

Estado de Goiás

Polícia Militar

Academia de Polícia Militar

Curso de Aperfeiçoamento de Oficiais

Polícia Militar no Atendimento ao Acidente
de Trânsito

Celmo Pereira Barbosa

Goiânia - 1996

BAPM

**A POLÍCIA MILITAR NO ATENDIMENTO AO
ACIDENTADO DE TRÂNSITO**

BAPM

VITOR HUGO BENEVIDES DE SOUZA

**A POLÍCIA MILITAR NO ATENDIMENTO AO
ACIDENTADO DE TRÂNSITO**

**Trabalho técnico-profissional apresentado à
Academia de Polícia Militar, como parte dos
requisitos para obtenção da aprovação no Curso
de Aperfeiçoamento de Oficiais 1996.**

Orientador: TEN CEL PM CELMO PEREIRA BARBOSA

GOIÂNIA

1996

VITOR HUGO BENEVIDES DE SOUZA

**A POLÍCIA MILITAR NO ATENDIMENTO AO
ACIDENTADO DE TRÂNSITO**

Banca Examinadora:

Dedico ao grande arquiteto do universo, Deus, que nos momentos de dificuldades nos iluminou para que pudéssemos trilhar o caminho da resposta.

Dedico a todos os integrantes do contexto do Sistema Nacional de Trânsito, em especial a todos os policiais militares que lidam dia-a-dia, na resolução dos óbices do trânsito.

Ao comando da Polícia Militar, ensejando que este trabalho técnico-profissional tenha aplicabilidade para a Corporação.

Aos meus familiares que, nos momentos mais difíceis, me deram as mãos, como sustentáculo para a edificação desta pesquisa, qual fosse uma pedra bruta que precisasse ser polida.

Aos Mestres e ao Orientador, sem os quais não seriam possíveis a concretização desta monografia.

Estado de Goiás
ACADEMIA DE POLÍCIA MILITAR
BIBLIOTECA

*Honrar pequeninas coisas é o
processo em que te engrenas para
fazer grandes coisas como se
fossem pequenas.*

Chiquito de Moraes

LISTA DE TABELAS

1. TABELA 10.2 a Envolvidos em acidente de trânsito com vítimas-1994.....	53
2. TABELA 10.2 b. Informações sobre Condutores envolvidos em acidentes de Trânsito sem vítimas- 1994 Faixa Etária	53
3. TABELA 10.2 c Informações Sobre Condutores Envolvidos em Acidentes de trânsito com vítimas femininas1995	54
4. TABELA 10.2 d Informações sobre Condutores envolvidos em Acidentes de Trânsito sem Vítimas- 1995	54
5. TABELA 10.3 a Acidentes de trânsito segundo o horário-1994....	54
6. TABELA 10.3 b Acidentes de Trânsito segundo o horário- 1995 .	54
7. TABELA 10.3 c Acidentes de Trânsito segundo o horário- 1995..	55
8. TABELA10.3.d Acidente de trânsito segundo o horário-1995	55
9. TABELA10 3 e Acidente de trânsito segundo o horário-1995.....	55
10. TABELA10 3 f Acidente de trânsito segundo o horário-1995	55
11. TABELA10 3 g Acidente de trânsito segundo o horário-1994	56
12 TABELA10 3 h Acidente de trânsito segundo o horário-1994	56
13 TABELA 10 3 I Acidentes de Trânsito segundo o horário - 1994	56
13 TABELA10 4 a Tipos de Acidente-1994	56
14 TABELA10 4 b Tipos de Acidentes-1994.....	57
15 TABELA10 4 cTipos de Acidentes-1994.....	57
16 TABELA10 4 d Tipos deAcidentes1994.....	57
17 TABELA 10.4 e Tipos de Acidentes 1994	57
18 TABELA 10.4 f Tipos de Acidentes 1995.....	58

19 TABELA 10.4 g Tipos de Acidentes 1995	58
20 TABELA 10.4 h tipos de Acidentes 1995	58
21 TABELA 10.4 i Tipos de Acidentes 1995	58
22 TABELA 10 6 a Tipos de Acidentes 94/95	59
23 TABELA 10 7 a Acidentes de Trânsito sem vítimas ocorridas no estado de Goiás 1995	59
24 TABELA 10.7 b Acidentes sem Vítimas ocorridos no Estado de Goiás 1995.....	60
25 TABELA 10 8 aComentários sobre os dados coletados dos tipos de acidentes no ano de 1994 e 1995.....	61
26 TABELA 10 8 b Acidentes de Trânsito Ocorridas no Estado de Goiás no ano de 1994.....	61
27 TABELA 10 8 c Acidentes sem vítimas Ocorridas no estado de Goiá 1994.....	62
28 TABELA 10 8 d Acidentes com Vítimas Ocorridas no Estado de Goiás 1994.....	62
29 TABELA 10 8 e Acidentes de Trânsito ocorridos no Estado de Goiás no ano de 1995.....	62
30 TABELA 10 8 f Índices de Acidentes 94/95	63

LISTA DE GRÁFICOS

- 1.GRÁFICO 10.9 a - motivos que geram ocorrência de trânsito64**
- 2.GRÁFICO 10.9 b - envolvidos em ocorrências de acidente de trânsito quanto ao sexo.....65**
- 3GRÁFICO 10.9 c - Setores que mais registraram ocorrências66**

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO.....	14
1. DO SISTEMA NACIONAL DE TRÂNSITO.....	18
1.1 Dos órgãos normativos.....	18
1.2 Dos órgãos executivos.....	20
2. DO PAPEL DA ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA.....	23
3. DO POLICIAMENTO E FISCALIZAÇÃO.....	26
3.1 Do poder dos órgãos da administração pública	26
3.2 Conceito de policiamento e fiscalização.....	27
3.3 A Polícia Militar	28
4. O AUTOMÓVEL E O CONDUTOR.....	31
5. DOS CRIMES AUTOMOBILÍSTICOS	33
5.1 Do automóvel como instrumento de crime	33
5.2 Homicídio culposo e lesão corporal culposa	34
6. Da Lei nº 9099/95	36
7. ACIDENTE DE TRÂNSITO	38
7.1 Tipos de Acidentes de Trânsito.....	38
7.2 Quanto à Natureza	39

8. CAUSAS DOS ACIDENTES DE TRÂNSITO	41
8.1 Veículos	41
8.2 Vias.....	41
8.3 Homem	42
8.4 Meio.....	42
8.5 O Homem Como Principal Responsável Pelo Acidente	42
8.6 A Realidade da Educação de Trânsito.....	43
9. LOCAL DE ACIDENTE DE TRÂNSITO	45
9.1 Tomando Conhecimento do Fato	45
9.2 Antes de Chegar ao Local do Fato	45
9.3 Dos Acidentes de Trânsito	46
9.4 Da Sinalização do Local.....	48
10. ESTATÍSTICA DOS ACIDENTES DOS ACIDENTES DE TRÂNSITO	52
10.1 Índice de Acidente Envolvendo Menores ou Inabilitado, que Estejam Fazendo uso Indevido na Via Pública	52
10.2 Faixa Etária	53
10.3 Horário	54
10.4 Tipos de Acidentes	56
10.5 Índices dos Acidentes	59
10.6 Relação do Número de um Tipo de Acidente/ Somatório de Todos os Tipos de Acidente.....	59
10.7 Índices do Número de Acidentes/ Frota em Circulação	59
10.8 Relação dos Tipos de Acidentes/Somatório de Todos os Tipos de Acidentes	60
10.9 Ocorrências registradas na capital no 2 ^o semestre de 1995...	63

CONCLUSÃO	67
SUGESTÃO.....	72
REFERÊNCIAS BIBLIOGRAFIA.....	74

INTRODUÇÃO

Esta monografia é fruto de uma pesquisa científica, que se alicerçou numa análise bibliográfica, e no estudo de assuntos de cunho administrativo de trânsito, em especificidade para o Sistema Nacional e Estadual de Trânsito, a ênfase dada incidiu sobre a competência de cada órgão apresentado, sua funcionabilidade operacional, e o atendimento dispensado ao acidente de trânsito e às vítimas. A matéria se apoia em dados estatísticos, demonstrando os atuais índices dos sinistros, e das vítimas, Ao final, é feita uma abordagem jurídica objetivada no esclarecimento de assuntos relacionados aos acidentes e às figuras típicas ao quadro. São, igualmente, objeto de estudo os novos procedimentos processuais a serem observados a partir da redação dada pela Lei n. 9.099/95, que trata dos atos e do funcionamento em geral dos Juizados Especiais Criminais.

Com muita convicção, afirmamos que o acidente de trânsito constitui um problema que merece especial atenção da Corporação, por isto, o presente trabalho, visa trazer, aos policiais militares do trânsito, maiores conhecimentos sobre a realidade que a Polícia Militar do Estado de Goiás enfrenta no atendimento desta problemática. Há necessidade de consolidar uma conduta mais técnica, por outro lado, de maneira mais segura. É preciso dar sequência à correta instrução processual penal, acerca dos fatos, com resultados positivos às partes envolvidas, reduzindo as consequências danosas, o que, indubitavelmente, redundaria numa prestação de serviço com gestão de qualidade.

Com a evolução dos tempos, o homem sente a necessidade, cada vez maior, em exercitar o seu direito de ir e vir, circunstância esta ampliada com a modernização da máquina. As facilidades, advindas do *Plano Real*, possibilitaram a introdução no mercado dos carros populares, aumentando, nos grandes centros urbanos, a frota de veículos em circulação, que passou para uma realidade aproximada de 01 (um) veículo para cada 02 (dois) habitantes, na Capital. Foram-se para a Corporação os tempos do *abuso de poder*, do *empirismo*, na busca de solução dos problemas (“do eu acho que é assim”) ; dando lugar ao preparo técnico profissional, ao uso da razão e do conhecimento, e da aplicação do esforço policial, com correção de atitudes.

A satisfação do público é a tônica da evolução dos tempos; a sociedade necessita da sofisticação², e da comodidade, no uso da via pública. Há, no entanto, um crescimento desordenado dos grandes centros urbanos, o que não poderia ser diferente em nossa Capital, inicialmente

planejada para uma população estimada em 50.000 habitantes, mas que, hoje, está com mais de 1.000.000 de habitantes. A vontade política, a engenharia de tráfego, o policiamento e a fiscalização, o esforço legal, não acompanharam este crescimento, que passou, na atualidade, a contar com uma frota cadastrada pelo *Departamento de Trânsito do Estado de Goiás* -DETRAN -GO¹ de 435.820 (quatrocentos e trinta e cinco mil e oitocentos e vinte) veículos, em circulação. Este fenômeno, sócio-econômico ^{resultou em um} deu causa ao fator que passamos a denominar de *atos geradores de conflito*, porquanto diminuiu, consideravelmente, a capacidade da via, causando congestionamentos e, conseqüentemente, acidentes de trânsito, com danos irreparáveis.

A presença constante do automóvel na via pública, impôs, e vem impondo mudanças de comportamento, a ponto de o condutor depender única e exclusivamente dele para seus deslocamentos, o que dificulta, sobremaneira, o gerenciamento dos problemas daí decorrentes.

A *Polícia Militar do Estado de Goiás*, principalmente na Capital, com a aparição dos problemas advindos deste fenômeno, sentiu a necessidade de especializar-se nesse campo, criando Unidades Operacionais especializadas, como o *Batalhão de Polícia Militar de Trânsito* BPMTran, e *Batalhão de Polícia Militar Rodoviária* BPMRv., com competência de atuação na Capital e nas Rodovias respectivamente².

¹ ANEXO -Nº - Relatório Estatístico da Frota de Veículos por tipo em relação a cada ano desde 1985/96 DETRan-GO.

² Criação dos Batalhões especializados: CONSTITUIÇÃO ESTADUAL, 05 de Outubro de 1989, art. 124, § único.

É certo que, a Polícia Militar, no exercício dessa competência, tem encontrado sérias limitações concernentes a recursos materiais e humanos.

Este trabalho objetiva, a busca de subsídios, técnicos e profissionais, hábeis para orientar o policial militar de trânsito na execução de sublime tarefa.

Evidenciamos que a competência político-administrativa não atinge a corporação, a despeito das adversidades encontradas. Resta-nos apenas o esforço policial, para coibir o cometimento de infrações, e tomar as providências, mais adequadas e urgentes conforme requer cada caso, dentro dos limites de sua competência legal, como órgão do poder executivo, cujo papel é o de cumprir e fazer cumprir as normas disciplinares do trânsito,

É de se considerar que o problema do trânsito é muito mais grave do que se imagina, razão da nossa preocupação a desenvolver, com a maior precisão possível, esta pesquisa na esperança de que seus resultados se constituam fonte de avaliação, de estudos, para aplicação aos demais órgãos da Administração Pública.

Este trabalho, justifica-se, no sentido de se chegar a situação real por que passa a corporação em relação ao atendimento do acidentado de trânsito, e através dos novos resultados minimizar as sequelas físicas e a periclitância da vida.

1. DO SISTEMA NACIONAL DE TRÂNSITO

Para tornar funcional o que se convencionou chamar de *Sistema Nacional de Trânsito*, o legislador previu a criação de órgãos e os dividiu em duas categorias, uns com funções *normativas* e outros *executivas*.

1.1 Dos órgãos normativos

1.1.1 Constituem órgãos normativos:

a) Conselho Nacional de Trânsito

1) O *Conselho Nacional de Trânsito* (CONTRAN) é o órgão máximo normativo da administração de trânsito, com sede no Distrito Federal, diretamente subordinado ao *Ministério da Justiça* (MJ), cabendo-lhe a coordenação da política nacional de trânsito através da

----- ? ??

_____ (parágrafo incompleto)

2) Quanto às normas do Conselho, serão estipuladas através de *resoluções e pareceres* (Art. 11) do *Regulamento do Código Nacional de Trânsito* RCNT. A sua função é, além de legislar, a de cumprir e fazer cumprir as normas afetas ao *Código Nacional de Trânsito* CNT e as demais normas vigentes, resolvendo os casos omissos da legislação e organizar a estatística geral do trânsito, especialmente, dos acidentes e infrações em todo o território nacional. O atual Código, o de 1941, estatuído pelo Dec. lei nº 3.651, de 25-9-1.941, manteve, no Art 134, a sua competência, apesar de ter sido criado pelo anterior, Decreto-lei nº 2.994 de 28-01-1.941.

A legislação de trânsito deve versar sobre a preservação e a normalidade da via pública, a harmonia de interesses, o conforto e a comodidade e principalmente a segurança de tráfego, tornando as vias públicas pacíficas e de uso fácil

b) .Dos Conselhos Estaduais de Trânsito

A legislação de trânsito, ^{no art. 7º da} (art. 7º) RCNT, reza que em cada Estado haverá um *Conselho Estadual de Trânsito* (CETRAN), composto de 09 (nove) membros, com capacidade técnica em assuntos de trânsito. e funcionando com a mesma competência do órgão nacional, e com jurisdição nos respectivos Estados. É da competência da União legislar sobre trânsito e o tráfego nas vias terrestres, sabendo-se que, o Conselho Nacional de trânsito. exerce poderes hierarquicamente superiores em relação aos demais órgãos do que integram o sistema Ao CETRAN, além das demais obrigações, atribuímos uma grande responsabilidade, qual seja

a de adotar medidas normativas, complementares e supletivas, de acordo com as peculiaridades locais.

1.2 Os órgãos executivos

1.2.1 Do Departamento Nacional de Trânsito

Este órgão foi criado pelo Dec. lei nº 237m de 1967, mas a sua competência realmente personalizou-se com a redação dada pelo art. 8º do RCNT, de forma que integraria a estrutura do *Ministério da Justiça*, com autonomia administrativa, portanto órgão executivo, de competência técnica com jurisdição sobre todo o território nacional.

Ao DENATRAN cabe também exercer as atividades de supervisão, coordenação e controle da execução da política nacional de trânsito, realizar pesquisas relativas ao trânsito e prestar apoio técnico, administrativo e financeiro ao CONTRAN, art. 3º, XVIII Dec. n. 76.387, de 2-10-1975.

1.2.2 Departamento Estadual de Trânsito

É um órgão da administração do trânsito de existência obrigatória dentre os demais, ^{com} tem a mesma competência do DENATRAN na área de sua respectiva jurisdição, ^T trata-se de um órgão executivo, entre outras responsabilidades destacamos, a de registrar e licenciar os veículos automotores, habilitar condutores, a fiscalização, o *policciamento* a *segurança* e a *prevenção de acidentes* (CNT, Art. 10 e 11).

1.2.3 Da engenharia de tráfego

É a parte da *engenharia* que estuda os assuntos relacionados ao transporte, as operações de tráfego das estradas, redes, terminais, terrenos adjacentes e perímetro urbano, com o fito de uma *movimentação segura, eficiente e conveniente das pessoas, veículos e mercadorias*

1.2.4 As atribuições mais importantes para o tema, são:

a) “Estabelecer o regime de utilização das vias públicas no que diz respeito à circulação dos veículos e pedestres, ao estacionamento de veículos, carga e descarga de material ou mercadorias ou de embarque e desembarque de passageiros”.

b) “Estabelecer todas as sinalizações luminosas ou não, de orientação, de alerta, de direção e as auxiliares, de controle de tráfego, com o objetivo de regular os regimes assinalados acima e, ainda, solucionar as questões de tráfego entre veículos e pedestres nas vias públicas”.

c) “Estabelecer as medidas materiais capazes de melhorar as condições de segurança dos logradouros e das vias públicas”.

d) “Estabelecer as indicações de ordem técnica que, do ponto de vista do tráfego, devem ser atendidas nos planos de instalações da cidade e nos melhoramentos das vias públicas”.

e) “Estabelecer, nos projetos de urbanização e respectiva execução, os meios de regular as funções de tráfego, como especifica o item anterior, de acordo com as condições materiais oferecidas pela cidade.

f) “Analisar os arquivos dos acidentes dos logradouros com medidas que importem na sua melhoria material e que resultem em segurança para o veículo (Engenharia, cit.,p.21)”³.

Cabe ao *Departamento Estadual de Trânsito*, como *órgão executivo*, cumprir e fazer cumprir as ordens emanadas dos órgãos hierarquicamente superior, nas estradas o *poder de polícia* é praticado pelos órgãos rodoviários que tenham jurisdição sobre a via.

³ PINHEIRO, Geraldo de Faria Lemos; RIBEIRO, Dorival. Doutrina, Legislação e Jurisprudência do Trânsito. 3.ed., atual. e ampl. São Paulo: Saraiva, 1987. p.32-33.

2. DO PAPEL DA ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA

Dentro da engenharia de tráfego, a Administração Pública busca soluções, aprioristicamente, em nível administrativo, valendo de sua técnica de tráfego e da vontade política direcionada a uma reorganização urbana, com a tomada de consciência do usuário em utilizar os meios alternativos, ^{Como} a exemplo, entre outros meios, citamos o transporte coletivo. Temos, ^{? vantagem?} todavia, ^{Falta algo} de que dificilmente chegaremos a esta realidade, pelo menos não a curto e médio prazo. Neste sentido, a Corporação tem a obrigação de conhecer, ~~de~~ per si, os problemas que enfrenta para que se chegue a um resultado positivo na luta em prol da diminuição dos efeitos lesivos que causam os acidentes de trânsito.

O Estado e o Município ^{que} deveriam criar mecanismos de defesa para evitar o sinistro, no entanto, ^{tem} deixado esta iniciativa afeta à Corporação. Se já ^{Falta algo} aconteceu o sinistro, as providências a serem tomadas, ficam a cargo da Polícia Militar, a qual tem a incumbência de registrar a ocorrência, assistir as vítimas, remover os veículos e possibilitar a fluidez do trânsito, sob pena de responsabilidade por omissão.

utilizando-se de tratamentos de engenharia de tráfego, frutos de boa administração. É fundamental que se proceda rotineiramente a levantamentos e estudos que possibilitem a correção dos pontos de estrangulamentos e de acidentes, com construção de vias marginais, que viabilizem a canalização do trânsito para determinados pontos, retirando do centro da Capital os veículos que não necessitam nele trafegar, e, consideravelmente, evitando os cruzamentos, diminuem os conflitos entre os automóveis nas mãos que se cruzam, através de bloqueios, podendo, para tanto, construir-se ilhas, instalar defensas, em utilização do próprio córrego etc.. Quanto às marginais, ^{estas} devem ser providas de acessos especiais de entrada e saída de veículos, permitindo deslocamentos mais rápidos com maior comodidade. O controle da ocupação e o uso do solo são fatores de suma importância, O estudo para reativar a circulação e ocupação das vagas de estacionamento, também, é fator permissível de fluidez, devendo-se ainda ser implementado um sistema de sinalização adequada, para disciplinar e harmonizar o tráfego. Há que se reestudar e proceder, continuamente, o disciplinamento do uso das áreas de carga e descarga; proceder construções de anéis viários, pontes, viadutos, e passarelas para a travessia de pedestres. Dentre outras, temos a convicção de que estas, embora sejam como soluções simples, seriam viáveis para amenizar os problemas atualmente vividos nas vias de tráfego, diminuindo, conseqüentemente, os números estáticos dos acidentes e das vítimas.

Para executar a engenharia de tráfego, estaduais e municipais, sem desprezar as informações do público usuário, deveriam ser ^{melhor} utilizados melhor os levantamentos estatísticos, principalmente em

relação aos *locais geradores de conflito*, com maior incidência de acidentes nos chamados *pontos críticos*.

Esses cuidados, somados a uma eficaz política orientativa de trânsito, facilitariam a aplicação do esforço policial em outros campos da segurança pública.

3. DO POLICIAMENTO E DA FISCALIZAÇÃO

3.1 Poder dos órgãos da Administração Pública

Os órgãos da administração pública, no relacionamento com a sociedade, nos diversos aspectos, por força da legislação têm poder de imposição de sua vontade, por pura presunção legal, e pelo livre arbítrio, como se diz *ordena quem pode, obedece quem tem juízo*. Estas decisões, advindas das autoridades administrativas, tomam, a partir deste momento, um sentido de obrigatoriedade, podendo ser impostas a força, se não observadas.

Sob esta problemática, o CONTRAN, através da decisão n. 27/73; da Circular 9/73, abaixo transcritos, assim se expressa : *Função exercida pelas autoridades de trânsito e seus agentes no sentido de prevenir, reprimir e fiscalizar atos relacionados com a segurança de trânsito, praticado de forma direta ou indireta, por pessoas de direito público ou privado que utilizam as vias abertas à circulação pública, bem como orientá-las no sentido de manter a ordem, a disciplina, a organização e evitando acidentes.*

Autoridade de trânsito é: o dirigente máximo de órgão executivo do Sistema Nacional de Trânsito ou pessoa por ele

Autoridade de trânsito é ~~o~~ o dirigente máximo de órgão executivo do Sistema Nacional de Trânsito ou pessoa por ele expressamente credenciada. Agente de ^a Autoridade de trânsito é aquele que tem a seu cargo os serviços de fiscalização e policiamento, inclusive os expressamente credenciados pela autoridade.

Essas premissas, vêm, indubitavelmente, em fortalecimento, às afirmações retro, sobre o poder dos órgãos da Administração Pública, das autoridades e de seus agentes.

Também é de se ressaltar a preocupação da autoridade maior do País, o Presidente da República, com a problemática de Segurança Pública, quando, através do Decreto-Lei n. 667 de 02 de setembro de 1969, estabelece a competência, exclusiva das Polícias Militares, em conhecer o policiamento ostensivo fardado, incluindo aí, também, a modalidade de trânsito.

Instituídas para a manutenção da ordem pública e segurança interna nos Estados, nos territórios e no Distrito Federal, compete às Polícias Militares, no âmbito de suas respectivas jurisdições: executar com exclusividade, ressalvadas as missões peculiares das Forças Armadas, o policiamento ostensivo, fardado, planejado pela autoridade competente, a fim de assegurar o cumprimento da lei, a manutenção da ordem públicas e o exercício dos poderes constituídos. (Art. 3º, caput e letra a, do Dec-lei nº667, de 2-7-1.969, com a redação dada pelo Decreto-lei nº 2.010).

3.2 Conceito de Policiamento Ostensivo

3.2 Conceito de Policiamento Ostensivo

Policiamento ostensivo é ¹⁷ a ação policial, exclusiva das Polícias Militares, em cujo emprego o homem ou a fração de tropa engajados sejam identificados de relance, quer pela farda, quer pelo equipamento, ou viatura, objetivando a manutenção da ordem pública.¹⁸ (Decreto-lei nº 88.777, de 30-9-198, que aprovou o Regulamento para as Polícias Militares e Corpos de Bombeiros).

Segundo o mesmo Regulamento, ordem pública é ¹⁹ o conjunto de regras formais, que emanam do ordenamento jurídico da Nação, tendo por escopo regular as relações sociais de todos os níveis, do interesse público, estabelecendo um clima de convivência harmoniosa e pacífica, fiscalizado pelo poder de polícia e constituindo uma situação ou condição que conduza ao bem comum.²⁰

3.3 A Polícia Militar

A Polícia Militar, como vimos, é o órgão da Segurança Pública encarregado de, através de policiamento, ostensivamente, fardado, manter a ordem pública e a segurança do cidadão.

Ela, com a missão vital, sente a necessidade de acompanhar a evolução social, em todas as áreas de atuação que lhe são afetas, não se eximindo também, na tomada de posição para enfrentar os difíceis problemas gerados pelo sistema viário, no que tem procurado especializar e preparar o seu mais importante recurso, o Homem.

Os acidentes de trânsito. provocam danos materiais e/ou pessoais, altamente prejudiciais à economia e à Nação. Acontecido o sinistro, lá estará o *Policia Militar*, envolvido, tomando as providências, relacionadas ao isolamento do local do acidente, ao atendimento às vítimas, e aos aspectos jurídicos, disciplinares e administrativos. Atua com o fito de salvar vidas, manter a integridade física dos usuários, e com muita preocupação no que se refere à instrução processual, porquanto as providências, preliminarmente, tomadas pelo policial no local de acidente de trânsito, são de fundamental importância no esclarecimento dos fatos e imputação futura de responsabilidades.

~~O quê?~~ Tem relativa importância nos levantamentos estatísticos, quando, através destes, determinam os pontos críticos, e facilitando, na correção dos mesmos através da engenharia de tráfego. ~~O quê?~~ Constitui, também, papel fundamental no emprego do Policiamento e da fiscalização do trânsito, na procura de arrefecimento dos efeitos lesivos e perda de vidas, oriundos destes acidentes.

Estado do Goiás
ACADEMIA DE POLÍCIA MILITAR
BIBLIOTECA

4. O AUTOMÓVEL E O CONDUTOR

Este bem, o automóvel, antes era um artigo de luxo, passou, hoje com a evolução social, a ser um meio de locomoção, útil e necessário ao homem, fator corroborador no considerável aumento do volume de veículos na via pública. O condutor, no exercício do direito de ir e vir, conta com o aperfeiçoamento que gradativamente é dado à máquina, o que possibilita vencer distâncias cada vez maiores e carecendo do cidadão usuário precisa da educação de tráfego e disciplina consciente, de forma a não admoestar ou vilipendiar direitos e obrigações.

É lei da natureza não poder dois corpos ocuparem o mesmo lugar e espaço ao mesmo tempo. Ausente esta consciência, impossível será fluir sem que haja o conflito de interesses. É sabido que o automóvel sempre se constitui numa maior preocupação para os órgãos de trânsito e para a sociedade, por ser um fator preponderante, na geração de conflitos, quer no uso regular, quer usado, indevidamente pelos motoristas.

De nada adianta acompanhar os fenômenos prejudiciais do trânsito, com replanejamento e implantação de adequada sinalização de trânsito, coadjuvado ao esforço policial, se não houver uma educação e

Falta coesão de parágrafos

??

conscientização⁴ adequada do condutor no que tange ao cumprimento do esforço legal.

É certo, que neste aspecto, muito há que se fazer. A atual legislação é muito ^(redundância) arcaica, obsoleta e não corresponde com a realidade, ainda bem que ela se tornou objeto constante de estudos por parte dos legisladores. Esta política de atualização, de modo mais acirrado, se delonga pelo menos há cinco anos, na tentativa de aprovar o novo *Código Nacional de Trânsito*, já apreciado e aprovado em primeira votação no *Senado Federal*. Este Código, uma vez aprovado, solucionará pontos históricos distorcidos e controversos na área de trânsito em âmbito nacional.

De outro modo, ^{O quê?} aumentará o valor pecuniário das multas e disciplinará as cominações penais de forma diferente e atualizadas possibilitando aplicação de penas com maior rigor aos criminosos do volante. Reconhecemos que há falhas na administração pública e as lacunas na lei ^{as} o qual não têm acompanhado a demanda do uso das vias.

⁴ ASSUNÇÃO, Marília. *Cenas brutais da guerra do trânsito*. Jornal o Popular, Goiânia, 07 jul. 1996. Caderno "B", p. 4. "Nosso trabalho é descobrir por quê", afirma. Têm que passar pelo setor de Educação de Trânsito, responsável pelo projeto, todos os motoristas envolvidos em acidentes com vítimas. Eles têm a Carteira Nacional de Habilitação (CNH) apreendida pelo DETRAN, passam preliminarmente por outra psicóloga, assistem a oito horas-aula de regras de trânsito, são submetidos a novas provas psicotécnicas e de direção, e finalmente são entrevistados por Lúcia, numa avaliação final que implica numa pesquisa sobre o comportamento dos motoristas. No dia-a-dia das ruas, o comandante do Batalhão de Trânsito da Polícia Militar, Tenente-Coronel Jorge Rezende de Oliveira, identificou a tensão como um dos mais graves problemas do motorista goianiense. "São condutores tensos porque não estão acostumados com o grande número de veículos e congestionamentos que acontecem na Capital", analisa. Ele prevê grandes dificuldades para estes motoristas quando o novo código estiver em vigor. Ainda que numa estadia curta em Goiânia para ministrar um curso, o professor da Universidade de Brasília (UNB), Paulo César Marques, especialista em engenharia de trânsito, constatou o que muita gente já sabe: os motoristas da Capital não respeitam as leis de trânsito. Embora tenha destacado falhas geometria em muitos pontos, ele lembrou que o problema aqui não está limitado a reformulação de praças, ruas ou sinalização, mas sim num rigor maior na fiscalização e na educação dos condutores."

Entendemos que com o advento desse novo diploma legal, se aprovado, e com maior empenho da administração pública poderão ser minimizados os efeitos catastróficos dos acidentes de trânsito.

5. DOS CRIMES AUTOMOBILÍSTICOS

O crime automobilístico, a exemplo de qualquer outro tipo de infração penal, ocorrem nas modalidades ~~dolosa~~ dolosa e culposa. A dolosa dificilmente materializada, mas possível, ocorre quando o condutor, de forma voluntária e consciente, utiliza-se do automóvel como arma para a prática do crime. Já a modalidade culposa, ocorrida em alta escala, nos grandes e pequenos centros urbanos, se exteriorizam pela presença da imperícia, imprudência ou negligência.

5.1 Do automóvel como instrumento do crime

Dentro do esforço legal, a conduta típica prevista em relação à utilização do veículo na via pública é justamente o envolvimento deste móvel em acidente de trânsito, com ocorrência de lesão à integridade física ou resultado morte da vítima, a que se denomina, normalmente, de crime culposos.

Segundo a doutrina,⁵ o crime culposos ocorre *quando por ação ou omissão, o agente produz resultado antijurídico, não previsto*

⁵ Do Crime Culposos, Saraiva, 1957, p. 04. "No Código Penal, não há previsões em especial aos crimes de trânsito, mas sim, genericamente previsto no seu bojo: através do art. 121 § 3º e 4º CP

A nota de rodapé não deve ser transferida para outra página

*mais previsível, ou que se previu, cuidando entretanto, que não se verificasse.*⁶

Há muito esperamos se insira na legislação penal, penas a outros delitos típicos de automóvel; como exemplo temos a fuga do local do acidente, que caracteriza em omissão de socorro; a embriaguez no volante; a inutilização da sinalização; a circulação sem placas; a violação de regras de trânsito; a desobediência à suspensão ou cassação do direito de dirigir até então punidas simplesmente com penas de simples restrição de liberdade, multas ou sanções administrativas, etc.. Até o presente^{casos} assuntos têm sido tratados apenas como matéria disciplinar ou administrativa de trânsito⁶

5.2 Homicídio culposo e lesão corporal culposa

Há de se ressaltar, que na ausência de uma legislação penal de trânsito, em casos de cometimento de crimes, lesão corporal e homicídio, em nada se aplica inicialmente a legislação penal.

Art.121 - Matar alguém

§ 1º

§ 2º

§ 3º - se o homicídio é culposo: Pena de detenção de um a três anos. § 4º - No homicídio culposo, a pena é aumentada de um terço, [...], ou se o agente deixa de prestar imediato socorro à vítima, não procura diminuir as consequências do seu ato, ou foge para evitar a prisão em flagrante. § 5º - Na hipótese de homicídio

(Lesão Corporal culposa). Existem também previsto nas leis de contravenções penais no seu Art . 32 e 34, L.C.P., falta de habilitação e condução perigosa, respectivamente; Para apurar os crimes e as contravenções praticados nesse setor, o procedimento é o da *Lei do Rito sumário das contravenções*, de consequências desastrosas para o caso.

⁶ NOGUEIRA, Paulo Lúcio. Delitos do automóvel. São Paulo: Saraiva, , 5. ed 1988. P.4.

culposo, o juiz poderá deixar de aplicar a pena se as consequências da infração atingirem o próprio agente de forma tão grave que a sanção penal se torne desnecessária (Perdão Judicial). Art. 129 - Ofender a integridade corporal ou a saúde de outrem:

§ 1º

§ 6º - Se a lesão é culposa: Pena : detenção de dois meses a um ano. § 7º - No caso de lesão culposa, aumenta-se a pena de um terço, se ocorre qualquer das hipóteses do art. 121, § 4º.

Omissão de socorro Art. 135 - Deixar de prestar assistência, quando possível fazê-lo sem risco pessoal,[...], ao desamparo ou em grave e iminente perigo; ou não pedir, nesses casos, o socorro da autoridade pública. Pena : detenção de um a seis meses, ou multa. Parágrafo único - A pena é aumentada da metade, se da omissão resultar lesão corporal de natureza grave, e triplicada, se resulta morte.

6. DA LEI Nº 9.099/95

Com o advento da desta Lei em epígrafe, os crimes de lesões corporais leves, contravenções penais, dentre outros, mudaram seu rito procedimental.

A CF/88, em seu art. 98, I, dispõe que:

A União, o Distrito Federal, criarão juizados especiais, providos por juizes togados, ou togados e leigos, competentes para a conciliação, e julgamento e a execução de causas cíveis de menor complexidade e infrações de menor potencial ofensivo, mediante os procedimentos oral e sumaríssimo, permitidas, nas hipóteses previstas em lei, a transação e o julgamento de recursos por turmas de juizes de primeiro grau.

Essa nova lei criou uma nova faixa de atuação de Poder Judiciário, possibilitando a composição e a transação na entrega da prestação jurisdicional; é um microssistema de natureza instrumental e obrigatório de natureza rápida, simplificada e, se não gratuita, menos cara.

O Juizado Especial Civil tem competência para conciliação, processo e julgamento, inclusive as enumeradas no art. 275,II, do CPC,

que em sua alínea “e” regula sobre a reparação do dano causado em acidentes de veículos.

O Juizado Especial Criminal tem competência para a conciliação, o julgamento e a execução das infrações penais de menor potencial ofensivo (art. 60), assim consideradas as contravenções penais e os crimes que a lei comine pena máxima não superior a um ano, lesões leves/ acidentes de trânsito, excetuando os casos em que a lei preveja procedimento especial.

Diga-se de passagem, este rito é que deverá seguir os crimes por acidente de trânsito (lesões corporais leves, art. 129 § 6º CP).

7. ACIDENTES DE TRÂNSITO

Acidente de trânsito é todo acontecimento ou evento danoso, ocorrido com veículos automotores numa via pública, pelos quais sempre ~~serão~~ envolvendo animais, pessoas e/ou veículos.

7.1 Tipos de acidente

7.1.1 Em relação às consequências podem, assim, ser classificados:

- a) Simples- acidentes sem vítimas e com danos de pequena monta;
- b) Graves- acidentes dos quais resultam vítimas ou apenas danos, mas de grande monta, ou ainda, aqueles em que há indícios de ilícitos penais ou crimes;

7.2 Quanto à natureza ou tipo

7.2.1 Abalroamento

Acidente em que um veículo em movimento sofre impacto de outro veículo, também em movimento, lateral ou transversalmente;

- a) lateral- quando os veículos transitam na mesma direção podendo ser ao mesmo sentido ou sentido contrário (longitudinal);
- b) transversal - quando os veículos transitam em sentidos que se cruzem;

7.2.2 Colisão

Acidente em que há impacto entre veículos em movimento. Pode ser frente a frente ou pela traseira:

- a) frontal - quando os veículos transitam em sentidos opostos;
- b) traseira - quando os veículos transitam no mesmo sentido ou, excepcionalmente, em sentido contrário (marcha- a - ré);

7.2.3 Choque

Acidente que se realiza através do impacto de um veículo contra quaisquer obstáculos fixos.

7.2.4 Capotamento

Acidente em que o veículo gira em torno de si immobilizando-se, com as rodas para cima, mesmo que por poucos instantes, podendo voltar a ocupar posição normal

7.2.5 Tombamento

Acidente em que um veículo tomba sobre uma de suas laterais, imobilizando-se.

7.2.6 Atropelamento

Acidente em que um veículo colhe uma ou mais pessoas e animais causando-lhes lesões ou morte.

7.2.7 Outros

São os demais tipos de acidente que não estão aqui definidos e que por isso necessitam ser melhor esclarecidos, como o soterramento, quedas (em barrancos ou em obras de arte), submersão, incêndio, explosão, etc.

8. CAUSAS DOS ACIDENTES

Os fatores a serem considerados principalmente como causas dos acidentes de trânsito:

8.1 Veículo

A causa do acidente está diretamente relacionada ao veículo, devido ao seu estado de conservação (pneus, freios, direção, rodas, limpadores de pára-brisas, iluminação, etc), ou ao acondicionamento da carga.

8.2 Vias

Em alguns casos, a causa do acidente pode ser a própria via, tais com pista derrapante, esburacada, curvas com subelevação (sem compensação), falta ou insuficiência de sinalização, e outros.

8.3 Homem

Na grande maioria dos casos, a causa do acidente está no próprio homem, seja como condutor, como pedestre ou até mesmo passageiro de um veículo, pela sua negligência, imprudência ou imperícia.

8.4 Meio

Está relacionado aos fenômenos atmosféricos (chuvas, garoa, neblina, cerração, outros), estado de conservação das vias (pavimento quebrado, pista sem sinalização).

8.5 O homem como principal responsável pelos acidentes

A ocorrência de acidente de trânsito decorre de vários fatores, porém, o principal e o grande responsável pela sua existência é a falha humana. Sabemos que, com o passar dos tempos, o órgão responsável por normatizar e disciplinar o trânsito é o CONTRAN (Conselho Nacional de Trânsito), o qual cobra, rigidamente, das fábricas automotivas, um aprimoramento cada vez maior em relação à segurança veicular, com técnicas mais aperfeiçoadas. Do outro lado, o motorista inversamente decresce em cautela, demonstrando que o motorista não vem sendo devidamente educado para a direção veicular, principalmente nos grandes centros, caóticos, perigosos à circulação automotiva, demonstrando que não há cobrança suficiente para com os motoristas e sim somente com as linhas de montagens automotivas.

Na maioria das vezes, os acidentes acontecem por despreparo do motorista, que desrespeita às normas, e à sinalização, ou

por falta de manutenção do veículo. Talvez por inobservância ou pura ignorância, ^{o motorista} não mantém os seus veículos em condições seguras e adequadas para o tráfego

O álcool ~~é~~ outro sério problema a ser enfrentado em nosso país, levou o CONTRAN a estabelecer que os motoristas que forem encontrados dirigindo embriagados terão a Carteira Nacional de Habilitação (CNH) apreendida. Esse órgão informa que, a cada 308 (trezentos e oito) acidentes com veículos ocorridos no país, 231 foram causados por excesso de álcool no organismo.⁷

Acrescemos às informações acima, que o excesso de velocidade foi uma das principais causas dos acidentes, disputando com o álcool a incidência na criminalidade culposa.

8.6 A realidade da educação de trânsito

Os órgãos responsáveis nada têm feito em particular para combater a criminalidade e o desrespeito à legislação, a não ser pela realização de campanhas educativas através dos órgãos de comunicação, de pouca eficácia em relação ao modus operandi, pois ^{??} educação deve ser ensinada na tenra idade, nos primeiros anos dos bancos escolares. Já está provado que se não se aprende até uma certa idade, difícil será quando o cidadão habilitar-se, em diante. Na idade adulta a única forma de aprendizagem, na educação trânsito é a forma repressiva, ou seja, a pena de multa pecuniar (disciplinar), ou restritiva de liberdade (penal). Em outras palavras a única forma de repressão é o policiamento e a fiscalização, através da aplicação do bafômetro, que, na

⁷ FOLHA DE SÃO PAULO, 2 de junho de 1987.

verdade, são aparelhos de qualidade e funcionamento questionáveis em termos de resultados e podemos, por assim dizer, até obsoletos e em quantidade insuficiente. O esforço legal, mostra-se também lacunoso, pois, não obriga o usuário, da via pública, que se embriaga e dirige, a submeter-se a este teste ou ao exame laboratorial de ^{lemnia}alcoolemia, o que dificulta sensivelmente o desprendimento operacional do esforço policial, e o administrativo da justiça, rumo ao caminho da imputação de responsabilidade aos infratores.

9. LOCAL DE ACIDENTE DE TRÂNSITO

9.1 Tomando conhecimento do fato

O Policial Militar que primeiro tomar conhecimento do fato deve imputar medidas que o caso exigir, dentro e fora de sua área de atuação, de serviço ou não, fardado ou à paisana;

Quando fardado e de serviço, deve atender à ocorrência, até que se finde, solicitando auxílio se for o caso. Quando à paisana, de folga ou fora de sua área de serviço, tomar as providências iniciais e solicitar a presença do Policial Militar de serviço na área e de outros profissionais que o caso requerer.

9.2 Antes de chegar ao local do fato

Conferir o equipamento e material a ser utilizado no levantamento do acidente: cones, coletes refletivos, máquinas fotográficas, pranchetas, trena, bússola, giz de cera, gredas calcárias, estojo de primeiros socorros, caneta azul ou preta, formulários de boletim

de acidente de trânsito (BAT) e de boletim de ocorrência (BO), auto de resistência, apito, faróis, refletores, entre outros.

9.3 Dos acidentes de trânsito

9.3.1 Quanto ao Atendimento, podem ser:

a) Sem vítima.

b) Com vítima, pode ser:

1) O autor socorre a vítima e desfaz o local do acidente

Neste caso o policial militar deve, ~~em~~ inspecionar minuciosamente o local, anotando todos os dados obtidos, investigando os fatos. Deverá ir ao hospital para onde for encaminhada a vítima, levantando os demais dados, os das partes, registrando tudo em Boletim de Ocorrência (BO). O Boletim deve, mesmo que as informações estejam incompletas, ser registrado, sob qualquer pretexto, para que se tome os efeitos jurídicos necessários;

Em detrimento do socorro à vítima, o registro tem função complementar das declarações do autor e testemunhais; figura típica de atenuação, para tanto isenta-o de ser conduzido a lavratura do flagrante e do pagamento de fiança, devendo este apresentar-se 24 (vinte e quatro) horas depois, acompanhado de seu procurador, (Art 135 CP⁸)⁸

2) É mantido o local de acidente, ^{sem} não há prejuízo à fluidez do trânsito

⁸ Legislação correspondente: Art. 175 XVI CF.

Art. 123 CNT

O policial militar deve providenciar para o local continue mantido e solicitar e aguardar que a perícia chegue,

3) É mantido o local do acidente de trânsito, ^{com} ~~e há~~ prejuízo a fluidez

Aplicar os dispositivos da lei 5.079, removendo ^{as} vítimas e veículos, conforme abaixo descrito, fornecendo os dados à perícia e registrando o BO, caso haja vítima fatal, providenciar a remoção desta ao Instituto médico legal, ou ^{ou} órgão responsável pela necropsia. A autoridade e seus agentes, que primeiro souber ^{ou} chegar ^{ou} ao local do acidente de trânsito, que vítimas e veículos (óbito), :
 incompleto

Deve? Deve por força da lei 5.079/73, e autorizar a remoção destes, em detrimento da sinalização, da segurança e fluidez do tráfego, independentemente da presença da perícia técnica. Normalmente esta não dispõe de recursos para comparecer em todos os acidentes que exija a sua presença, aliás muito difícil comparece, pois não conta com veículos e agentes suficientes para esse mister.

Ao condutor é vedada a retirada do veículo do local do acidente, sem autorização prévia da autoridade e seus agentes, desde que seja para ~~para~~ a prestação de socorro à vítima, ou fuja do local do sinistro para evitar a lavratura do flagrante, diz o diploma legal que se o autor não procura diminuir as consequências dos seus atos, incorrendo nas penas culminadas dos Arts. 121 § 4º e 129 § 7º do CP, com aumento de um terço, no cumprimento, nos casos supra respectivamente.

9.4 Da sinalização do local

Este procedimento, é de grande necessidade, vez que permitem às partes e ao policial, a segurança adequada, bem importantes a evitar que ocorra outros acidentes, esta como o próprio nome diz serve de alerta para os demais condutores que há perigo mais adiante.

mal redigido

9.4.1 Triângulo de sinalização:

A sinalização deve ser feita de modo adequado, e com os meios disponíveis, o mais utilizado, é o triângulo de segurança que deve ser colocado a uma certa distância do acidente, nas vias de trânsito rápido esta é entre 100 (cem) a 150 (cento e cinquenta) metros, nas demais vias entre 20 (vinte) a 50 (cinquenta) metros. É chamado de pré-sinalização.

9.4.2 Cone de sinalização

Denomina-se sinalização de cobertura (segurança) O cone deve ser de fácil transporte e manuseio, sua colocação segue a seguinte regra, o primeiro colocado a uns 100 (cem) metros do local do sinistro e os demais intercalados entre 05 (cinco) a 10 (dez) metros um do outro, e dispostos obliquamente ao leito da via, quanto a cor a mais sugestionável é a vermelho e branca refletiva, para uma sinalização mais segura no período noturno.

9.4.3 Sinalização luminosa

Esta sinalização
Ou direta, é feita pelos sinais luminosos intermitentes das viaturas ou de outros veículos que os possuem.

9.4.4 Iluminação noturna

É a iluminação sobre o acidente, ^{modo} pode ser feita pelos faróis da viatura e outros veículos. O ideal é que se mantenha a iluminação sobre as vítimas e os veículos,

9.4.5 Outras equipamentos

A exemplo de bastões luminosos, lanternas, pisca alerta, coletes, cintos e luzes, responsáveis pela segurança pessoal dos policiais militares.

9.4.6 Meios de fortuna

Sem estes meios supra citados, o policial militar deve lançar dos meios oferecidos pela natureza ou não, a exemplo de galhos de árvores, latas de óleo com estopa.

9.4.7 Estacionamento da viatura

A forma mais sugestionável é que seja feita próxima ao acidente na pista obstruída, também em sentido da mão de direção de forma oblíqua, estacionar sempre antes do acidente e de frente para os veículos que se aproximam, para reforço de sua proteção, com as luzes e os dispositivos de alerta luminosos acesos.

9.4.8 Fluidez do tráfego

O desvio e a fluidez do trânsito, ~~deve~~ ^{ser} preocupação do policial militar desde a chegada ao local. Este, ~~goza~~ ^{goza} de certas prerrogativas, para tal se necessário e com o máximo cuidado, ~~em~~ ^{em} decorrência do acidente de trânsito, fazer a desobstrução da via, a

pretexto de infringir as normas e a sinalização, para que se resolva^m os problemas causados, pelos congestionamentos.

9.4.9 Atendimento às vítimas

Após tomadas as providências quanto a sinalização de emergências para evitar novos acidentes, o policiamento deve se ater^{se} a uma inspeção das vítimas para que se determine o grau de gravidade das lesões das vítimas existentes.

9.4.10 O policiamento deve proceder

titulo inadequado
 O imediato transporte das vítimas para o hospital. Observar as técnicas de remoção e transporte, porém, os primeiros socorros ~~socorros~~ devem ser ministrados, como vimos, somente em caso de extrema necessidade.

9.4.11 Vítimas nas ferragens

Devem ser tiradas as ferragens das vítimas das ferragens e não o inverso, ^{Caso} caso haja feridas provocadas por objetos perfurantes, não retirá-los, solicitar neste caso imediatamente a presença do Corpo de Bombeiros e profissionais da área (médico, perícia técnica, etc.)

9.4.12 Para não agravar a extensão do acidente:

^{Em caso de}
 a) ~~Derramamento~~ de combustível ou material explosivo, estancar^{se} o derramamento, e redobrar as atenções;

b) retirar os cabos da bateria;

^{Em caso}
 c) postes e árvores caídos ou fios partidos, solicitar a ^{presença} ou prestadores de serviço público (CELG, COMURG, e outros conforme o caso)

d) isolar o local através de cordas, destinados a afastar os curiosos, e manter a integridade do local e para que não aconteça^{ma} mais acidentes, ~~se~~ ^{há} houver interrupção da fluidez do trânsito orientá-lo de forma a desviar para que haja a desobstrução do leito da via pública.

Desta forma ~~tem~~ ^{há} necessidade de aplicar a Lei nº 5.099/74, antes porém, ~~deve~~ ^{se} demarcar no pavimento o ponto de repouso dos pneumáticos e das vítimas. Utilizar para tanto giz de cera, gesso, tijolo, tinta spray, fita adesiva, e outros.)

Os ~~Bens~~ ^{le} das partes envolvidas devem ser recolhidas, relacionados e entregues^{em} contra recibo, espaço previsto no Boletim de Ocorrência, e na presença de duas testemunhas, à pessoa que mereça confiança (parentes, ou autoridades da polícia judiciária), que ~~deverão~~ ^{deverá} acompanhar todo o procedimento.

9.4.13 Ações posteriores cabidas ao policiamento ^[9] dentre as existentes destacamos:

Endereço e identificação das vítimas;

Do proprietário;

Gravidade das lesões;

Danos dos veículos;

^{Estes dados devem}
Obs.: Deve ~~fazer constar~~ do Boletim de Ocorrência e do Boletim de Acidente de Trânsito.

^{mal redigido} Devendo consultar os órgãos competentes sobre as informações prestadas pelas partes e testemunhas, para fazer constar.

10. ESTATÍSTICA DOS ACIDENTES DE TRÂNSITO

Esta parte do trabalho tem por finalidade ⁹ levantar os acidentes de trânsito acontecidos nos anos de 1.994 e 1.995 em Goiânia, Goiás⁹, com ênfase para os aspectos que se passa a descrever.

10.1 Índice de Acidentes envolvendo menores ou inabilitados, que estejam fazendo uso do veículo indevidamente na via pública

10.1.1 Com menores no volante;

10.1.2 Com inabilitados no volante.

⁹ FONTE ESTATÍSTICA: DETRAN.

10.2 FAIXA ETÁRIA

TABELA 10. 2 a - Envolvidos em acidentes de trânsito com vítimas - 1994

FAIXA ETÁRIA	ACUMULADO ANUAL						
	A	B	C	D	E	INAB	N/DEC
- DE 18						91	
DE 18 A 24	208	316	47	25	1	73	182
DE 25 A 34	284	447	124	225	12	33	154
35 A 44	73	397	99	264	14	13	57
45 A 54	37	184	34	129	7	3	37
+ DE 55	4	98	16	37	10	1	20
NÃO DECLARADO	11	58	11	58		7	1533
TOTAL	617	1500	331	738	44	221	1985

FONTE: Departamento Estadual de Trânsito (DETRAN)

TABELA 10.2 b - Informações sobre condutores envolvidos em acidentes de trânsito sem vítimas - 1994

FAIXA ETÁRIA	ACUMULADO ANUAL						
	A	B	C	D	E	INAB	N/DEC
- DE 18						62	
DE 18 A 24	116	1666	346	245	04	42	96
DE 25 A 34	131	2739	762	1584	58	36	100
35 A 44	31	2163	573	1519	90	23	42
45 A 54	07	497	207	740	41	10	29
+ DE 55	01	174	75	253	08	03	10
NÃO DECLARADO	02	59	31	62	03	08	760
TOTAL	284	4247	1994	4403	204	184	1016

FONTE: Departamento Estadual de Trânsito (DETRAN)

Estado de Goiás
ACADEMIA DE POLÍCIA MILITAR
BIBLIOTECA

TABELA 10.2 c - Informações sobre condutores envolvidos em acidentes de trânsito com vítimas femininas - 1995

FAIXA ETÁRIA	ACUMULADO ANUAL						
	A	B	C	D	E	INAB	N/DEC
- DE 18						03	
DE 18 A 24	01	46				03	09
DE 25 A 34	07	77				01	13
35 A 44		76	02			02	07
45 A 54	01	22					01
+ DE 55		08					01
NÃO DECLARADO	01	09					59
TOTAL	10	238	02			09	90

FONTE: Departamento Estadual de Trânsito (DETRAN)

TABELA 10.2 d - Informações sobre condutores envolvidos em acidentes de trânsito s/vítimas - 1995

FAIXA ETÁRIA	ACUMULADO ANUAL						
	A	B	C	D	E	INAB	N/DEC
- DE 18						64	
DE 18 A 24	87	1538	327	155		12	99
DE 25 A 34	98	2247	740	1404		25	111
35 A 44	40	1087	449	1324		08	55
45 A 54	10	862	155	564		03	15
+ DE 55	05	500	52	217			09
NÃO DECLARADO	03	129	25	79		04	656
TOTAL	243	6983	1748	3743		116	945

FONTE: Departamento Estadual de Trânsito (DETRAN)

10.3. Horários

TABELA 10.3 a - Acidentes de trânsito segundo o horário - 1994

HORÁRIO	NÚMERO DE FERIDOS		
	Acumulados	Média mensal	% Anual
00:00 à 03:59	259	21.6	6.80
10.3. às 07:59	257	21.4	6.75
08:00 às 11:59	599	49.9	15.74
12:00 às 15:59	807	67.3	21.21
16:00 às 19:59	1017	84.7	26.73
20:00 às 24:00	635	52.9	16.69
Não declarados	230	19.2	6.8
TOTAL	3804	317.0	100

FONTE: Departamento Estadual de Trânsito (DETRAN)

TABELA 10.3 b - Acidentes de trânsito segundo o horário - 1995

HORÁRIO	ACIDENTES SEM VÍTIMAS		
	Acumulados	Média mensal	% Anual
00:00 à 03:59	264	22.0	3.85
04:00 às 07:59	305	25.4	4.44
08:00 às 11:59	1302	108.5	18.99
12:00 às 15:59	1630	135.8	23.78
16:00 às 19:59	1682	140.2	24.54
20:00 às 24:00	757	65.1	11.04
Não declarados	914	76.1	13.33
TOTAL	6854	571.1	100

FONTE: Departamento Estadual de Trânsito (DETRAN)

TABELA 10.3 c - Acidentes de trânsito segundo o horário - 1995

HORÁRIO	ACIDENTES SEM VÍTIMAS		
00:00 à 03:59	264	22.0	3.85
04:00 às 07:59	305	25.4	4.44
08:00 às 11:59	1302	108.5	18.99
12:00 às 15:59	1630	135.8	23.78
16:00 às 19:59	1682	140.2	24.54
20:00 às 24:00	757	65.1	11.04
Não declarados	914	76.1	13.33
TOTAL	6854	571.1	100

FONTE: Departamento Estadual de Trânsito (DETRAN)

TABELA 10.3 d - Acidentes de trânsito segundo o horário - 1995

HORÁRIO	ACIDENTES COM VÍTIMAS		
	Acumulados	Média mensal	% Anual
00:00 à 03:59	149	12.4	5.94
04:00 às 07:59	147	12.3	5.86
08:00 às 11:59	398	33.2	15.88
12:00 às 15:59	501	41.7	19.99
16:00 às 19:59	638	53.2	25.45
20:00 às 24:00	353	29.7	14.2
Não declarados	317	26.3	12.64
TOTAL	2506	208.8	100

FONTE: Departamento Estadual de Trânsito (DETRAN)

TABELA 10.3 e - Acidentes de trânsito segundo o horário - 1995

HORÁRIO	NÚMERO DE MORTOS		
	Acumulados	Média mensal	% Anual
00:00 à 03:59	14	1.0	5.0
04:00 às 07:59	09	0.8	3.21
08:00 às 11:59	22	1.8	7.85
12:00 às 15:59	27	2.3	9.64
16:00 às 19:59	53	4.4	18.92
20:00 às 24:00	31	2.6	11.07
Não declarados	124	10.3	44.28
TOTAL	280	23.3	100

FONTE: Departamento Estadual de Trânsito (DETRAN)

TABELA 10.3 f - Acidentes de trânsito segundo o horário - 1995

HORÁRIO	NÚMEROS DE FERIDOS		
	Acumulados	Média mensal	% Anual
00:00 à 03:59	209	17.4	6.84
04:00 às 07:59	193	16.1	6.32
08:00 às 11:59	459	38.3	15.03
12:00 às 15:59	635	52.9	20.79
16:00 às 19:59	805	67.1	26.36
20:00 às 24:00	478	39.8	15.65
Não declarados	274	22.8	8.97
TOTAL	3053	254.4	100

FONTE: Departamento Estadual de Trânsito (DETRAN)

TABEL 10.3 G - acidentes de trânsito segundo o horário- 1994

HORÁRIO	ACIDENTES SEM VÍTIMAS		
	Acumulados	Média mensal	% Anual
00:00 à 03:59	315	26.3	3.86
04:00 às 07:59	366	30.5	4.48
08:00 às 11:59	1617	134.8	19.83
12:00 às 15:59	2032	169.3	24.92
16:00 às 19:59	2016	168.0	24.72
20:00 às 24:00	906	75.5	11.11
Não declarados	901	75.1	11.08
TOTAL	8153	679.4	100

FONTE: Departamento Estadual de Trânsito (DETRAN)

TABELA 10.3-H Acidentes de trânsito segundo o horário - 1994

HORÁRIO	ACIDENTES COM VÍTIMAS		
	Acumulados	Média mensal	% Anual
00:00 à 03:59	188	15.7	5.75
04:00 às 07:59	208	17.3	6.36
08:00 às 11:59	529	44.1	16.19
12:00 às 15:59	669	55.8	20.47
16:00 às 19:59	827	68.9	15.31
20:00 às 24:00	518	43.2	15.85
Não declarados	328	27.3	10.03
TOTAL	3267	272.3	100

FONTE: Departamento Estadual de Trânsito (DETRAN)

TABELA 10.3-I Acidentes de trânsito segundo o horário - 1994

HORÁRIO	NÚMERO DE MORTOS		
	Acumulados	Média mensal	% Anual
00:00 à 03:59	22	1.8	5.58
04:00 às 07:59	19	1.5	4.82
08:00 às 11:59	26	2.2	6.59
12:00 às 15:59	38	3.2	9.64
16:00 às 19:59	65	5.4	16.49
20:00 às 24:00	60	5.0	15.22
Não declarados	164	13.7	41.66
TOTAL	394	32.8	100

FONTE: Departamento Estadual de Trânsito (DETRAN)

10.4. TIPOS

TABELA 10.4 a-Tipos de acidentes - 94

TIPOS DE ACIDENTES	ACIDENTES SEM VÍTIMAS		
	Acumulados	Média mensal	% Anual
Colisão	5153	429.4	63.20
Abalroamento	2427	202.3	29.76
Atropelamento			
Choque	543	45.2	6.66
Capotamento	06	0.5	0.07
Tombamento	24	2.0	0.31
Não declarado			
TOTAL	8153	679.4	100

FONTE: Departamento Estadual de Trânsito (DETRAN)

TABELA 10.4 b-Tipos de acidente - 1994

TIPOS DE ACIDENTES	ACIDENTES COM VÍTIMAS		
	Acumulados	Média mensal	% Anual
Colisão	1477	123.1	45.2
Abalroamento	569	47.4	17.41
Atropelamento	747	62.3	22.86
Choque	334	27.8	10.22
Capotamento	42	3.5	1.28
Tombamento	98	8.2	3.03
Não declarado			
TOTAL	3267	272.3	100

FONTE: Departamento Estadual de Trânsito (DETRAN)

TABELA 10.4 C -tipos de acidentes - 1994

TIPOS DE ACIDENTES	NÚMERO DE MORTOS		
	Acumulados	Média mensal	% Anual
Colisão	149	12.5	37.81
Abalroamento	12	1.0	3.04
Atropelamento	143	11.9	36.29
Choque	64	5.3	16.24
Capotamento	10	0.8	2.53
Tombamento	16	1.3	4.39
Não declarado			
TOTAL	394	32.8	100

FONTE: Departamento Estadual de Trânsito (DETRAN)

TABELA 10.4 d-tipos de acidentes -1994

TIPOS DE ACIDENTES	NÚMERO DE FERIDOS		
	Acumulado	Média mensal	% Anual
Colisão	1913	159.4	50.28
Abalroamento	663	55.3	17.42
Atropelamento	662	55.2	17.40
Choque	385	32.1	10.12
Capotamento	68	5.7	1.78
Tombamento	113	9.4	2.91
Não declarado			
TOTAL	3804	317.0	100

FONTE: Departamento Estadual de Trânsito (DETRAN)

TABELA 10.4 e-Tipos de acidentes - 1994

TIPOS DE ACIDENTES	ACIDENTES SEM VÍTIMAS		
	Acumulado	Média mensal	% Anual
Colisão	5153	429.4	63.20
Abalroamento	2427	202.3	29.76
Atropelamento			
Choque	543	45.2	6.66
Capotamento	06	0.5	0.07
Tombamento	24	2.0	0.31
Não declarado			
TOTAL	8153	679.4	100

FONTE: Departamento Estadual de Trânsito (DETRAN)

TABELA 10.4 f-Tipos de acidentes - 1995

TIPOS DE ACIDENTES	ACIDENTES SEM VÍTIMAS		
	Acumulado	Média mensal	% Anual
Colisão	4465	372.1	65.14
Abalroamento	1902	158.5	27.75
Atropelamento	02	0.2	
Choque	461	38.4	6.72
Capotamento	03	0.3	
Tombamento	21	1.7	0.39
Não declarado			
TOTAL	6854	571.2	100

FONTE: Departamento Estadual de Trânsito (DETRAN)

TABELA 10.4 g-tipos de acidentes - 1995

TIPOS DE ACIDENTES	ACIDENTES COM VÍTIMAS		
	Acumulado	Média mensal	% Anual
Colisão	1143	95.3	45.70
Abalroamento	490	40.8	19.60
Atropelamento	517	34.1	20.63
Choque	260	21.7	10.38
Capotamento	13	1.1	
Tombamento	80	6.7	3.20
Não declarado	03	0.3	
TOTAL	2506	208.8	100

FONTE: Departamento Estadual de Trânsito (DETRAN)

TABELA 10.4 h-Tipos de acidentes - 1995

TIPOS DE ACIDENTES	NÚMEROS DE MORTOS		
	Acumulado	Média mensal	% Anual
Colisão	101	8.4	36.07
Abalroamento	06	0.5	2.14
Atropelamento	121	10.1	43.21
Choque	31	2.6	11.07
Capotamento	04	0.3	1.42
Tombamento	15	1.3	5.35
Não declarado	02	0.2	0.71
TOTAL	280	23.4	100

FONTE: Departamento Estadual de Trânsito (DETRAN)

TABELA 10.4 i-Tipos de acidentes - 1995

TIPOS DE ACIDENTES	NÚMEROS DE FERIDOS		
	Acumulado	Média mensal	% Anual
Colisão	1531	127.6	50.14
Abalroamento	601	50.1	19.68
Atropelamento	472	39.3	15.46
Choque	326	27.1	10.67
Capotamento	21	1.8	0.68
Tombamento	101	8.4	33.08
Não declarado	01	0.1	0.03
TOTAL	3053	254.4	100

FONTE: Departamento Estadual de Trânsito (DETRAN)

10.5. Índices: Tipo de Acidente/Frota

Frota em circulação 1994 : 391.630

Frota em circulação 1995 : 435.820

Índice 1994 = Números de Acidentes- 11.420 x Frota em circulação 391.630 = 0.029%;

Índice 1995 = Números de Acidentes- 9.360 x Frota em circulação 435.820 = 0.021%

Dos resultados acima, depreende-se que o índice de acidentes é de 29x1000 e de 21x1000 veículos da frota cadastrada em Goiânia em 1.994/95. (veículos da frota cadastrada respectivamente em Goiânia, pelo DETRAN)

10.6. Relação do número de um tipo de acidente, pelo somatório de todos os tipos de acidentes

TABELA 10.6 a-Tipos de acidentes - 94/95

ACIDENTES	Nº DE ACIDENTES			
	1994	1995	% 1994	% 1995
Colisão	6630	5608	58.06	59.91
Abalroamento	2996	2392	26.23	25.55
Atropelamento	747	519	6.54	5.54
Choque	877	721	7.67	7.70
Capotamento	48	16	0.42	0.17
Tombamento	122	101	1.06	1.07
Não declarado		03		0.03
TOTAL	11420	9360	100	100

FONTE: Departamento Estadual de Trânsito (DETRAN)

10.7. Índices do número de acidentes/frota em circulação

TABELA 10.7 a-Acidentes sem vítimas ocorridas no estado de Goiás 1995

DISCRIMINAÇÃO	FREQUÊNCIA	%	MÉDIA MENSAL	MÉDIA DIÁRIA
Env. Bicicletas	39	0.56	3.25	0.10
Env. Motocicletas	362	5.28	30.16	1.00
Env. Veículos automotores	6.448	94.07	537.3	17.91
Não declarados	03	0.15	0.25	0.008
TOTAL	6.854	100.00	571.39	19.01

FONTE: Departamento Estadual de Trânsito (DETRAN)

TABELA 10.7 b-Acidentes sem vítimas ocorridos no Estado de Goiás 1995

DISCRIMINAÇÃO	FREQUÊNCIA	%	MÉDIA MENSAL	MÉDIA DIÁRIA
Env. Bicletas	196	7.82	16.33	0.54
Env. Motocicletas	967	38.58	80,4	2.68
Env. Veículos automotores	1318	52.59	109.8	3.66
Não declarados	25	1.01	2.08	0.06
TOTAL	2506	100	208.61	6.94

FONTE: Departamento Estadual de Trânsito (DETRAN)

Dos 2.506 acidentes com vítimas, 262 foram acidentes com vítimas fatais, representando 11,67%.

Da tabela acima depreende-se que no ano de 1994 ocorreram 2.060 acidentes a mais que em 1995. A relação 94/95 em número total de acidentes é 1,22%.

Observou-se ainda que no ano de 1994 vieram a óbito 114 pessoas a mais que em 1995 e que ocorreram 111 acidentes com mortos no ano de 1.994, em relação a 1.995.

10.8. Relação dos tipos de acidentes/somatório de todos os tipos

Para a realização da presente pesquisa, ^{formaseu-} tomou-se por base os dados fornecidos pela Coordenadoria de Estatística do DETRAN, como se desse, e as ^{referentes} informações coletadas pelo Departamento Estadual de Trânsito-DETRAN referem-se à cidade de Goiânia e ao biênio 1994/95.

Os dados foram levantados manualmente através de Boletins anuais confeccionados pela Coordenadoria de Estatística do DETRAN,

baseados nos *Boletins de Acidentes de Trânsito-BAT* que, por sua vez, são elaborados no momento do sinistro.

TABELA 10.8 a - Comentários sobre os dados coletados dos tipos de acidente no ano de 1994 e 1995

DISCRIMINAÇÃO	94	95	RELAÇÃO 94/95
T.ACIDENTES	11420	9360	1.22
ACID.S/VITIMAS	8153	6854	1.18
ACID.C/FERIDOS	2894	224	1.28
Nº DE FERIDOS	3804	3053	1.24
ACID. C/MORTOS	373	262	1.42
Nº DE MORTOS	394	280	1.40

FONTE: Departamento Estadual de Trânsito (DETRAN)

TABELA 10.8 b - Acidentes de trânsito ocorridas no Estado de Goiás no ano de 1994

DISCRIMINAÇÃO	FREQUÊNCIA	%	MÉDIA MENSAL	MÉDIA DIÁRIA
S/ VÍTIMAS	8.153	71.39	679.4	22.64
C/VÍTIMAS	2.894	25.34	241.2	8.04
C/MORTES	373	3.27	31.1	1.04
TOTAL	11.420	100.00	951.7	31.72

FONTE: Departamento Estadual de Trânsito (DETRAN)

No ano de 1994, verificou-se que de 11.420 acidentes de trânsito, ocorridos no Estado de Goiás, 8.153 foram acidentes de trânsito sem vítimas, representando um percentual de 71,39% dos acidentes com média mensal e diária de 679,4% e 22,64%, respectivamente; De 11.420 acidentes de trânsito, temos que 2.894 foram com vítimas, representando um percentual de 25,34 dos acidentes no ano, com média mensal e diária de 241,2% e 8,04%, respectivamente; De 11.420 acidentes de trânsito, 373 foram com vítimas fatais, representando 3,27 % dos acidentes no ano, com médias mensal e diária de 31,1 e 1,04, respectivamente; Verificou-se, ainda, que dos 2.894 acidentes de trânsito com vítimas, 3.804 pessoas ficaram feridas, e que, dos 373 acidentes com vítimas fatais, 394 foram a óbito.

TABELA 10.8 c - Acidentes sem vítimas Ocorridas no estado de Goiás 1994

DISCRIMINAÇÃO	FREQUÊNCIA	%	MÉDIA MENSAL	MÉDIA DIÁRIA
Ene. bicicletas	32	0.40	2.66	0.09
Ene. motocicletas	418	5.12	34.83	1.16
Ene. veículos automotores	7.701	94.45	641.75	21.40
Não declarados	02	0.03	0.16	0.01
TOTAL	8.153	100.00	679.4	

FONTE: Departamento Estadual de Trânsito (DETRAN)

TABELA 10.8 d - acidentes com vítimas Ocorridas no Estado de Goiás 1994

DISCRIMINAÇÃO	FREQUÊNCIA	%	MÉDIA MENSAL	MÉDIA DIÁRIA
Ene. bicicletas	304	9.30	25.33	0.84
Ene. motocicletas	1.269	38.84	105.75	3.52
Ene. veículos automotores	1.682	51.48	140.16	4.67
Não declarados	12	0.38	1.00	0.03
TOTAL	3.267	100.00	272.24	9.06

FONTE: Departamento Estadual de Trânsito (DETRAN)

OBS.: Dos 3.267 acidentes com vítimas, 373 foram acidentes com vítimas fatais, representando um total de 11.42 %.

TABELA 10.8 e - Acidentes de trânsito ocorridos no Estado de Goiás no ano de 1995

DISCRIMINAÇÃO	FREQUÊNCIA	%	MÉDIA MENSAL	MÉDIA DIÁRIA
Acidentes s/vítima	6.854	73.22	571.2	19.04
Acidentes c/feridos	2.244	23.97	18.70	6.23
Acidentes c/mortos	262	2.81	21.8	0.73
TOTAL	9.360	100.00	780.0	26.0

FONTE: Departamento Estadual de Trânsito (DETRAN)

No ano de 1995, verificou-se que de 9.360 acidentes de trânsito, ocorridos no Estado de Goiás, 6.854 foram acidentes de trânsito sem vítimas, representando 73.22% dos acidentes, com média mensal e diária de 571.7% e 19.04% acidentes, respectivamente.

De 9.360 acidentes de trânsito 2.244 foram acidentes com vítimas, representando 23.97% dos acidentes no ano, com médias mensal e diária de 187% e 6.23%, respectivamente.

De 9.360 acidentes 262 foram acidentes com mortos, representando 2.81% do total, com médias mensal e diária de 21.8% e 0.73%, respectivamente.

Verificou-se ainda que dos 2.244 acidentes com vítimas, tivemos 3.053 pessoas feridas, e que dos 262 acidentes com vítimas fatais, 280 foram a óbito.

TABELA 10.8 f - Índices de acidentes

DISCRIMINAÇÃO	94	95	RELAÇÃO 94/95
C/MENORES VOL.	153	104	1.47
C/INABILITADOS	252	89	2.83
TOTAL	405	193	4.3

FONTE: Departamento Estadual de Trânsito (DETRAN)

10.9 Ocorrências registradas na capital(2º semestre de 1995)

Com relação ao registro de *acidente de trânsito*, podemos citar que durante o segundo semestre de 1995 o *COPOM* registrou um total de 4.725 (quatro mil setecentos e vinte e cinco) ocorrências. Essas ocorrências constituem 50% (cinquenta por cento) do total de ocorrências registradas durante o semestre passado.

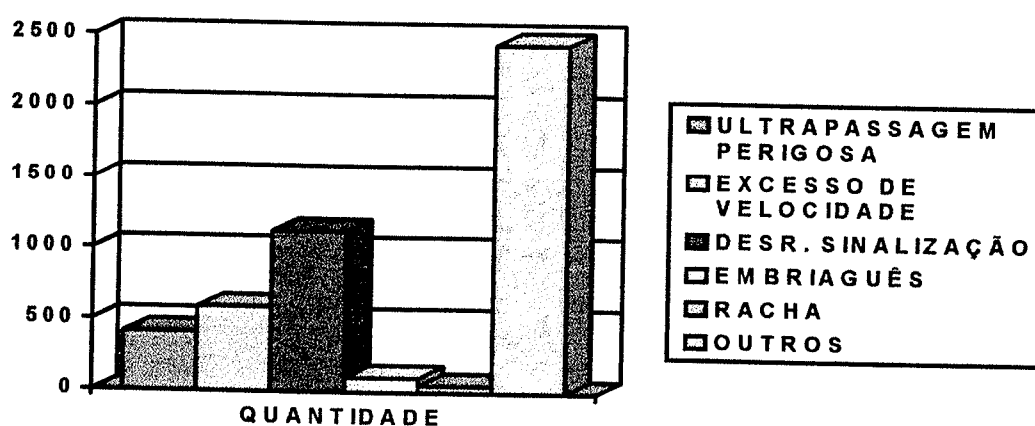
Os horário com maior incidência de acidentes estão compreendidos no turno que engloba das 18 horas às 24 horas, *em que* onde foram registrados 1.777 acidentes ou 37,60% (trinta e sete vírgula seis por cento) do total de acidentes. O turno compreendido entre 12 e 18 horas foi o segundo em incidência de acidentes, tendo sido registrados

1.573 (mil quinhentos e setenta e três) acidentes ou 33,30% dos acidentes. O turno das 06 h às 12 horas registrou 951 (novecentos e cinquenta e um) acidentes, o que corresponde a 20,12% dos acidentes. Os 09,88% restantes foram registrados durante o turno das 00 h às 06 horas, o que corresponde a 424 (quatrocentos e vinte quatro acidentes).

Dos acidentes ocorridos, 25,54% (vinte e cinco vírgula quatro por cento) foram com vítimas. Os motivos que geraram as ocorrências de acidente foram assim classificadas:

- 10.9.1 Ultrapassagem perigosa- 414 acidentes (8,76%);
- 10.9.2 *Excesso de velocidade* - 593 acidentes (23,55%);
- 10.9.3 Desrespeito à sinalização - 1128 acidentes (23,87%);
- 10.9.4 Embriagues - 101 acidentes (2,13%);
- 10.9.5 Racha - 48 acidentes (1,01%);
- 10.9.6 Outros motivos - 2441 acidentes (51,68%);

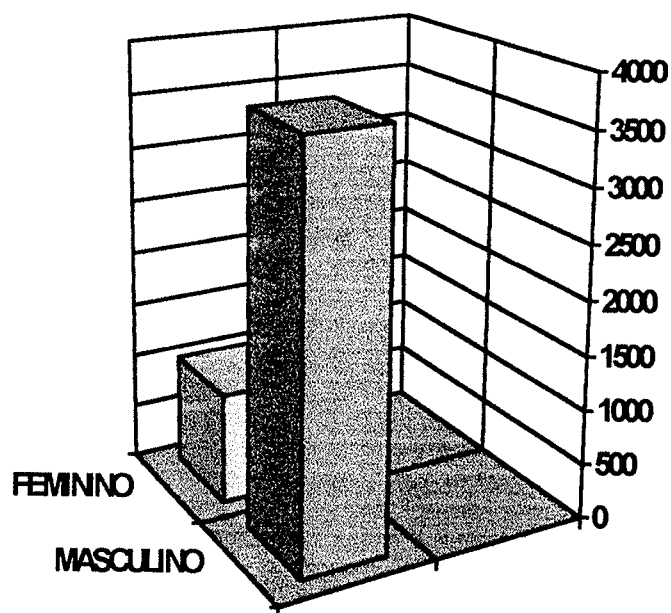
GRÁFICO 10.9 a - *Motivos que geram ocorrência de acidente de trânsito*



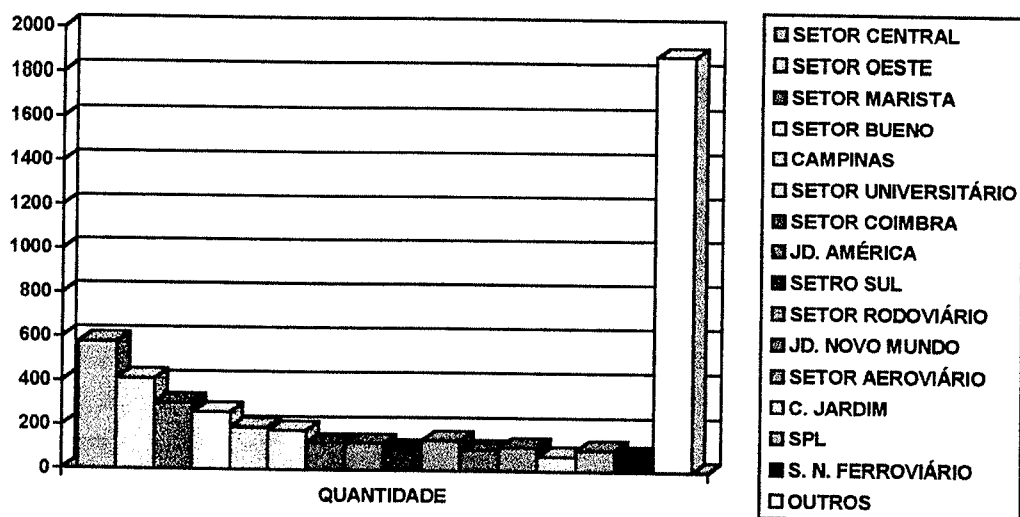
FONTE: *Centro de Operações da Polícia Militar (COPOM)*

Dos *envolvidos* nos acidentes, 3720 eram do *sexo masculino*.

GRÁFICO 10.9 b - Envolvidos em ocorrências de acidente de trânsito quanto ao sexo



*GRÁFICO 10.9 c - Setores ^{onde} ^{se} mais registraram
ocorrências*



FONTE: Departamento de Polícia Civil

CONCLUSÃO

Pelo desenvolvimento do trabalho, ficou evidenciado que a tônica do usuário da via pública, em tempos atuais, é a da modernidade e do conforto. ^a Cada vez maior ^{as} que as linhas de montagens de veículos buscam dar aos ^{usuários} ~~mesmos~~, para a satisfação das exigências apresentadas pelo mercado consumidor. O homem, ^{que os} ~~que os~~ ^{constróem}, coloca no mercado máquinas cada vez mais potentes e velozes, para vencer distâncias cada vez maiores e mais facilmente, carros de *designs* avançados, para chamar a atenção dos adquiridores, de padrão econômico mais elevado. São na via pública, mais e mais automóveis, contribuindo, cada vez mais, para o aumento do volume de veículos nos centros urbanos, causa de congestionamentos que, ^{contribuem} ~~contribuem~~ para a grande perda de tempo e ao cometimento, ^{imprudently} ~~imprudently~~, de infrações e desrespeito à sinalização de trânsito.

Estes são fatores, também, geradores da maioria dos sinistros de trânsito. Trata-se de um problema cultural, que, dificilmente, pode ser modificado ou evitado pelo administrador, pelo Policial, pela engenharia de tráfego e, o mais grave, pelo próprio usuário.

A administração de trânsito não está alheia a estes acontecimentos, mas sente-se na pele as limitações, na hora de pôr em prática seus projetos, visando diminuir os constrangimentos e riscos causados aos usuários.

Assim, é do nosso entendimento que uma das soluções viáveis seria lançar mão dos mecanismos de defesa colocados à nossa disposição, para minimizar os fatores advindos deste comportamento cultural. É sabido que a administração pública, de modo genérico, tem sua parcela de culpa, quando não coloca, e uma vez colocados, deixa de utilizar os meios necessários para a solução dos problemas.

Há que se ressaltar a conveniência, na minimização deste e de outros fenômenos, a adoção de uma política integrativa, envolvendo a tripartição dos poderes. O Executivo, implantando uma política competente e capaz na solução desta problemática, o Legislativo, cumprindo o seu papel de legislador e regulamentador das leis de trânsito, sem desprezar as inteligências do Colegiado que compõe o CONTRAN. De fundamental importância é o Judiciário, que aplica a lei aos casos concretos, de modo a exemplificar aos infratores, que, comumente, têm ficado impunes.

A Polícia Militar, como órgão integrante do Poder Executivo, é o único encarregado do policiamento ostensivo fardado, inclusive de trânsito. É ela que, embora com suas deficiências, também, tem prestado relevantes serviços neste setor, quer na função disciplinadora, quer, principalmente, na precisa orientação do usuário, e, preocupada com o problema, vem, gradativamente, cuidando da gestão de qualidade, ou seja, oferecer ^{melhor} ao público consumidor de segurança pública uma melhor qualidade de serviços. Para tanto tem se preocupado com a seleção e o recrutamento, com a formação e a especialização do policial militar. A par disto, promove, constantemente, reciclagens mediante cursos intensivos, palestras e avaliação de resultados, em todos os setores da operacionalidade, inclusive, na área de trânsito. 7.2.2

É da nossa inteligência, não ser as providências retro mencionadas, suficientes para a prestação de serviços em gestão da qualidade; necessário se torna que a Polícia Militar, seja dotada, também, de recursos humanos em quantidade condizentes com a realidade operacional que se impõe, sob pena de não apresentar ao público resultados satisfatórios.

De todo o estudo feito, podemos inferir que estas carências constituem fator preocupante para a administração da Polícia Militar, vez que tem dificultado e até mesmo impedido que se cumpram as missões de forma mais precisa e satisfatória. A escassez de recursos materiais e humanos, tem influenciado, sobremaneira, a atividade de trânsito, não só no sentido de baixar o índice de acidente ou mesmo evitar que aconteça, o que seria ideal, mas também de prestar um atendimento mais condizente aos acidentados.

Viu-se pelos resultados da pesquisa realizada, para elaboração deste trabalho que os índices de acidentes e vítimas do trânsito são constrangedores; a realidade é triste. A Corporação cumpre o seu papel-fim, mais por boa vontade, dedicação, que ^{pelos} de recursos que são colocados em suas mãos. A frota de veículo e o efetivo da Polícia Militar que é empregado não se situa ^{em} conforme pode se aduzir do relato abaixo.

A Unidade executora do serviço de trânsito emprega em média 06 (seis) patrulhas dia, composta de 02 (dois) a 03 (três) policiais dispostos em dois turnos para atendimento em toda a Capital, em dias úteis e feriados, inclusive aos sábados e domingos, o que entendemos humanamente impossível e insuficientemente próprio, para apresentar bons resultados.

Tanto é verdade que, durante o segundo semestre de 1995, o Centro de Operações da Polícia Militar (COPOM), registrou um total de 4.725 (quatro mil, setecentos e vinte cinco) ocorrências. Este total, em percentuais, constitui 50% (cinquenta por cento) de todas as ocorrências registradas durante o semestre anterior, deste total 25,54% correspondem a acidentes com vítimas, dados realmente preocupantes.

A bem da verdade, a priori, o que notamos foi o descaso, a situação caótica por que passa o trânsito em geral, desde os comezinhos princípios que regem e harmonizam o uso da via pública, até à periclitção do bem maior tutelado pela "lex fundamentalis", a vida.

Falamos ^{em} em acidentes, consequências desastrosas, em atender emergente e adequadamente as vítimas, porém suscitamos ^o que

os efeitos lesivos da conjuntura é advinda, da falta de vontade, da falta de uma política direcionada, do empenho dos órgãos envolvidos.

SUGESTÃO

EMPREGO DE RADIOPATRULHAMENTO AÉREO

Sugerimos ^{que} ~~que-se~~ se deve integrar o radiopatrulhamento aéreo, às demais modalidades do policiamento ostensivo, como forma de otimizar os resultados dos atendimentos aos acidentados de trânsito.

A Polícia Militar, no cumprimento das atribuições legais que lhe confere a legislação Art 3º, caput e letra a, do Decreto lei nº 667, de 2-7-69, com nova redação dada pelo Decreto-lei nº 2.010, de 12-1-83, exerce o policiamento ostensivo, e a despeito das demais modalidades de policiamento, que reconhecemos como fundamentais. Estes são definidos pelo diploma legal em modalidades que quanto ao meio de locomoção, podem ser: à pé, motorizado, montado, aquático e *aéreo*, que se diferenciam de acordo com as peculiaridades de cada processo e quanto ao local de execução. No que se refere a este tipo de policiamento

ostensivo, o processo utilizado é o aéreo e o lugar é o espaço destinado ao seu trânsito.

É importante lembrar que esta modalidade, quanto ao seu emprego, deve existir como um complemento do atendimento às demais utilizadas pela Corporação, devendo ter uma base terrestre como a infraestrutura que atenda a estes todos.

Assim como os demais, este processo também tem seu emprego particularizado para atender casos raros que exigem a característica de grande mobilidade e que as aeronaves sejam tripuladas por guarnição altamente treinada. Normalmente, além de observatório aéreo, este processo serve como excelente elemento de ligação em operações de envergadura tendo o cuidado de não distrair os demais integrantes do objetivo principal.

Ho Dois fatores a observar: a distração e o acidente no conjunto da operação, fugindo do caráter geral do assunto tratado.

O radiopatrulhamento aéreo como forma de atender o acidentado de trânsito terá efeito a partir de que há decorrência de uma base terrestre com capacidade real de combinar-se com outros processos dando fechamento a uma missão.

Do contrário, perde-se o seu valor operacional, primeiro por proporcionar ações independentes e segundo, por não observar os fatores componentes já testados influem na sua aplicação.

Os componentes desta guarnição devem ser bem treinados para o socorro e as ações, portanto, deve *possuir coordenadas* ~~possuir~~, durante as operações,

por um comandante que determine os deslocamentos e o emprego de cada componente da guarnição, ficando o piloto restrito à sua especialidade, para garantir a eficiência dos deslocamentos, pousos e decolagens rápidas e seguras. À medida que a identidade do especialista e do comandante da guarnição aumenta, cresce também a possibilidade de execução de operações mais difíceis.

A aeronave deve estar munida com equipamentos de Unidade de Terapia Intensiva, de primeiros socorros, de segurança pessoal, e quanto aos componentes, ^{estes} devem ter formação médica e/ou ^{paramédica, aptos a serviços de} para-médica, enfermagem, e de atendimento a acidentes de trânsito com vítimas.

Para tanto, há que se estabelecer convênios com hospitais públicos e privados, capacitados e aparelhados para o atendimento às vítimas, transportadas pela aeronave.

BIBLIOGRAFIA

- LUZ, Valdemar Pereira da. Ações de Acidente de Trânsito: doutrina, prática, jurisprudência. Porto Alegre: SAGRA, 1ª ed, 1982. 82p.
- CASTRO, Hugo Dias de. Radiopatrulhamento aéreo. Rio Grande do Sul: Unidade, a.14, n. 25, jan./mar., 1996. p. 57-64
- MARZANO, Salvador de Oliveira et alii. Manual de Orientação para Atendimento de Acidente de Trânsito: (MP-6-4-PM). Belo Horizonte: APM da PMMG, 1987. 83p.
- NOGUEIRA, Paulo Lúcio. Delitos do automóvel. São Paulo: Saraiva, 5. ed, 1988. 50 p.
- PINHEIRO, Geraldo de Faria Lemos; RIBEIRO, Dorival. Doutrina, Legislação e Jurisprudência do Trânsito. São Paulo: Saraiva, 1987. 718p.

.Manual de Policiamento e Fiscalização de Trânsito. s.ed. Brasília: Ministério do Exército, EME/IGPM; CONTRAN/DENATRAN. 1989. 351p.

JUNIOR, Joel Dias Figueira e LOPES, Maurício Antonio Ribeiro. Comentários à Lei dos Juizados Especiais Cíveis e Criminais: Lei 9099/95. s.ed. São Paulo: Revistas dos Tribunais, 1995. 403.p.

SILVA, Welson Veríssimo da. A Engenharia de Tráfego Frente aos Problemas Urbanos. Goiânia: APM/CTE, 1994. 45p. Monografia. Mimeo.

ANEXO



Detran / Go

Departamento Estadual de Trânsito de Goiás

estatística da Frota de Veículos Por Tipo e Ano

CULOS/ANO	85	86	87	88	89	90	91	92	93	94	95
	82.893	96.758	107.631	120.463	136.016	151.920	169.663	187.901	216.687	252.925	281.426
	7.425	8.684	9.497	10.383	11.385	12.258	13.404	14.621	16.454	19.005	20.516
IATOR	552	684	764	874	992	1.135	1.355	1.533	1.840	2.220	2.636
	10.159	12.250	14.142	16.268	19.321	22.615	26.422	30.744	38.384	48.298	54.028
	32	35	40	51	53	54	54	54	69	73	75
	30	31	39	46	60	66	75	89	94	124	209
	14.167	16.774	19.403	22.158	25.796	29.128	33.224	37.363	43.524	50.509	55.865
	1.925	2.199	2.388	2.526	2.596	2.618	2.643	2.664	2.783	3.046	3.403
	1.582	1.748	1.912	2.081	2.360	2.623	2.781	3.056	3.509	3.868	4.579
	1.357	1.997	2.618	3.180	3.969	4.589	5.523	6.240	7.067	7.985	9.115
JE	1.318	1.558	1.698	1.854	2.104	2.412	2.691	2.870	3.144	3.534	3.924
ODAS	-	-	-	-	-	-	01	04	04	04	04
	22	27	27	37	39	39	39	39	39	39	40
	121.462	142.745	160.159	179.921	204.691	229.457	257.875	287.178	333.598	391.630	435.820
		17,5	12,2	12,3	13,8	12,1	12,4	11,4	16,2	17,4	11,3

And. Di.
com a assinatura.

And. Di.