumprir a lei, e servir como exemplo ao cidadão comum.

9.4 A Imagem da Polícia Militar

Todas as grandes empresas, entidades públicas ou privadas e organizações em geral criam para o público uma imagem, isto é, uma *reprodução, no espírito, de uma sensação, na ausência da causa que a produziu.*

Se no relacionamento com os responsáveis, auxiliares ou componentes de uma organização, deles recebemos atenção, solicitude e bons serviços, é certo que, finda a nossa transação, manteremos da organização uma imagem favorável e propícia ao retorno para novas transações. A ação eficaz de cada um de seus componentes contribuiu para que transferíssemos à organização, como um todo, a sensação de satisfação que nos foi proporcionada.

A boa imagem de uma organização, portanto, pode ser construída ou destruída pelas atitudes e procedimentos, mecânicos ou não de seus integrantes, bem como pelos fatos ocorridos durante os contatos com a organização.

À medida que um maior número de pessoas forma a mesma imagem da organização, cria-se uma opinião pública sobre a organização, pois a *tendência individual se transfere para a social* e, uma vez neste campo, se manifesta através da opinião pública.

9.5 Opinião Pública

É o conceito que a maioria de uma sociedade tem sobre uma organização.

A opinião individual depende de influências físicas e mentais, e são elas que, em conjunto, vêm formar a opinião do indivíduo sobre determinada organização.

A opinião de uma pessoa, a imagem que ela faz sobre uma organização ou instituição é a resultante de sua atitude ativa e definida em forma de opinião.

A opinião do público tem importância capital para toda organização, as boas relações públicas de um órgão público dependem de conhecimentos das atitudes, motivos, reações, idéias errôneas e preconceitos das pessoas que formam a sociedade com a qual necessita interagir.

A pressão da opinião pública pode determinar o fracasso ou o sucesso de qualquer organização.

A opinião pública sobre uma organização depende de fatores externos, não controlados por ela própria, mas que poderá ser influenciada procurando informar o público sobre os atos da organização, a fim de obter para a mesma a boa vontade e a compreensão por parte do público.

O objetivo é estabelecer e manter relações corretas e produtivas com o público em geral, de modo a adaptar-se ao meio e tor

nar uma organização conhecida da sociedade, aceita e respeitada.

Tal como ocorre com uma pessoa que por seu comportamento torna-se digna de confiança em seu grupo porque seus atos sempre foram praticados espelhando sinceridade e boa fé, também uma organização conquista o respeito da sociedade quando se mantém com integridade e correção.

10. FORMAÇÃO DE CONDUTORES DE VIATURAS

Sabemos que uma das mais importantes missões da Organização Policial Militar está ligada, sem dúvida, a manutenção de viaturas, a formação e adaptação dos motoristas para atender às atividades operacionais e administrativas da corporação.

A missão tem se tornado cada vez mais importantes à medida que as viaturas modernas vêm aumentando sua sofisticação, a sua potência e velocidade. A deficiência na instrução dos motoristas podem ser causas da perda de vidas humanas e das viaturas.

Diante da realidade, devemos visar a formação de motoristas aptos a condução de viaturas nas diversas circunstâncias de serviço, o motorista conhecendo a estrutura geral das viaturas, das vias e das suas possibilidades e limitações, evitará danos maiores, conseqüentemente aumentará a vida útil da viatura e prestará melhores serviços à comunidade.

10.1 Qualificação

Devem ser levadas a efeito as qualidades pessoais e o preparo profissional do motorista o que, comumente encontramos, é a especialização pela prática que se alia ao preparo do Policial Militar e a sua qualidade pessoal.

Sabemos que, para ingressar nas fileiras da Polícia Militar, o candidato, além de ser submetido a uma série de exames, é

alvo, também, de entrevistas e de uma sindicância social, onde procura-se saber sua vida pregressa e qualidades pessoais. Este procedimento é normal e faz parte da técnica e dos instrumentos de seleção atualmente adotados.

Ao receber a formação, está o policial sendo preparado para o exercício da profissão. Aliando teoria, técnica e atividades práticas, procura-se transmitir e dotar o mesmo do conhecimento e preparo profissional necessários para bem desempenhar as suas atribuições.

Pode parecer estranho esta preocupação com a qualificação do motorista PM, uma vez que já passou anteriormente por seleção e formação profissional, conforme explanação feita acima, nem nos ocorre insinuar também que as demais atividades inerentes à Polícia Militar, são menos importantes.

Queremos mostrar, por outro lado que a atividade do motorista PM possui características e peculiaridades próprias. Daí, a necessidade de ser dotado de qualidades que o propicie facilidades e vantagens para o exercício do trabalho.

10.2 Treinamento para Condutores de Viaturas da PM

O melhor desempenho das funções do condutor de viaturas pressupõe o treinamento adequado do pessoal selecionado, de modo que, gradativamente, passa sedimentar os conhecimentos que lhe são requeridos.

A viatura policial é de fundamental importância na vida da

comunidade, sua utilização deve ser baseada em princípios de segurança, eficiência e economia; para que essas condições sejam alcançadas, cumpre treinar adequadamente o condutor de veículo policial caracterizado, através de curso especial, englobando os seguintes aspectos:

- a) Técnicas de patrulhamento;
- b) Limitações do condutor e do veículo;
- c) Técnicas de direção em situação de emergência;
- d) Bom exemplo para o público na condução de veículos;
- e) Operação econômica do veículo;
- f) Direção defensiva.

10.2.1 Curso de Direção Defensiva

Acidentes de trânsito ocorrem na maioria das vezes por imprudência, imperícia ou negligência dos condutores.

Curso de direção defensiva, destinados a melhorar as habilidades dos condutores frente à situações de perigo, constituem meio eficaz para prevenir acidentes.

Os temas principais a serem abordados são:

- a) Regras gerais de circulação;
- b) Manobras de ultrapassagem;

- c) Distâncias e tempos de freagem;
- d) Técnicas de percepção e tomada de decisões;
- e) Influência das condições climáticas na condução de veículos;
- f) Aspectos contravencionais da direção perigosa;
- g) Respeito aos direitos do pedestre e do ciclista.

A Polícia Militar deve proporcionar tais cursos de forma a atender não só aos condutores que estiverem ingressando na corporação ou que desejem melhorar sua habilidade para dirigir, como também, compulsoriamente, àqueles que envolvam como culpados, em graves acidentes.

Estado de Goiás
ACADEMIA DE POLÍCIA MILITAR
BIBLIOTECA

11. A IMPORTÂNCIA DA INVESTIGAÇÃO DE ACIDENTES

Os acidentes de trânsito têm causado na Polícia Militar, um grande número de vítimas de ferimentos, casos fatais e prejuízos e conômicos.

A investigação de acidentes é extraordinariamente importante, os relatórios que são preparados sobre os resultados de investigação, constituem a única fonte de informações completas e imparciais que se dispõe as pessoas interessadas.

Cada investigação representa um novo desafio que requer um máximo de experiência, habilidade e conhecimentos. Devido à falta de conhecimentos na área, a investigação de acidentes de trânsito que na Polícia Militar se verifica através de Inquérito Técnico(IT) torna-se mais trabalhoso do que certos tipos de investigação, Inquérito Policial Militar (IPM), ninguém deseja envolver-se em acidentes, é um fato que acontece inesperadamente, sem desígnio, ou por acaso. O elemento surpresa faz parte de qualquer acidente de trânsito. O oficial encarregado das investigações terá sempre ilimitados desafios, quanto melhor ele conhecer o procedimento certo, mais digno de confiança será o seu relatório e mais agradável será seu trabalho. Quando se está familiarizado com uma tarefa é bem mais fácil executá-la.

12. ESFORÇOS REALIZADOS

No decurso dos últimos anos, identificam resultados mais otimistas, que permitem vislumbrar, senão a imediata inversão na tendência de crescimento, pelo menos maiores possibilidades de conter as taxas de acidentes. Esforços tem sido desenvolvidos pela Diretoria de Apoio Logístico (DAL) e serviços de transportes das unidades, aos quais se podem atribuir essas expectativas.

Objetivando alcançar melhores condições de segurança na circulação dos veículos da corporação, medidas normativas e executivas têm sido implementadas, algumas das quais são destacadas a seguir:

a) Normas de Segurança - A DAL revela constante preocupação com os aspectos de segurança, estabelecendo requisitos sobre acessórios obrigatórios de veículos, tais como cinto de segurança, extintores de incêndio, macaco, chaves de roda, triângulo de sinalização, etc., elaborou o manual de controle de veículos e tem promovido inspeções que abrange o veículo com um todo.

b) Desempenho dos serviços de transporte das OPMS, no transcurso da última década a frota de veículos da Polícia Militar cresceu muito, o serviço de patrulhamento motorizado foi intensificado, muito contribuindo para o progresso da corporação, o serviço de transporte apresentou eficiência e formou uma consciência esclarecida no que tange à indispensabilidade da análise e da formulação de soluções para as questões de transporte da corporação.

CONCLUSÃO

Sempre com os olhos no futuro, a partir deste instante, ocuparã a primeira posição, no rol das preocupações fundamentais da corporação, o desejo de alcançar a perfeição, tanto no seu relacionamento com a comunidade e na sua integração interna, como na sua modernização administrativa e na sua operacionalidade.

Foi com este espírito que, procurando dentro de uma série de trabalhos publicados, selecionar os assuntos que estivessem mais perto da realidade e que fossem de maior interesse para a solução de um problema na Polícia Militar, no que se refere a acidentes de trânsito envolvendo viaturas da corporação.

O caráter Nacional do Brasileiro, em síntese apresentada por Afonso Arinos de Melo Franco, indica as seguintes características: Interesse por sexo; imprudência e dissipação; despreço pela terra; Salvação pelo acaso; amor a ostentação e desrespeito a ordem legal. Essa abordagem caracteriza os usuários do nosso trânsito geral, e indica que esse comportamento analisado psicologicamente em termos de Polícia Militar, evidencia uma tendência que deve ser considerada no preparo espiritual daqueles que para cumprirem seu dever, têm que se relacionar com essa massa. Para tanto, é necessário que sejam produzidos modelos de procedimentos e desencadeados programas visando averiguar a confiança.

A instituição Policial Militar tem suas diretrizes voltadas para a missão de proteção e socorro da sociedade a que serve

e a imagem da corporação refletida no trabalho que ela executa, sofre variações sobre os diversos pontos de vista. Essa inconstância deduz que, para a afirmação positiva da imagem da instituição, deve haver uma padronização adequada de sua atuação junto ao público. O aprimoramento profissional do motorista e das técnicas aplicadas no exercício da missão. Além da instrução intensiva e extensiva, é interessante estimular cursos de curta duração, voltados a dar ao pessoal empregado no transporte, conhecimentos suficientes para o bom desempenho de novas tarefas ou de tarefas que tenham sofrido modificações quanto a sua execução.

Procurou-se levantar em todas as unidades operacionais da Polícia Militar do Estado de Goiás, o percentual de viaturas envolvidas em acidentes de trânsito. Não se obteve uma faixa confiável, devido ao grande número e mesmo porque em acidentes onde não haja vítimas e os danos materiais são pequenos é permitido o acordo entre o motorista da viatura da Polícia Militar e o outro condutor, evitando assim a abertura de Inquérito Técnico (IT) e outros entraves administrativos.

Estudos revelam que existe uma relação direta entre as infrações de trânsito e a ocorrência de acidentes: estima-se que cada acidente de trânsito seja precedido pelo menos de uma infração de trânsito; a educação de trânsito em todos os momentos apresenta como a *Tábua de Salvação* para a Polícia Militar.

Através deste trabalho, procuramos fazer um estudo da matéria *Direção Defensiva*, mas devido a sua amplitude e complexidade, consciente estamos de que, com o passar do tempo, com o aumento do número de viaturas, novos e permanentes estudos a ela serão dispensados.

BIBLIOGRAFIA

X ABREU, WALDIR DE. *Direção Defensiva: segurança ao seu alcance*. Rio de Janeiro, José Olímpio Editora. 1974.

CARVALHO, MARIA CECÍLIA DE. *Construindo o Saber, Técnica de Metodologia Científica*. São Paulo, Editora Papirus. 1988.

DENATRAM. *Acidentes de Trânsito: série histórica*. Ministério da Justiça. Brasília. 1984.

LOBATO, L.F. *Manual de Operações Especiais de Trânsito*. Belo Horizonte. Editora Imprensa Oficial do Estado de Minas Gerais. 1987.

MARZANO, S. O. *Manual de Orientação para Acidente de Trânsito*. Belo Horizonte. Editora Imprensa Oficial do Estado de Minas Gerais. 1988.

MINISTÉRIO DA JUSTIÇA. *Regras de Circulação*. Brasília. 1978.

OLIVEIRA, J. *Trânsito e Legislação*. Saraiva. São Paulo. 1985.

SANTOS, A. NORBERTO. *Manual de Policiamento*. Belo Horizonte. Polícia Militar. Imprensa Oficial do Estado de Minas Gerais. 1969.

SENAI. *Treinamento de Motoristas*. Rio de Janeiro. Gráfica do Senai. 1984.

VEJA. Ano 17, nº 935, páginas 62-70 de 06 de agosto de 1986. Editora Abril. São Paulo. 1986.

WITTER, R. ILTON DA, *Trânsito: Regras Gerais*. Sagra.1989.

A N E X O

PROPOSTA

O prejuízo econômico de acidentes registrados na Polícia Militar, além da perda de vida e do sofrimento humano. O comportamento dos motoristas tem demonstrado despreparo e inadequação de posturas frente ao trânsito e às viaturas.

Os instrumentos existentes dentro da corporação tem se mostrado defasados no tempo, na escala e na técnica frente a urgência e complexidade da matéria.

A ação desarticulada de muitos chefes de transporte das unidades, duplicando esforços, pulverizando responsabilidades, tem resultado num uso imensurável de recursos humanos e financeiros com pouca eficácia.

→ Tendo em vista que é possível, a curto prazo, reduzir significativamente o custo dessas perdas à Polícia Militar, desde que medidas especiais sejam adotadas.

Propõe à elite dirigente da Polícia Militar, a reestruturação do sistema de instrução para condutores de viaturas a partir de uma nova postura dos chefes de transportes das unidades, inspirada na modernização de procedimentos e estruturas na utilização de programas de instrução; propõe-se a implantação de uma comissão de investigação de acidentes de trânsito e de instrutores de técnicas de direção defensiva.

Trata-se de um conjunto de medidas que se articulam e se integram a um nível de impacto compatível com a gravidade e urgência do problema.

As principais diretrizes da proposta são: sistematização da educação de trânsito, concretizada por um esforço permanente e ações contínuas, tanto no treinamento de motoristas e na formação de pessoal técnico, usando a rede de ensino da corporação.

Integração no desenvolvimento de ações e projetos, agregando os esforços dos diversos serviços de transportes das unidades da corporação, como forma de tornar mais eficazes os investimentos no setor.

A comissão tem como objetivo principal proporcionar ao motoristas da corporação, segurança relacionada ao trânsito, e também missões de proceder aos exames de acidentes e doenças profissionais, ocorridas no trabalho, de analisar-lhes as causas e efeitos e procurar para cada caso a solução adequada.

A existência da comissão se justifica como meio destinado a proteção e fiscalização do motorista e representa também um valioso instrumento para a tranquilidade do comando das unidades. Combinando esforços com estreita cooperação, comandando motoristas para uma proteção maior, mais eficiente e mais imediata àqueles que, trabalhando, estão expostos a eventuais riscos à saúde e até ao sacrifício da vida.

Desse esforço combinado, dessa cooperação dirigida para encargos de exame, sistematização, divulgação e efetiva aplicação

das medidas de segurança, é que irá resultar no elevado significa
do econômico social da comissão.

A proposta, em pauta, além do escopo primordial de seguran
ça do trânsito, vem atender aos anseios dos comandantes de unida
des. Tem-se em conta, também, as estatísticas de acidentes de trân
sito envolvendo uma quantidade cada vez maior de veículos destina
dos ao transporte de agentes da lei e da ordem.