

Estado de Goiás

Polícia Militar

Academia de Polícia Militar

Curso de Aperfeiçoamento de Oficiais

Estudo para verificar a conveniência de se:
tornar obrigatório o uso do cinto de Segurança
pelos ocupantes de viaturas PMGO no
perímetro urbano

Antônio de Souza Filho

Carlos Guttenberg de Oliveira Pereira

Goiânia - 1995

ESTADO DE GOIÁS
POLÍCIA MILITAR
ACADEMIA DE POLÍCIA MILITAR
CAO

Estado de Goiás
ACADEMIA DE POLÍCIA MILITAR
BIBLIOTECA

ESTUDO PARA VERIFICAR A CONVENIÊNCIA DE
SE TORNAR OBRIGATÓRIO O USO DO CINTO DE
SEGURANÇA, PELOS OCUPANTES DE VIATURAS DA PMGO, NO
PERÍMETRO URBANO

Trabalho técnico-científico apresentado por
CARLOS GUTTEMBERG DE OLIVEIRA
PEREIRA - CAP PMRO e ANTÔNIO DE
SOUZA FILHO - CAP PMMG, sob
orientação metodológica da Profª Drª Nancy
Ribeiro de Araújo e Silva, em cumprimento
ao conteúdo programático do CAO/PM-95
realizado na APM/PMGO.

Goiânia - GO
Setembro - 95

DEDICATÓRIA

Às nossas famílias pela energia positiva
e contínuo estímulo que nos
transmitiram, pelo carinho,
compreensão e pela constante presença
em nossas vidas.

Os autores

AGRADECIMENTOS

*A Deus, timoneiro dos nossos destinos,
por nos ter transmitido vida e
possibilitado a execução deste trabalho.*

*Aos companheiros da Polícia Militar do
Estado de Goiás, do Estado de Minas
Gerais e do Estado de Rondônia, pela
receptividade e apoio, e pela
espontaneidade e solicitude com que nos
atenderam.*

*Aos mestres, que nos conduzindo na
trilha do saber, descortinaram nosso
universo, facilitando a transposição de
diversos obstáculos que se postaram no
curso desta jornada.*

*A todos aqueles que direta ou
indiretamente contribuíram para sua
realização.*

COMISSÃO JULGADORA:

RESUMO

No presente estudo são avaliadas as possibilidades de se tornar obrigatório o uso do cinto de segurança em todos os deslocamentos, nas viaturas policiais da Polícia Militar do Estado de Goiás.

É quantificado e planilhado o grau de aceitabilidade da tropa, o nível de conhecimento técnico sobre o assunto, bem como é analisado o aspecto jurídico que envolve a questão para verificar se a medida proposta é exequível ou não.

Divide-se a pesquisa em quatro fases distintas, sendo a primeira bibliográfica, a segunda realizada por meio da aplicação de formulários numa amostra de 198 (cento e noventa e oito) policiais militares e a terceira baseada no acompanhamento e observação do desenvolvimento da atividade policial militar no radiopatrulhamento.

Na coleta de dados ficou evidenciado que é maior a credibilidade por parte dos policiais militares no que tange à eficiência do cinto de segurança na

redução do grau de perversidade dos acidentes; quando se cogitou na possibilidade de torná-lo obrigatório em todos os deslocamentos, um percentual acima da média posicionou-se contrário à adoção da medida, sem, contudo, apresentar justificativas plausíveis para essa opinião.

Quando esse trabalho se encontrava em fase conclusiva de redação, o Exmo. Sr. Cmt Geral da PMGO baixou Portaria tornando obrigatório o uso do cinto de segurança por parte dos policiais militares, quando em deslocamento nas viaturas oficiais da Corporação.

Essa decisão ratificou nossa hipótese de que tal medida implicará ~~em~~ maior segurança para o público interno, no entanto, evidenciou-se a necessidade de se ministrar para a tropa o ensinamento prático de como utilizá-lo, pois parte significativa dos pesquisados demonstraram desconhecimento.

Por fim, conclui-se pela preservação da medida exarada pelo Comando Geral e pelo desenvolvimento de ampla campanha instrutiva para se divulgarem os benefícios que o cinto de segurança pode proporcionar, demonstrando que sua utilização é perfeitamente compatível com a atividade policial militar.



Cinto de Segurança

Usar ou não. Eis a questão.

FOTO: SHELL

Estado de Goiás
ACADEMIA DE POLÍCIA MILITAR
BIBLIOTECA

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO

CAPÍTULO I

1. O trânsito	17
1.1 - Conceito de trânsito	17
1.2 - Origem e evolução histórica	18
1.3 - A gênese da necessidade de segurança no trânsito	21
1.4 - Dados estatísticos dos acidentes de trânsito	23
1.4.1 - Dados apresentados pelo Ministério da Saúde	24
1.4.2 - Mortos e feridos em acidentes de trânsito	25
1.4.3 - Acidentes segundo a natureza, e mortos por Unidade Federativa	26
1.4.4 - Acidentes de trânsito envolvendo viaturas da PMGO	28

CAPÍTULO II

2. O cinto de segurança	30
2.1 - Aspectos normativos	30
2.2 - Aspectos técnicos de utilização	34
2.2.1 - Destrição técnica	34
2.2.2 - Tipos de cinto de segurança	35
2.2.2.1 - Cinto subabdominal	35
2.2.2.2 - Cinto diagonal	37
2.2.2.3 - Cinto de três pontos	38
2.3 - Mitos e verdades sobre o cinto de segurança	39

CAPÍTULO III

3. Análise dos resultados	44
3.1 - Pesquisa realizada com os chefes de seção de manutenção e transportes	45
3.2 - Pesquisa realizada com motoristas e patrulheiros na unidades operacionais	49
3.3 - Observação de interferência do cinto de segurança no desevolvimento do serviço operacional	61

CAPÍTULO IV

4. Discussão	64
---------------------	-----------

CONCLUSÃO E PROPOSTAS

5.1 - Conclusão	74
5.2 - Propostas	76

BIBLIOGRAFIA

ANEXOS:

- “A” - Ofício circular número 001/ASF/Monografia/CAO-95**
 - “B” - Formulário de pesquisa**
 - “C” - Mapa de resultados**
 - “D” - Resoluções do CONTRAN (611/658/720)**
 - “E” - Legislação PM (LOB e Portaria nº. 283/95-PM/4)**
 - “F” - Anexo fotográfico**
 - “G”- Lista das ilustrações**
-

INTRODUÇÃO

*Carruagens de fogo andarão e
acidentes encherão o mundo de
aflição.*

Morther Shipton

Todas as comparações possíveis e imagináveis com as grandes tragédias mundiais já foram utilizadas para retratar, com tons fortes, o quadro de acidentes no Brasil. É um fenômeno que se agrava, em que pesem os aspectos emocionais e econômicos até aqui incapazes de sustar esta nefasta situação.

Nas ruas e estradas brasileiras, o trânsito mata por ano 50 mil pessoas e deixa outras 350 mil feridas, para um total de 01 milhão de acidentes, 2740 por dia, 01 a cada 30 segundos. Os índices nacionais que refletem a segurança no trânsito superam em até dez vezes as taxas norte-americanas ou européias. Estes dados foram projetados considerando-se o alto grau de sub-registro. Os prejuízos econômicos de acidentes oficialmente registrados, além da perda de vida e do sofrimento humano envolvido, são estimados em 1.5 milhões de dólares anuais. (PRONAST 1988 / 89)

Segundo PETZHOLD (1987), de todos os fenômenos que ocorrem nas vias, os acidentes são os que mais contribuem para dificultar o deslocamento dos homens e das coisas, com reflexos negativos na realização de outros objetivos quer sejam políticos, econômicos ou sociais. O homem brasileiro não está preparado para conviver com uma quantidade de veículos que cresce rapidamente; o tempo ainda não foi suficiente para moldar novos comportamentos ^{em face da} face à caótica realidade do trânsito brasileiro, como aconteceu em outros países.

De acordo com MORAES (1966), o automóvel trouxe imensos benefícios para o homem, mas, ao mesmo tempo, criou para ele inúmeros problemas, ameaçando-o e chegando mesmo a tirar-lhe a vida.

O núcleo de pesquisa de trânsito da Universidade Federal de Uberlândia, ao elaborar as "Diretrizes Básicas e Propostas" para o trânsito da década de 90, destacou tópicos que retratam com propriedade a realidade nacional.

O trânsito no Brasil apresenta dimensões epidemiológicas constituindo-se no mais grave problema de segurança pública do país, devido ao elevado número de mortes e feridos que causa, sendo também o maior responsável pelo elevado número de deficientes existentes, gerando desta forma incalculável prejuízo econômico para a nação. Os problemas existentes no trânsito não podem ser estudados isoladamente, desvinculados da estrutura social. O homem e a segurança não são aspectos que possam ser separados, mas devem ser analisados considerando-se o seu aspecto global, como condições de aprendizagem, experiências, fatores emocionais, etc.

O direito do homem movimentar-se livremente com a máxima segurança possível, constitucionalmente assegurado a todo cidadão, somente será exercido em sua plenitude depois que os problemas relacionados com a segurança de trânsito forem solucionados.

Nestas diretrizes básicas consta como proposta a utilização obrigatória do cinto de segurança nas vias urbanas, por se tratar do único artifício que pode impedir, em caso de acidente, ferimentos no condutor e nos passageiros do veículo.

O cinto de segurança não impede o surgimento de acidente, mas atua no grau de perversidade, minimizando seus efeitos.

Quando fazemos menção a acidentes de trânsito estamos usando o conceito de SILVA (1990).¹ Acidente é todo acontecimento inesperado, inevitável ou não intencional, de que resultam danos pessoais e/ou materiais e para cuja ocorrência tenha contribuído um ou mais veículos em circulação na via pública.¹

Quanto aos tipos de acidentes adotaremos as definições de MARZANO (1987).

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

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

Choque - é o impacto de um veículo contra qualquer obstáculo (Poste, muro, árvore, outro veículo estacionado, etc.)

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

Sobre as causas dos acidentes ou fatores contribuintes, estatísticas nacionais e internacionais demonstram que, na tríade homem / veículo / via, o homem sempre é citado com maior representatividade. Entre as causas mais comuns dos acidentes, que têm no ser humano a maior responsabilidade, estão as seguintes: ingestão de bebidas alcoólicas, desrespeito às regras de circulação, imprudência, velocidade excessiva, falta de atenção e fadiga.

TAMBELLINE(1975) faz interessante colocação alusiva aos acidentes, referenciando-os como um agente do consumo, porquanto movimenta o setor judiciário, médico, de seguro e de preparação das vias, que são serviços específicos. Materialmente gera produção de novos carros, peças de reposição, reaparelhamento das vias " O acidente é um fator de consumo do aparelho produtivo".

À consagrada tríade homem / veículo / via, PETZHOLD (1987) acrescenta as condições ambientais como fator causal.

COSTA (1987) sob a óptica policial, descreve o acidente como resultante da concomitância das cinco causas aristotélicas.

Causa Exemplar - atitude mental do sujeito (dolo ou culpa).

Causa eficiente - é a pessoa do sujeito ativo.

Causa Material - através da qual se consuma o delito ou acidente.

Causa final- é o fim a ser atingido.

Causa formal - reveste-se objetivamente da normas perceptivas.

Afirma o autor que insofismavelmente o acidente ocorrerá quando houver a sinergia destas cinco causas.

Segundo ROZESTRATES (1988) todo acidente de trânsito tem uma causa material ou psíquica. "A explicação científica não pode aceitar o destino ou a atuação de forças ocultas como causas, há sempre uma explicação real, algo concreto no ambiente, no veículo ou no homem que o causou."

Embora nosso objetivo precípuo seja sobre a eficiência do cinto de segurança, bem como a viabilidade de sua utilização obrigatória no perímetro urbano nos deslocamentos em viaturas da PMGO, fizemos alusão inicial ao quadro situacional do trânsito no Brasil, o acidente de trânsito e suas causas, para proporcionar ao leitor uma ambientação com a problemática verificada em nossas vias públicas, o que facilitará a compreensão do desenvolvimento do trabalho.

No capítulo II fazemos uma análise sobre os aspectos normativos que envolvem a temática em questão. A Lei que instituiu o Código Nacional de Trânsito foi alterada por um Decreto Lei que atribuiu competência ao

CONTRAN para estabelecer quais são os equipamentos obrigatório^Δ e quais são os de uso compulsório nas rodovias.

Elaborado em 1993, tramita no Congresso Nacional em fase de apreciação e discussão, o projeto de Lei que visa a instituir o novo Código Nacional de Trânsito, onde se encontra inserida a revisão de competência para o CONTRAN estabelecer os equipamentos obrigatórios, registros e condições de segurança para transitar e estipular penalidade quando se inobservar a obrigatoriedade do uso do cinto de segurança.

Art 79 - As características dos veículos, suas especificações básicas e configuração, seus equipamentos obrigatórios e condições essenciais para registro, licenciamento e circulação serão estabelecidos pelo CONTRAN, em função de suas aplicações.

Art 90 - O veículo ou combinação de veículos somente poderá transitar pela via pública quando atendidos os requisitos e condições de segurança estabelecidos neste código e em normas do CONTRAN.

Art 124 - Constitui infração de natureza grave, sujeitando o infrator à penalidade de multa:

X - deixar de usar o cinto de segurança quando obrigatório o seu uso.

O Governo Federal ao pronunciar, através da SETRAN (1994), que a segurança passiva dos veículos deve ser questão de providências intensivas para diminuir a gravidade decorrente do chamado segundo acidente, que é o choque dos corpos das pessoas nas partes internas dos veículos, ressalta a importância do

uso correto do cinto de segurança para diminuir os ferimentos em caso de acidentes.

Consta no depoimento da Federação Nacional de Corretores de Seguros (FENACOR), que, apesar de já estar provado inequivocamente, que o uso do cinto de segurança reduz a gravidade das lesões para os ocupantes de veículos em caso de acidentes, existe forte resistência à generalização de seu uso aqui no Brasil. A FENACOR cita o exemplo francês que com a adoção do uso obrigatório do cinto de segurança, aliado a uma política forte contra o uso do álcool no trânsito, conseguiu, com base nos índices apresentados na década de 70, uma redução de 8.000 mortes nos acidentes de trânsito. Indubitavelmente se adotarmos o modelo francês, iremos reduzir o número de vítimas fatais causados pelo trânsito no Brasil.

BEUX (1986) consta que o Brasil foi um dos pioneiros na adoção obrigatória do cinto de segurança, somente antecedido pela Inglaterra.

No entanto, inexistindo na época uma conscientização da importância de seu uso para a prevenção e segurança tanto do motorista quanto dos passageiros, era flagrante e habitual o seu desuso, o que dificultou a efetivação da medida. Verificou-se, então, a necessidade de ampla campanha educativa a respeito, com a citação inclusive de dados estatísticos, tendo em vista convencer a todos da importância do uso do cinto de segurança.

Uma das conclusões, a que se chegou no Brasil, foi que o uso do cinto de segurança de três pontos deve ser habitual, mesmo nos locais onde seu uso não é obrigatório, pois os cintos podem evitar até 70% das mortes em acidentes de trânsito.

A revista Veja publicou em 1989, ano brasileiro da segurança do trânsito, um suplemento publicitário, com matéria específica sobre o trânsito. Ao abordar o tema "Cinto de Segurança" faz apologia ao seu uso, mostrando que em várias empresas multinacionais sediadas no Brasil a utilização desse equipamento é obrigatória, cita como exemplo a General Motors que adotou este procedimento desde 1960.

Consta nesse suplemento que diariamente de 08 a 10 vítimas de acidentes automobilísticos dão entrada no Hospital dos Defeitos da Face de São Paulo, com queimaduras, ferimentos no rosto e fraturas provocados pelo impacto da cabeça contra o painel do veículo. Dessas vítimas, pelo menos 02 por mês ficam cegas. Conforme relato do corpo médico daquele Hospital, a maioria das vítimas não utilizavam o cinto no momento do acidente, cuidado que evitaria a maioria das lesões, pois, mesmo em acidentes violentos, o cinto de segurança diminui a incidência de ferimentos graves. Ele é fundamental para prevenir os traumatismos no rosto, além de evitar lesões nervosas de coluna cervical e de medula.

ABREU (1974) defende o uso de cinto de segurança afirmando que se trata de um eficiente mecanismo para evitar o choque do homem com os pontos duros e cortantes do interior do veículo. "A colisão inicial do carro com o obstáculo, em regra, só causa danos materiais. E enquanto os para-choques e a lataria do

carro vão se deformando em resistência ao choque, menor será o impacto da chamada segunda colisão ".

A deformação citada por ABREU (1974) absorverá parte do impacto com a propensão de preservar a integridade do espaço interno onde ficam as pessoas, daí a grande expectativa e probabilidade de redução dos efeitos em caso de acidente quando as pessoas utilizam o cinto de segurança. Obviamente existem os acidentes cuja gravidade e grau de deformação da lataria causam lesões fatais independentemente da utilização do cinto de segurança, no entanto, trata-se de exceções.

FILHO (1972) observa que os cintos são normalmente projetados para adultos com estatura acima de 1,40 m. Para as crianças o recomendável é que sejam transportadas nos bancos traseiros, uma vez que os cintos infelizmente não são tão eficientes quando se trata de crianças, pois nestas há uma desproporção entre a cabeça e o restante do corpo; além disso o ponto de centro de gravidade se posiciona mais alto quando estão sentadas, expondo-as a uma situação maior de risco no caso de freadas se estiverem presas pelos ombros ou pelo peito. Enfatiza o autor a necessidade de se criarem dispositivos específicos para atender com eficácia a esse tipo de público.

A Revista Veja na edição 1392, de 17/05/95, noticiou um acidente intitulando a reportagem de " DUPLO MILAGRE DO CINTO". O motorista embriagado dirigindo em alta velocidade, chocou-se contra a grade de proteção de um viaduto, tendo o carro, em virtude do acidente, se partido ao meio. O motorista, apesar da gravidade do acidente, escapou ileso.'

Enquanto farto material bibliográfico exalta e estimula o uso do cinto de segurança, curiosamente, o “ Manual de Segurança do Trânsito ”, elaborado e editado pelo Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN), órgão máximo executivo do nosso Sistema Nacional de Trânsito, sequer faz referência a ele, apesar de abordar tópicos como : " O condutor como agente de segurança" e " Segurança no trânsito", nos quais a alusão ao cinto se tornam imprescindíveis.

As abordagens anteriores nos conduzem à certeza de que o cinto de segurança salva vidas e ameniza o sofrimento decorrente de acidente, portanto, incumbe-nos por força de um dever ético e profissional a difusão de seus benefícios, incentivando o seu uso, independentemente do que preconiza a norma regulamentadora, pois trata-se de preservação da vida humana, bem maior tutelado por nossa Constituição Federal.

Por que, então, não tornamos obrigatório o uso do cinto de segurança para os motoristas e demais ocupantes nos diversos deslocamentos em viaturas da PMGO, como ocorre em outras co-irmãs, bem como em diversas empresas, como, por exemplo, a General Motors do Brasil e as Centrais Elétricas de Minas Gerais?

Este questionamento foi a gênese da idéia de desenvolvermos a pesquisa, para, cientificamente, analisarmos se é viável e compatível o uso do cinto de segurança, com a atividade policial militar. Se sua utilização pode interferir negativamente no atendimento de uma ocorrência policial, quando o tempo for fator preponderante, ou então, paradoxalmente, se o uso do cinto é recomendado exatamente pelas nuances que envolvem a atividade policial, porquanto ela

requer em determinados momentos que nossas viaturas executem manobras de risco e ou excedam na velocidade.

Outra indagação que surgiu na fase da ideação foi quanto ao aspecto legal que envolve a condução de um preso algemado, portanto tolhida sua capacidade de reação no caso de um acidente de trânsito. Será que a Corporação não deveria fixar regras para se preservar a integridade física do conduzido, neste caso a mercê da inércia, sem qualquer proteção, quando o cinto poderia evitar prováveis lesões e desincumbir a Corporação de qualquer acionamento judicial?

A procura ^{Cis} destas respostas ^{destas indagações} constituem o objetivo precípuo do nosso trabalho intitulado “A conveniência de se tornar obrigatório o uso do cinto de segurança, pelos ocupantes de viaturas da PMGO, no perímetro urbano”. ^{parágrafo mal elaborado}

Ao citarmos a expressão perímetro urbano estaremos fazendo alusão às diversas vias públicas onde a utilização do cinto de segurança não é obrigatório por lei. Fica restrito, portanto, às viaturas orgânicas da PMGO, não abrangendo situações em que o PM se desloca para o serviço em seu próprio veículo ou nos demais veículos, distintos do que o tema delimita.

Neste trabalho a hipótese formulada foi a de que a utilização compulsória do cinto de segurança nas viaturas da PMGO será permitir uma dirigibilidade com maior segurança, e em caso de um acidente, provocará interferência em seu grau de perversidade, anulando ou atenuando as lesões físicas que dele poderão advir.

O embasamento teórico para sustentação do trabalho está consubstanciado em vasta literatura correlacionada com a problemática do trânsito, produzida por renomados autores, detentores de reconhecido conhecimento técnico e científico sobre o assunto, como se viu acima. Por se tratar de um assunto em voga na atualidade, há farto material levado a público pelos diversos meios de comunicação o que nos permite uma análise crítica e comparativa entre as diversas formas de abordagens.

Foram colhidas informações dos oficiais chefes de seções de manutenção e transportes nas unidades operacionais e de uma amostra de cada um desses efetivos, através da aplicação de formulários.

Foram realizadas com motoristas pesquisas de campo *mediante as* nas quais se procurou medir a interferência do cinto no "fator tempo", quando em atendimento de ocorrências policiais. A pesquisa realizada junto à Diretoria de Apoio Logístico(DAL) e à Segunda Seção do Estado Maior Geral (PM-2), nos permitiu contato com a realidade numérica relativa à frota de veículos, extratificando-os por marca, e ao quantitativo de acidentes, que foram subdivididos em dois grupos: com vítimas e sem vítimas.

A relevância do tema consiste na busca de alternativas para se preservar a integridade física das pessoas, pois do acidente sempre resultam consequências nefastas. Todas as medidas que objetivem anular ou atenuar os seus efeitos são plausíveis. Quantos mutilados, paraplégicos, tetraplégicos, improdutivos socialmente em decorrência de um acidente de trânsito, poderiam estar vivendo em plenitude, íntegros fisicamente, se tivessem adotado medidas preventivas como a utilização do cinto de segurança.

O trabalho encontra sua justificativa na análise estatística que permite visualizar uma acentuada ascensão do índice de acidentes de trânsito envolvendo as viaturas da PMGO. Em 1992 foi verificado um total de 33 (trinta e três) acidentes, sendo que na época a frota da PMGO era de 830 (oitocentos e trinta) viaturas. No ano de 1994 houve 68 (sessenta e oito) acidentes, verificando-se um aumento de 106,07 % acidentes (cento e seis vírgula zero sete), o que requer de forma imediata a adoção de medidas contendoras.

A pesquisa se desenvolveu em três fases distintas: a primeira constou de coleta e leitura do material bibliográfico colhidos em locais diversos, ^{alguns} dos quais ressaltamos as bibliotecas do Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN), do núcleo de pesquisa de trânsito da Universidade Federal de Uberlândia e da Academia de Polícia Militar da PMGO.

A segunda fase constou da elaboração de dois formulários, sendo um específico para o Chefe da Seção de Manutenção e Transporte e outro para motoristas e patrulheiros.

Os formulários foram reproduzidos e 11 (onze) cópias remetidas para cada Unidade Operacional, num total de 198 (cento e noventa e oito) pesquisados, o que configurou nossa amostra.

A terceira fase constou de pesquisa de campo junto a 10 (dez) guarnições de radiopatrulhamento da PMGO e consistiu da observação do comportamento de seus componentes no atendimento de ocorrências policiais, estando eles utilizando o cinto de segurança. Entre os aspectos observados nessa fase da pesquisa, focamos preponderantemente os fatores tempo e segurança.

A exposição deste trabalho observa o seguinte ordenamento:

Um capítulo dedicado ao trânsito, abordando sua conceituação, origem, e evolução histórica; como surgiu a necessidade de interferência do Estado no estabelecimento de regras para proporcionar segurança e uma exposição de dados estatísticos.

Um capítulo específico para o cerne do nosso trabalho, que é o cinto de segurança. A abordagem foi subdividida em aspectos normativos, aspectos técnicos e os mitos e verdades sobre o cinto de segurança.

Um capítulo construído com base nas informações obtidas após o planilhamento dos dados constantes nos formulários de pesquisa. Esse capítulo consta de análise, e comentários.

Por fim se seguem a discussão, conclusão e propostas.

Estado de Goiás
ACADEMIA DE POLÍCIA MILITAR
BIBLIOTECA

CAPÍTULO I

1. O TRÂNSITO

1.1 CONCEITO DE TRÂNSITO

Segundo Aurélio Buarque de Holanda, em seu dicionário, " Trânsito é o ato ou efeito de caminhar; marcha; passagem; trajeto; afluências de viajantes; ^{no}monte, o movimento de pedestres e de veículos nas cidades em seu conjunto ".

Caldas Aulete, em seu dicionário conceitua trânsito como " ação ou efeito de passar, de caminhar, é caminho, marcha".

Entende-se, portanto, a marcha por qualquer meio, tanto pelos recursos próprios da natureza humana, como pelos métodos mecânicos.

PINHEIRO (1987) cita que o jurista Itely Lopes define Trânsito como ' O deslocamento de pessoas ou coisas pelas vias de circulação.

ROZESTRATEM o define como: 'O conjunto de deslocamento de pessoas e veículos nas vias públicas, dentro de um sistema convencional de normas, que tem por fim assegurar a integridade de seus participantes.

O regulamento do Código Nacional de Trânsito (RCNT - Decreto 62.127 de janeiro de 1968), ao tratar dos conceitos e definições no Anexo I, considerou que “trânsito é a utilização das vias públicas por pessoas, veículos e animais, isolados ou em grupos, conduzidos ou não, para fins de circulação, parada e estacionamento.”

1.2 ORIGEM E EVOLUÇÃO HISTÓRICA

A cidade que ainda ontem funcionou como lugar estimulante das relações humanas, tornou-se hoje este imenso conjunto de solitários, que só vêem seus irmãos através de um para-brisa e com sentimentos que nem sempre são os de fraternidade .

Lewis Mumford

A história entendida no seu mais amplo sentido interliga a evolução da humanidade à da terra e faz sobressair os fatores básicos da marcha ascensional do homem. Este adquiriu a capacidade de criar a civilização com o desenvolvimento de sua inteligência e de seu próprio corpo, que assumiu a posição vertical e liberou a mão, instrumento dos instrumentos.

Nada mais fascina o homem do que os instrumentos por ele criados. A história da civilização pode ser mensurada cronologicamente com a divisão quantitativa e qualitativa destas mesmas intenções.

E no afã incessante de criar e descobrir, desvendar, aprender a se locomover, o homem, sem fazer força, lapidou a pedra, transformando-a em roda, aprimorou sua idéia e chegou ao automóvel.

A história cronologicamente registra fatos que marcam a evolução do automóvel conforme documenta a companhia de engenharia e tráfego de São Paulo (CET); registra também o surgimento do cinto de segurança.

- Em 1850, HANS HAUSTSCH, de Nuremberg, construiu um veículo impulsionado por um mecanismo semelhante ao de um relógio.

- Em 1858, JEAN JOSEPH ÉTIENNE LENOIR construiu um motor a gás e o adaptou em um veículo em 1863.

- Em 1861, OTTO construiu o primeiro motor a quatro tempos.

- Em 1868, começou a funcionar em Londres o primeiro semáforo (a gás).

- Em 1885, GOTTLIEB DAIMLER patenteou sua carruagem motorizada, que pode ser interpretada como o primeiro automóvel integral.

- Em 1886, KARL BENS produzia o primeiro automóvel comercial: um triciclo com motor a combustão interna movido a gasolina, desenvolvendo velocidade de até 16 Km/h.

- Em 1893, J. FRANK DURYER construiu o primeiro veículo americano a gasolina bem sucedido.

- Em 1898, o francês CHASSELOUP LAUBAR, com um carro elétrico, atingiu a velocidade de 63 Km/h.

- Em 1903, GUSTAVÉ DÉSIÉRE LEBEAU registra no ministério da indústria a patente nº 331.926, intitulada " suspensórios protetores para veículos automotores e outros ". Nasce assim a idéia do cinto de segurança.

- Em 1912, os Estados Unidos atingem a marca de 01 (um) milhão de veículos fabricados.

- Em 1954, o CEL JOHN PAUL STAPP, num carro foguete, estabelece a marca de 1004 Km/h, no Estado do Novo México, USA.

- Em 1963, aparece na Suécia o cinto de segurança de três pontos.

- Em 1966, primeira Lei obrigando o uso do cinto de segurança em Brooklim, Ohio, nos Estados Unidos.

Naquele mesmo ano uma lei federal impõe a obrigação de dotar o carro de cinto de segurança nos assentos laterais, frontais e traseiros.

- Em 1973, a Volkswagen introduz o cinto de segurança passivo no mercado americano. Neste mesmo ano o cinto de segurança torna-se de uso obrigatório na França.

Atualmente o automóvel passou a ser mais do que um meio de transporte, é símbolo de uma forma de vida. Contudo, a participação efetiva do automóvel na vida de todos nós, além das inimagináveis vantagens, trouxe um problema intrigante e de difícil solução para a humanidade: o alto índice de acidente de trânsito. O criado indomável torna-se algoz de seu criador.

1.3 - A GÊNESE DA NECESSIDADE DE SEGURANÇA DO TRÂNSITO

Segundo VALEIXO (1989) a segurança na via pública é tão antiga quanto a existência da roda como forma de locomoção do homem.

Já no ano de 1800 a.C. os Sumérios estavam submetidos às normas do Código de Hamurabi, o qual estabelecia sanções pecuniárias aos responsáveis por animais que causassem lesões ou mortes a pedestres. Em Nineve na Mesopotâmia, tabuletas de barro com hieróglifos, postadas à margem da via, advertiam aos viajantes que deixar um veículo em ruas pavimentadas para procissões era punível com a pena de morte.

Na época do Império Romano havia determinações prioritárias na utilização dos logradouros públicos de Roma no período para transporte de

mercadorias, regulamentação da velocidade das carruagens e respectiva punição aos infratores de forma a proteger a população.

x ↓ Os engenhos produzidos pela sociedade moderna apresentam paradoxos próprios da expressão do progresso. Aquilo que se cria para a segurança, conforto e aperfeiçoamento do homem, acaba por gerar novas formas de risco à tranquilidade e à vida do ser humano, como consequência do mau uso da máquina.

3 3 É justamente aqui que reside o temor da sociedade, quando o homem toma inteiramente o comando da máquina impondo seus desvios e impulsos, produto de sua vontade e inteligência, entendendo possuir a faculdade de dirigir conforme seu livre arbítrio, balizando-se apenas pelas mecânicas do engenho. Surge, então, a necessidade da intervenção do Estado, através da adoção de estatutos legais atualizados, visando estabelecer normas ao uso de automóvel, refreando o ímpeto do condutor nos limites impostos pela proteção à segurança viária e aos bens jurídicos do cidadão. O direito concretiza, assim, a vontade do homem de evitar os riscos produzidos pela transformação do veículo em instrumento de agressão. Os estatutos legais objetivam precipuamente o estabelecimento do ambiente de segurança na interrelação homem/veículo/via.

9 + Dentre os deveres e obrigações estabelecidos fazemos alusão especial às normas que determinaram o uso do cinto de segurança obrigatório após tê-lo instituído como equipamento obrigatório. A eficácia desta norma demonstrou a necessidade de se expandir a obrigatoriedade do uso do cinto de segurança para as demais vias públicas, localizada no perímetro urbano das cidades.

Sobre esta matéria tramita no Congresso Nacional Projeto de Lei , que, se aprovado, tornará obrigatório o uso do cinto de segurança em todos os deslocamentos.

1.4 DADOS ESTATÍSTICOS DOS ACIDENTES DE TRÂNSITO

Para se combater com eficácia qualquer problema, o homem precisa conhecê-lo, quantificá-lo e dimensioná-lo. A estatística se revela como um eficiente instrumento para a visualização e compreensão do problema.

4 x Infelizmente no Brasil quando algum dado é apresentado com referência ao nosso trânsito, a confiabilidade é prejudicada por fatores diversos. As informações referentes aos acidentes de trânsito normalmente são extraídas dos Boletins de Ocorrências lavrados pelas Polícias Militares e não há uma padronização em nível de coleta de dados, cada Estado institui seu procedimento. A utilização de registros policiais em estudos epidemiológicos das mortes violentas são limitados quando se fala em acidente de trânsito, por fazerem referências aos óbitos no local e momento do sinistro, o que implica em sub-registro. A falta de critérios também é observada nos registros de vítimas com ferimentos leves e graves. *compreensão*

Conforme ressalta COSTA (1989), o número real de acidentes num determinado espaço geográfico, num intervalo de tempo, dificilmente é conhecido com exatidão, quer pela ineficiência dos métodos utilizados para quantificá-los, quer pela ineficiência de registros, porquanto nem sempre os envolvidos em um acidente solicitam ajuda ou conhecimento à autoridade policial, além disso que esses episódios nem sempre são flagrados.

1.4.1 - DADOS APRESENTADOS PELO MINISTÉRIO DA SAÚDE RELATIVOS A 1980.

Os dados apresentados em 1980 pelo Ministério da Saúde, dão conta das estatísticas de mortalidade no Brasil, situando os acidentes de trânsito dentro das causas externas, como segue:

a. Causas de Mortes - Brasil - 1980

Principais Grupos	%
Aparelho Circulatório	25,20
Mal Definido	21,47
Todas as Demais Doenças	18,62
Causas Externas	09,35
Infecciosas	09,25
Neoplastia	08,16
Aparelho Respiratório	07,94

Fonte : Brasil Ministério da Saúde

Apresentam também o número de óbitos por causa externas, como segue:

a. Óbitos por causas Externas - Brasil / 1980

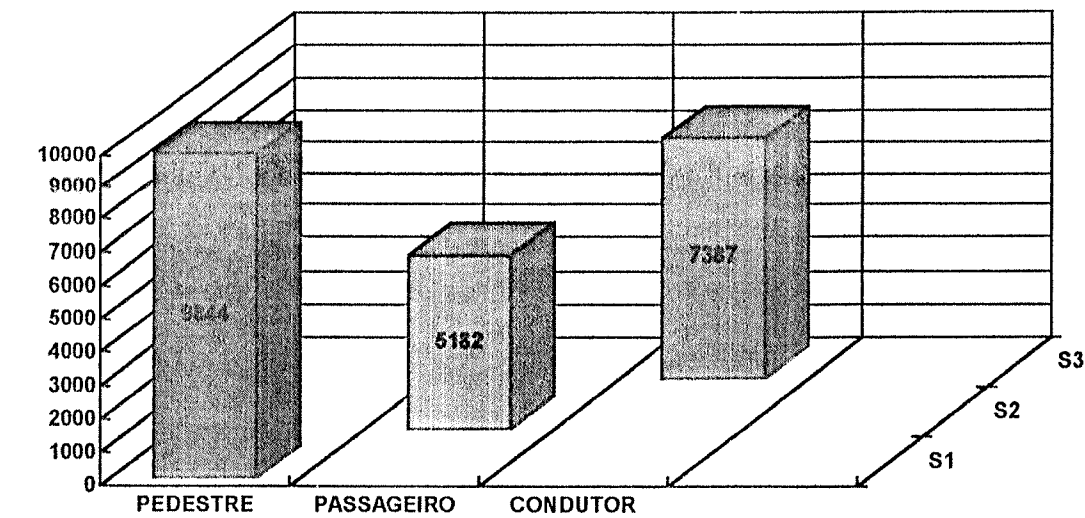
Tipo	Nº	%
Acidentes de Trânsito de Veículos Automotores	19.851	28,27
Demais Acidentes	18.487	26,33
Homicídios	13.911	19,81
Causas Externas de Tipo Ignorado	13.553	19,31
Suicídios	3.896	05,55
Outros Acidentes de Transporte	514	00,73

Fonte: Brasil da Saúde (SIC)

1.4.2 - MORTOS E FERIDOS EM ACIDENTES DE TRÂNSITO BRASIL, 1993

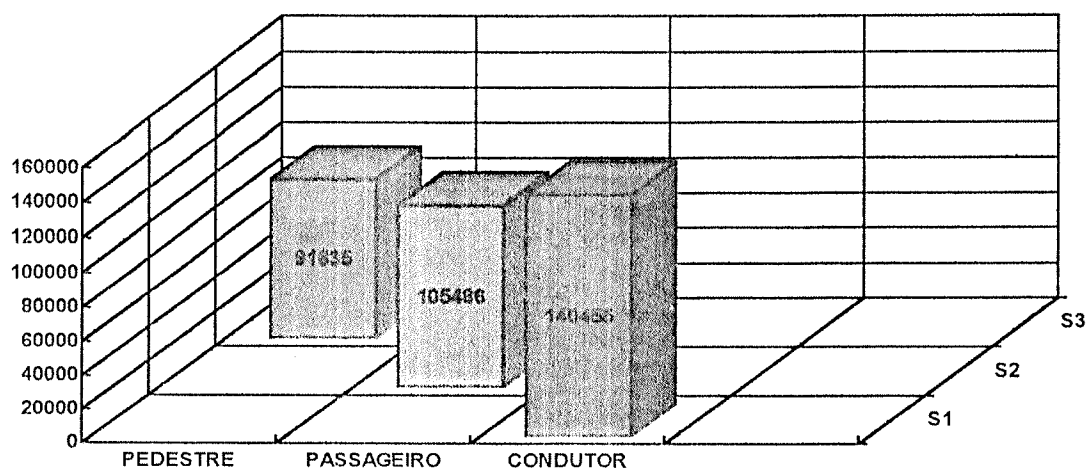
No ano de 1993, o trânsito provocou 22.393 (vinte e dois mil, trezentos e noventa e três) mortes e 337.576 (trezentos e trinta e sete mil, quinhentos e setenta e seis) feridos, num total de 246.633 (duzentos e quarenta e seis mil, seiscentos e trinta e três) acidentes com vítimas, assim discriminados.

a. Mortos em acidentes de trânsito por tipo: Brasil - 1993



Fonte: DENATRAN (1993)

b. Feridos em acidentes de trânsito por tipo - Brasil, 1.993

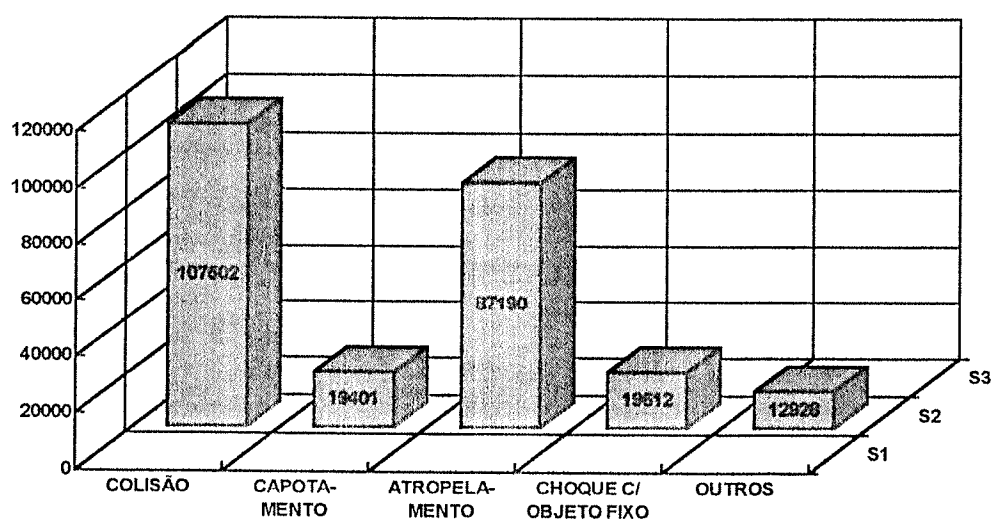


Fonte: DENATRAN (1993)

1.4.3 - ACIDENTES SEGUNDO A NATUREZA E MORTES POR UNIDADE FEDERATIVA

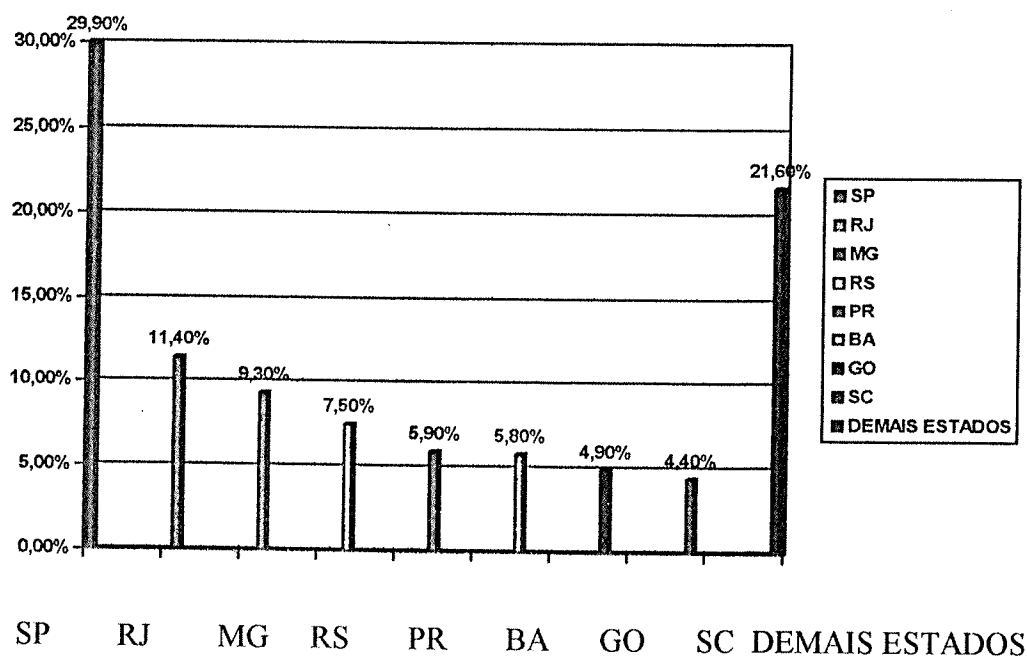
Observa-se que a violência de acidente de trânsito resulta em morte com maior constância nos casos de atropelamentos, pois o pedestre recebe o impacto diretamente em seu corpo, enquanto que passageiros e motoristas contam com a proteção dos componentes do veículo que, como uma armadura, o protegem ^{mes}parcialmente do acidente. No entanto, é grande o número de passageiros e condutores feridos, quadro que certamente seria revertido com a simples utilização do cinto de segurança.

a. Distribuição dos acidentes de trânsito com vítimas segundo a natureza - Brasil, 1993.



Fonte: DENATRAN (1993)

b. Distribuição de mortes por unidades da federação Brasil 1.993

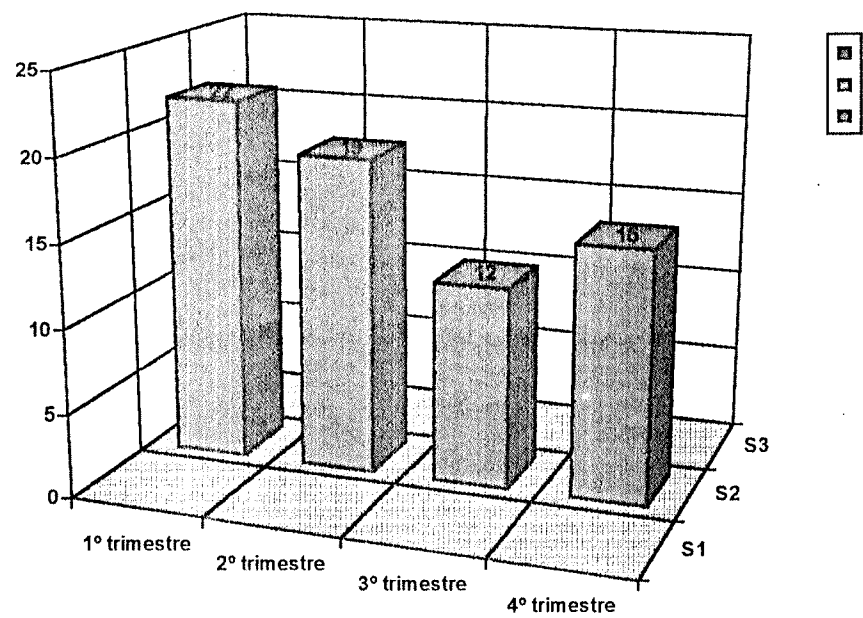


Fonte:-DENATRAN (1995)

1.4.4- ACIDENTES DE TRÂNSITO ENVOLVENDO VIATURAS DA PMGO

Na Polícia Militar do Estado de Goiás foram verificados os seguintes quantitativos e percentuais de trânsito envolvendo viaturas orgânicas.

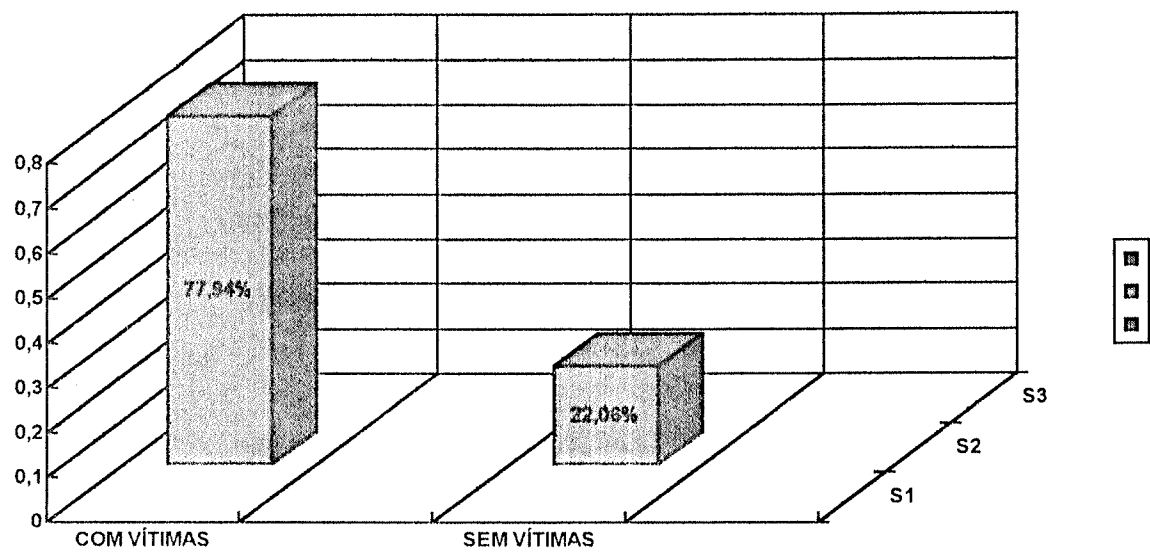
a. Distribuição de acidentes envolvendo viaturas da PMGO por trimestre - GOIÁS 1.994.



Fonte: PMGO

Dos 68 (sessenta e oito) acidentes havidos no ano de 1994, 13 foram com vítimas e 53 sem vítimas, representando o seguinte percentual:

b. Vitimação em acidentes de trânsito envolvendo viaturas da PMGO - 1994.



Fonte: PMGO - 1995

Sem vítimas 22,06% (vinte e dois vírgula zero seis) por cento

Com vítimas 77,94% (setenta e sete vírgula noventa e quatro) por cento

Considerando que a frota da PMGO soma 961 viaturas, 7,07 % destes se envolveram em acidentes de trânsito, um número relativamente elevado que inspira preocupação.

Dados de Jun / 95 fornecidos pela DAL

CAPÍTULO II

2 - O CINTO DE SEGURANÇA

2.1 - Aspectos Normativos

A Carta Magna de onde emana todo o ordenamento jurídico da Nação prevê no Título III, Capítulo II, Art. 22, XI, que "compete privativamente à União legislar sobre trânsito e transporte". Estabelece, portanto, nossa Constituição com sabedoria, exclusividade para a União tratar as questões de nosso trânsito, porquanto, por se tratar de matéria complexa e que requer procedimentos uniformes a serem aplicados nas diversas unidades que compõem nossa Federação, poderia sofrer interferências regionalistas se sua normalização fosse partilhada com os legislativos estaduais e municipais.

O Código Nacional de Trânsito (CNT), instituído pela lei 5.108, de 21/04/66, criou o Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN), conforme artigo 38, e lhe atribuiu as competências elencadas no art 5º de I a XIV.

O aludido diploma legal estabelece ainda no art 37, com as alterações impostas em seu parágrafo 2º, pelo Decreto-lei 237, de 28/02/76 :

Art 37 - Nenhum veículo poderá ser licenciado ou registrado, nem poderá transitar em via terrestre, sem que ofereça completa segurança e esteja devidamente equipado, nos termos deste código e seu regulamento.

Parágrafo 1º (...)

Parágrafo 2º - Os equipamentos obrigatórios dos veículos são determinados pelo Conselho Nacional de Trânsito.

Parágrafo 3º - (...)

Parágrafo 4º - (...)

O Regulamento do Código Nacional de Trânsito (RCNT), aprovado pelo Decreto nº 62.127 de 16/04/68, ao estabelecer no Art 82, o rol de equipamentos obrigatórios para os veículos, conforme determinava o caput do art 37 da Lei 5.108 (CNT), é omissivo quanto ao cinto de segurança.

O CONTRAN, através da Resolução 658/85, com fulcro na competência que lhe é atribuída pelo parágrafo 2º do art 37 do CNT, torna o cinto de segurança um equipamento obrigatório, Contudo, não preconiza a obrigatoriedade de seu uso.

Art 1º - É considerado equipamento obrigatório o cinto de segurança instalados nos veículos em circulação no território nacional.

Parágrafo único - Os automóveis, camionetas, caminhões, veículos mistos e os de transporte de escolares, só sairão da fábrica obrigatoriamente equipados com cintos de segurança em número correspondente ao de passageiros assentados, inclusive o condutor, que obedeçam as normas e técnicas fixadas pelo "SINMETRO".

Além da obrigatoriedade, a resolução 658/85 do CONTRAN fixa os critérios e requisitos para instalação de cintos de segurança, vincula o licenciamento entre outras exigências à do cinto de segurança e estabelece a sanção pelo descumprimento da norma.

Através da resolução 720/88, o CONTRAN tornou obrigatório o uso do cinto de segurança nas rodovias para os ocupantes dos veículos acima de 07 anos de idade.

Art 1º - Tornar obrigatório, nas rodovias, o uso do cinto de segurança pelos ocupantes dos veículos automotores de que trata o parágrafo único do artigo da resolução 658/85 - CONTRAN, a partir de 01 de janeiro de 1989."

§ 1º - A inobservância deste artigo constitui infração, sujeitando o condutor à penalidade prevista no Artigo 111 do Código Nacional de Trânsito.

§ 2º - A penalidade prevista no parágrafo anterior não será aplicada nos meses de janeiro a março de 1989, período em que a autoridade de trânsito e seus agentes orientarão os condutores quanto ao cinto de segurança.

§ 3º - As crianças, na faixa etária de 7 a 12 anos, deverão viajar somente nos bancos traseiros, quando o cinto de segurança instalado no banco dianteiro for do modelo diagonal.

§ 4º - As crianças menores de 7 anos de idade, não estão sujeitos ao cumprimento da determinação constante deste artigo, levando o condutor do veículo ou responsável pelos menores providenciar que as mesmas sejam transportadas com segurança, de acordo com a Resolução nº 611/83 - CONTRAN.

Observa-se que no período compreendido entre 1985 e 1988, o uso do cinto de segurança era facultativo, apesar de se tratar de equipamento obrigatório. Ao nosso ver, uma incoerência, somente corrigida com o advento da resolução 720/88 - CONTRAN.

A Resolução 611/83 que trata do "Transporte de menor em veículo automotor", considerando que estudos técnicos desaconselham a utilização do cinto de segurança em crianças até 07 anos de idade, bem como desobrigam as crianças entre 07 e 12 anos, da utilização do cinto diagonal, normatiza a conduta que deverá ser adotada para ocupantes das faixas etárias retro mencionadas:

Art 1º - Recomendar ao condutor de veículo classificado na espécie de passageiro (automóvel e misto) o transporte de menor de 07 anos de idade, somente nos bancos traseiros.

Parágrafo único - Idêntica recomendação estende-se às crianças de faixa etária entre 07 (sete) e 12 (doze) anos de idade,

quando o cinto de segurança instalado no banco dianteiro for de modelo diagonal.

2.2 - Aspectos técnicos e utilização

2.2.1 - Descrição técnica

O DETRAN do Paraná, ao editar o manual do "Motorista", intitulou o cinto de segurança como "Salva Vidas Terrestre" e o descreveu como "dispositivo simples que serve para proteger sua vida e diminuir as conseqüências dos acidentes. Ele impede, em casos de colisão, que seu corpo se choque contra o volante, painel e pára-brisas ou que seja projetado para fora".

✖ Consta ainda nesse manual que alguns motoristas pensam que poderão em caso de acidente, amortecer o choque com as partes internas do veículo, segurando firmemente ao volante. Isto é ilusório, porque a força dos braços só é eficaz a uma velocidade de até 10 Km/h.

✖ O cinto de segurança não evita o acidente, no entanto, age em seu grau de perversidade, atenuando-o, pois, prendendo o ocupante ao banco do veículo, absorve parte do impacto e evita a colisão interna.

✖ Os veículos modernos são preparados com material próprio pare se deformar em caso de impacto violento, agindo como amortecedor, para se preservar o espaço interno ocupado pelas pessoas. Esta tecnologia possibilita aos ocupantes do veículo que utilizam o cinto de segurança boa chance de saírem íntegros fisicamente em caso de acidente de trânsito.

A seguir, com nossas ilustrações abordaremos aspectos técnicos constantes no informativo “Shell Responde” nº 22.

2.2.2 - Tipos de cinto de segurança

2.2.2.1 - Cinto subabdominal

É o mais simples e foi o primeiro tipo a ser adotado nos veículos, consiste de uma faixa que passa horizontalmente sobre os quadris.





Desempenho - Aumenta em 33% as possibilidades de sobrevivência em acidentes com risco de morte.

Vantagens - Impede que a pessoa seja projetada para fora do veículo.

Inconvenientes - O impacto é absorvido por pequena área do corpo, nos assentos dianteiros mas impede que a pessoa bata com a cabeça no volante ou no painel.

✦ 2.2.2.2 - Cinto Diagonal

Atravessa diagonalmente o tronco da pessoa sobre dois pontos: um dos ombros e um dos lados do quadril.



Estado de Goiás
ACADEMIA DE POLÍCIA MILITAR
BIBLIOTECA

Desempenho - Aumenta em 44% as possibilidades de sobrevivência em acidentes com risco de morte.

Vantagens - Impede o choque da cabeça com o interior do veículo e distribui melhor o impacto no corpo do que o cinto subabdominal.

Inconvenientes - Existe a possibilidade de a pessoa escapar por baixo do cinto.

x 2.2.2.3 - Cinto de três pontos

É chamado de " Três pontos ", porque a pessoa fica presa ao veículo em três locais diferentes: dos dois lados do assento e no alto, junto à coluna central do veículo.



Desempenho - Aumenta em 51% as possibilidades de sobrevivência em acidentes com risco de morte.

Vantagens - Em testes realizados em todo o mundo, ^{o cinto de três pontos} é o que apresenta melhor desempenho. ~~O cinto de três pontos~~ soma as vantagens do subabdominal e do diagonal. O cinto de segurança de três pontos impede que a pessoa seja projetada para fora, que escape por baixo do cinto e impede o choque com as partes internas do veículo.

✕ Existem dois tipos de cinto de segurança de três pontos: o sem retrator, que necessita de ajustes, e o retrátil, que dispensa regulagem e se ajusta ao corpo da pessoa, cedendo aos movimentos leves, o que permite maior conforto e mobilidade.

✕ Desde 1984 os veículos passaram a ser fabricados com cinto de três pontos retrátil nos bancos da frente.

2.3- Mitos e verdades sobre o cinto de segurança.

Existe um consenso mundial, amplamente confirmado pelas estatísticas, de que o cinto de segurança reduz sensivelmente a gravidade das lesões em caso de acidentes.

BEUX (1986) alerta para a necessidade de que todos devem ser convencidos, através de procedimentos educativos sobre a necessidade de se usar o cinto de segurança. Existem restrições de ordem psicológica que muitos apontam, sobretudo nos casos em que haja incêndio e imersão ou acidente grave, em que a vítima fica presa e até inconsciente.

✦ Sobre o cinto de segurança existem mitos que às vezes são proferidos e defendidos com o único propósito de se estabelecer um álibi favorável ao desuso.

✦ Algumas pessoas se julgam invulneráveis e pensam que o acidente de trânsito somente ocorre com os outros. Temos a certeza de que diversos paraplégicos, mutilados ou mortos também mantinham esta concepção até a fração de segundo imediatamente anterior ao acidente que os vitimou.

A pesquisa bibliográfica nos permitiu identificar nos diversos manuais, panfletos, folhetos educativos, etc., situações normalmente alegadas por desafetos do uso do cinto de segurança, bem como as verdades que envolvem estas mesmas pregações, conforme anotações que se seguem.

✦ **Mito** - Quem dirige bem não sofre acidentes, portanto não precisa usar cinto.

✦ **Verdade** - Mesmo dirigindo bem, participamos do mesmo trânsito que abriga condutores imprudentes, negligentes e imperitos, o que torna provável o envolvimento de um motorista prudente em um acidente para o qual em nada contribuiu.

Mito - Se usar o cinto de segurança, eu vou parecer medroso ou ridículo.

Verdade - Os feridos ou mortos em acidentes, bem como as pessoas responsáveis não irão ridicularizá-lo.

Mito - Eu quase não dirijo em estradas.

Verdade - As estatísticas registram que a maioria dos acidentes de trânsito ocorrem no perímetro urbano e num raio de até 5 Km da residência do condutor.

No perímetro urbano existem inúmeros pontos de conflito ou interferências no ato de dirigir (cruzamentos, lombadas, depressões, pedestres, etc.), o que torna o acidente bastante provável.

* **Mito** - Posso ficar preso e morrer por causa do cinto de segurança, em caso de incêndio ou de submersão.

* **Verdade** - As estatísticas mundiais dizem que nos acidentes de trânsito, os casos de incêndio são apenas de 0,2%, ou seja, em cada grupo de mil acidentes, apenas dois resultam em incêndio, e 0,3% nos casos de imersão, isto é, três para cada grupo de mil.

↓ Se o veículo cair na água e seus ocupantes não estiverem usando o cinto de segurança, com o choque poderão ficar feridos ou até inconscientes, o que dificultará ou impedirá a saída do interior do veículo, conduzindo a situação a resultados nefastos. Estando usando o cinto, mesmo no caso de imersão ou incêndio, estando consciente e íntegro fisicamente, o ocupante terá melhores oportunidades de se salvar.

Mito - O cinto de segurança não agüentará meu peso em caso de acidente.

✕ **Verdade** - O cinto de segurança foi construído para agüentar uma carga mínima de 2.200 Kg, o que corresponde a um choque contra um obstáculo fixo à velocidade de 60 Km/h.

✕ **Mito** - É mais perigoso ficar preso pelo cinto do que ser lançado para fora do veículo.

✕ **Verdade** - Ser lançado para fora do veículo significa quase sempre a morte. Todos os testes mostram que as maiores chances de escapar sem ferimentos graves é quando se fica no interior do veículo, porque o pára-choque e a carroceria absorvem a maior parte do impacto.

✕ **Mito** - No caso de acidente posso segurar em alguma parte do veículo e com isto impedir o choque com seus componentes internos.

✕ **Verdade** - Ledo engano de quem tem esta certeza, pois o acidente ocorre em frações de segundos, o que dificulta, e na maioria das vezes inviabiliza, qualquer reação por parte da vítima. Mesmo nos casos em que a reação é possível, o organismo humano consegue suportar a força do impacto em velocidades que não exceda a 10 Km/h.

✕ Para se ter uma idéia do perigo, uma colisão a 50 Km/h equivale a uma queda do 4º andar de um prédio. Numa colisão a 60 Km/h, um adulto de 60 Kg, sem cinto, é arremessado com a força equivalente a uma tonelada.

Mito - O cinto de segurança é desconfortável

✧ **Verdade** - O cinto de segurança é uma questão de hábito e disciplina, depois que se acostuma, a sensação é de segurança e não de desconforto. O cinto mantém o corpo na posição correta e dá mais estabilidade na curvas e freadas. Os cintos modernos permitem movimentos livres e ao mesmo tempo agem prontamente em situação de perigo.

✧ **Mito** - O cinto de segurança é muito caro

✧ **Verdade** - É infinitamente mais barato do que a segurança, a saúde e a vida de sua família.

✧ **Mito** - Em muitos acidentes são os cintos os causadores de lesões no motorista e passageiro.

✧ **Verdade** - As lesões eventualmente causadas pelos cintos se devem ao uso incorreto, no entanto mesmo nestas situações, sem o seu uso as lesões teriam sido de maior gravidade. O cinto absorve o impacto e o distribui por uma área maior do corpo, minimizando seus efeitos.

CAPITULO III

3. Análise dos resultados

Como amostra elegemos as 18 Unidades Operacionais da Polícia Militar do Estado de Goiás, quais sejam, do 1º ao 13º BPM, de Batalhões de Policiamento de Trânsito, Rodoviário, Florestal, Choque e Regimento de Polícia Montada. Para cada unidade foram remetidos 11 Formulários sendo um específico para o oficial chefe da Seção de manutenção e transportes, e 10 para os militares que atuam como comandantes de guarnição ou patrulheiros.

A amostra buscou abranger um total de 198 militares, e à exceção do 4º BPM, com sede em Anápolis, todas as demais Unidades aplicaram e nos remeteram os formulários, mesmo que parcialmente preenchidos.

Conseguimos, portanto, pesquisar 180 militares, o que significa 93,75% do que foi proposto. Um resultado que consideramos excepcional, dada a dimensão do Estado, a diversidade de Unidades Operacionais e o grau de saturação administrativa que nelas se verifica.

Concomitantemente realizamos pesquisa de campo com guarnições policiais para mensurarmos a interferência do uso do cinto de segurança no desenvolvimento operacional.

3.1- Pesquisa realizada com os chefes das seções de transporte

Foram formuladas 05 perguntas com o escopo de nos informar sobre a situação das viaturas e relacionamento com os motoristas nas questões concernentes ao cinto de segurança. Sobre o que foi arguido obtivemos os resultados que se seguem.

Quadro 01 Número de viaturas das Unidades Operacionais, exceto motocicletas, motonetas e similares (maio - 1995)

UNIDADE	NÚMERO DE VIATURAS	UNIDADE	NUMERO DE VIATURAS
1º BPM	30	10º BPM	29
2º BPM	28	11º BPM	29
3º BPM	32	12º BPM	26
4º BPM	////////	13º BPM	42
5º BPM	45	BPRv	59
6º BPM	19	RPMont	13
7º BPM	33	BPTran	23
8º BPM	20	BPCh	39
9º BPM	10	BPMFlo	15
SUB TOTAL	217	SUB TOTAL	275
TOTAL	492 VIATURAS		

Fonte: - Pesquisa realizada nas unidades operacionais da PMGO

O percentual referente à inexistência do cinto de segurança nas viaturas é alto, principalmente se considerarmos a obrigatoriedade de sua instalação, conforme preconiza a resolução 658/85 do CONTRAN.

A situação demonstrada neste quadro é grave, porquanto, não dispondo deste equipamento obrigatório estas viaturas não podem circular em via pública, para não ferir os dispositivos do Código Nacional de Trânsito, deixando, por conseguinte, de prestar serviço à comunidade.

Quadro 03 - Nº de acidentes envolvendo viaturas operacionais 1994 e 1995.

ANO	NÚMERO DE ACIDENTES	%
1994	36	56,25
1995	28	43,75
TOTAL	64	100,00

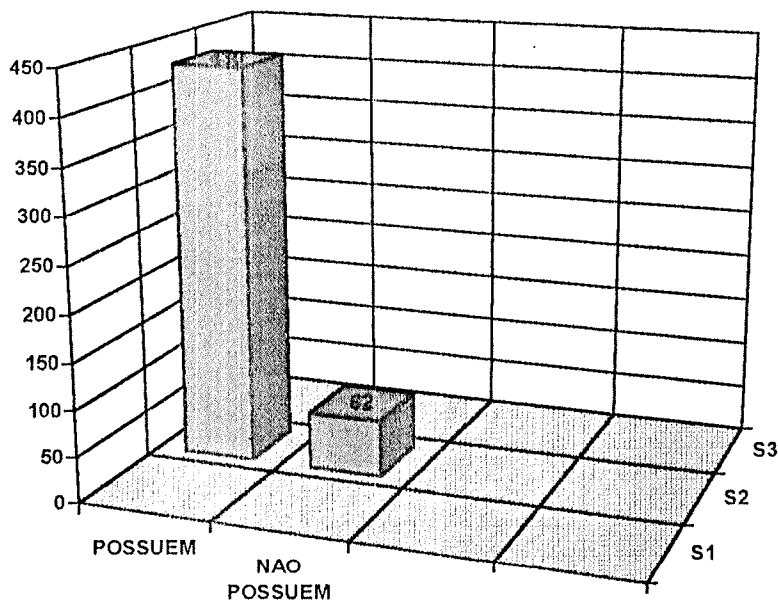
Fonte - Pesquisa realizada nas unidades operacionais da PMGO

No número de acidentes do ano de 1995, devemos considerar que foram computados apenas os dados referentes aos meses de janeiro a maio, enquanto que para o ano de 1994 foram totalizados os 12 meses. Deduz-se, portanto, uma tendência ascendente quanto ao surgimento de acidentes de trânsito na Corporação. Em apenas 05 meses (janeiro a maio) ocorreram 77,78 % do número de acidentes verificados em 1994, constatação esta que

Como se pode verificar no quadro ^{anterior} acima, apenas não dispomos dos dados referentes ao 4º BPM. Os quantitativos numéricos aqui expressados nos permitirão estabelecer analogias com as demais respostas.

O 9º BPM apresenta um número reduzido de viaturas, se comparado com o das demais unidades operacionais. O baixo índice apresentado pelo BPMTrân se justifica pelo fato de não termos incluído na ^{pesquisa} pergunta as viaturas de duas rodas.

Quadro-2- Existência de cinto de segurança nas viaturas (maio -95)



Fonte: - Pesquisa realizada nas Unidades operacionais da PMGO

De um total de 492 (quatrocentas e noventa e duas) viaturas, 430 (quatrocentas e trinta) possuem o cinto de segurança, o que equivale a 87,40 %, e 62 (sessenta e duas) não possuem este equipamento, representando 08,96 %.

sugere um estudo minudente sobre as causas deste fenômeno para se adotar conduta corretiva.

Quadro 04 - Instrução ao efetivo sobre a correta utilização do cinto de segurança.

EFETIVO	FREQUÊNCIA	
	ABSOLUTA	%
Todo	08	47,06
Ninguém	06	35,29
Parte	03	17,65
TOTAL	17	100,00

Fonte - Pesquisa realizada nas Unidades Operacionais da PMGO

Em 03 Unidades a instrução sobre a forma correta de se utilizar o cinto de segurança não é realizada, enquanto que em 06 unidades apenas parte do efetivo é instruída.

A incorreta utilização do cinto pode ser tão maléfica quanto não usá-lo, por isto a instrução se torna necessária e deve atingir o efetivo integral das Unidades.

Quadro 05 - Orientação para que os militares utilizem o cinto de segurança no perímetro urbano.

VARIÁVEL	FREQUÊNCIA	
	ABSOLUTA	%
- Não, pois não é obrigatório o seu uso	07	46,67
- Não, pois pode trazer prejuízo a atividade policial	03	20,00
- Sim, pois salva vidas	05	33,33
- TOTAL	15	100,00

Fonte: Pesquisa realizada nas Unidades Operacionais da PMGO

O quadro acima demonstra que 66,67 % dos oficiais chefe das seções de transporte não orientam o efetivo a utilizar o cinto de segurança no perímetro urbano, visto não se tratar de equipamento de uso obrigatório, ou então, pela crença de que sua utilização é incompatível com a atividade policial militar.

33,33 % dos Oficiais pesquisados estimulam sua utilização independente da obrigatoriedade legal, por acreditarem em sua eficiência.

3.2 - Pesquisa realizada com motoristas e patrulheiros nas unidades operacionais.

Foram formuladas 10 perguntas para que pudéssemos verificar o conhecimento do aspectos técnicos sobre o cinto de segurança, frequência de utilização e o grau de aceitabilidade quanto à sua utilização compulsória.

Quadro 06 - Frequência do uso do cinto de segurança quando em deslocamento nas viaturas da PMGO.

VARIÁVEL	FREQUÊNCIA	
	ABSOLUTA	%
- Somente nas rodovias onde o uso é obrigatório	36	22,22
- Nas rodovias e demais logradouros	32	19,75
- Somente no perímetro urbano onde o risco é maior	-	-
- Nas rodovias e às vezes nos demais logradouros	39	24,07
- Não utiliza o cinto	55	33,96
- TOTAL	162	100,00

Fonte - Pesquisa realizada nas Unidades Operacionais da PMGO

Constata-se que 107 militares, o que corresponde a 66,04 % da amostra, utilizam regularmente o cinto de segurança nas rodovias, conforme estabelece a norma de trânsito em vigor. Destes militares, 32 afirmam que também utilizam o cinto de segurança nas demais vias públicas, o que corresponde a 19,75 % do total, e 39 militares eventualmente o utilizam nos locais onde não há obrigatoriedade.

Surpreendente foi a constatação de que 55 militares, correspondentes a 33,96 %, declararam que não utilizam o cinto de segurança em nenhuma oportunidade, o que fere dispositivos legais em vigor, bem como normas estatuídas pela Corporação.

Quadro 07 - Envolvimento de militares em acidentes de trânsito e eficiência do cinto de segurança

VARIÁVEL	FREQUÊNCIA	
	ABSOLUTA	%
- Já se envolveu e, estando utilizando o cinto de segurança não sofreu lesões.	11	06,96
- Já se envolveu e, mesmo estando utilizando o cinto de segurança sofreu lesões físicas.	03	01,90
- Nunca se envolveu.	115	72,79
- Já se envolveu e não utilizava o cinto de segurança, motivo pelo qual sofreu lesões físicas.	17	10,76
- Já se envolveu e não utilizava o cinto de segurança, o que colaborou para que não sofresse lesões físicas.	12	07,59
- TOTAL	158	100,00

Fonte - Pesquisa realizada nas Unidades Operacionais da PMGO

O quadro acima nos permite deduzir o quanto é comum o acidente no meio policial militar, fato este que pode estar relacionado com as peculiaridades que norteiam esta atividade, pois 43 policiais, representando 27,27% da amostra, já se envolveram em acidente de trânsito, ou seja, quase 1/3 (um terço) dos pesquisados.

A pergunta foi respondida por 158 militares e destes 06,96% que se envolveram em acidente de trânsito tiveram sua integridade física preservada pelo cinto de segurança, e 10,76% dos que se envolveram em acidente de trânsito sofreram lesões em decorrência de sua não utilização. Estes dois dados endossam a assertiva de que o cinto de segurança constitui um eficiente mecanismo que atenua ou evita os danos decorrentes dos acidentes.

Contrariamente, 07,59% dos pesquisados responderam que somente não se lesionaram por não estarem no momento do acidente usando o cinto de segurança.

Quadro 08 - Necessidade de imprimir velocidade excessiva no desempenho da atividade policial militar (Perseguição, cerco, bloqueio, interceptação, socorro a vítimas, etc.)

VARIÁVEL	FREQUÊNCIA	
	ABSOLUTA	%
- Frequentemente	20	12,35
- Eventualmente	55	33,95
- Raramente	30	18,52
- Nunca participou deste tipo de ação / operação	14	08,64
- Embora tenha participado, não excedeu à velocidade	43	26,54
- TOTAL	162	100,00

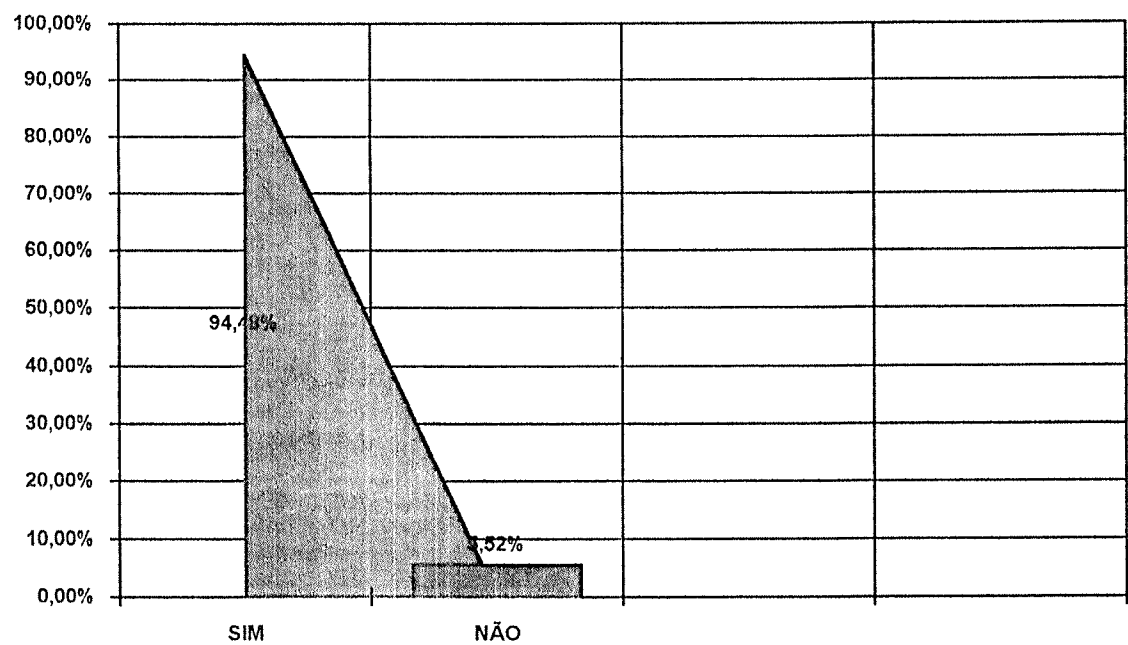
Fonte - Pesquisa realizada nas Unidades Operacionais da PMGO

É inquestionável que o exercício da atividade policial militar requer, em situações de emergência ou urgência, rapidez no atendimento, e isso pode implicar em risco para os militares. O próprio legislador, ao elaborar o Código Nacional de Trânsito, prevendo esta necessidade, ao tratar das regras gerais de circulação, estabeleceu as prerrogativas de livre trânsito e estacionamento para as viaturas policiais militares.

A lei não estimula o excesso de velocidade nem a execução de manobras de risco, o que pode ensejar em risco desnecessário para os demais usuários da via pública; a doutrina interna da Corporação também reprova estas atitudes no exercício da atividade policial, no entanto, na prática, sabemos que estes

preceitos não são observados na íntegra, como demonstra o quadro anterior, no qual 64,82% dos pesquisados, mesmo que 'raramente', se vêem obrigados a exceder na velocidade ou a efetuarem manobras de risco.

Quadro 09 - Confiabilidade na eficiência do cinto de segurança como instrumento atenuador das consequências em caso de acidente de trânsito.

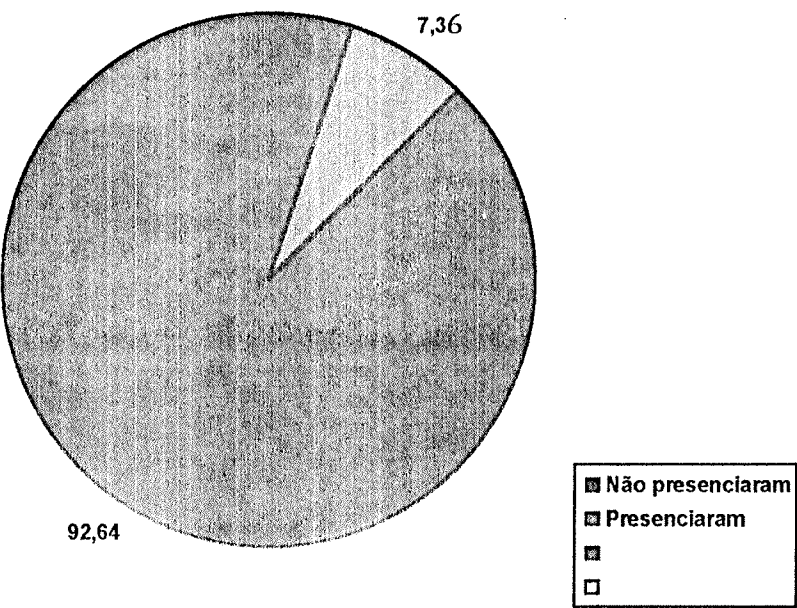


Fonte - Pesquisa realizada nas Unidades Operacionais da PMGO

Pequena parcela dos pesquisados, isto é, 5,52% não acreditam na eficiência do cinto de segurança. Este percentual equivale a 09 policiais, de um total de 163.

As justificativas apresentadas pela descrença foram as de que o cinto pode dificultar o atendimento rápido de uma ocorrência, que não tem servibilidade em acidentes violentos e que pode impossibilitar a saída dos ocupantes em caso de incêndio.

Quadro 10 - Militares que presenciaram acidentes em que os ocupantes dos veículos envolvidos não conseguiram se desvencilhar do cinto de segurança, ficando portanto preso no interior do veículo.



Fonte - Pesquisa realizada nas unidades operacionais PMGO

12 policiais militares presenciaram acidentes em que algum dos ocupantes não conseguiu se desvencilhar do cinto de segurança, enquanto que 151 não tiveram contato com a situação definida em questão.

Destes 12 policiais militares apenas 07 descreveram como foi o acidente conforme foi proposto na formulação da pergunta.

Na descrição do fato em um acidente o motorista ficou atordoado, inconsciente, motivo pelo qual não soltou o cinto, em um caso o cinto estava emperrado, em 02 casos os ocupantes ficaram presos nas ferragens e ao cinto em virtude do grau de deformação dos componentes do veículo, em um caso, o banco deformou e prendeu a presilha do cinto, porem sem maiores consequências para o ocupante e em dois casos há registro de que após forte embate dos veículos com caminhões os ocupantes ficaram presos ao cinto e morreram carbonizados pelo fogo decorrente do acidente.

Quadro 11 - Opinião do militares sobre o cinto de segurança

VARIÁVEL	FREQUÊNCIA	
	ABSOLUTA	%
- O cinto de segurança impede a saída do carro em caso de incêndio ou afogamento.	20	12,35
- Em caso de acidente, é melhor ser arremessado para fora do veículo do que ficar dentro dele.	02	01,23
- O cinto de segurança é necessário apenas em alta velocidade e em percursos longos.	11	06,79
- O cinto de segurança é dispensável quando o motorista é cauteloso e respeita as leis.	08	04,94
- O cinto de segurança é um eficiente equipamento para reduzir a gravidade das lesões em caso de acidentes de trânsito.	121	74,69
- TOTAL	162	100,00

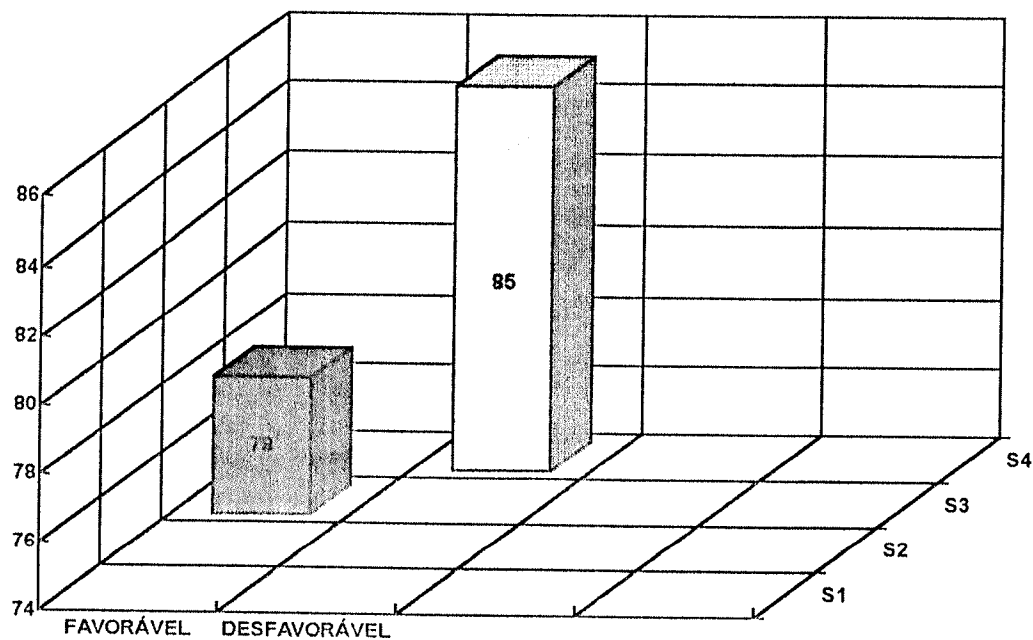
Fonte - Pesquisa realizada nas Unidades Operacionais da PMGO

Observa-se que de forma majoritária os policiais militares reconhecem o cinto de segurança como um eficiente mecanismo na redução da gravidade dos acidentes de trânsito. E esta assertiva é amplamente ratificada pelos diversas estatísticas regularmente divulgadas sobre o assunto.

01,23% dos pesquisados preferem ser arremessados para fora do veículo a ficarem seguros pelo cinto de segurança, mesmo sabendo que sendo arremessados se chocarão com outro objeto, causando o que chamamos de segundo acidente.

12,35% da amostra visualizam o cinto de segurança como fator impeditivo à saída do interior do veículo nos casos de incêndio e afogamento, reprovando, por conseguinte e de forma implícita sua utilização.

Quadro 12 - Opinião dos policiais militares quanto à obrigatoriedade de uso do cinto de segurança no perímetro urbano.



Fonte - Pesquisa realizada nas Unidades Operacionais da PMGO

Como a pergunta referente ao quadro 13 sugeriu uma justificativa houve diversos posicionamentos por parte dos pesquisados. Reunimos as justificativas

em dois grupos distintos, os que foram favoráveis e os que foram desfavoráveis à utilização compulsória do cinto no perímetro urbano.

Alegações mais freqüentes dos favoráveis:

- O cinto de segurança proporciona maior segurança evitando lesões em possíveis acidentes.

- Além de evitar lesões a utilização serve de exemplo para sociedade.

- A maioria dos acidentes ocorre no perímetro urbano.

- A atividade policial requer rapidez nos deslocamentos.

- Mesmo em velocidades baixas o cinto é útil.

- Proporciona maior sensação de segurança para ocupante e motorista.

- O acidente atinge a todos sem distinção.

- Em momentos críticos o policial militar saberá discernir quando a utilização é desaconselhável.

Alegações mais frequentes dos desfavoráveis:

- É um impecílio em casos de urgência e poderá trazer consequências funestas para o policial militar, mormente em ocorrências de vulto, em que o tempo é fator preponderante.
 - O cinto pode ser o problema e não a solução como no clássico caso "Dener".
 - O cinto é desnecessário, basta dirigir com cautela.
 - Em caso de acidentes dificulta a saída dos ocupantes do interior do veículo.
 - Dificulta a ação do motorista.
 - Precisamos descer da viatura com muita frequência.
 - Atrapalha o desempenho do serviço policial.
-

Quadro 13 - Conhecimento dos policiais militares sobre o cinto de segurança e sua correta utilização.

VARIÁVEL	FREQUÊNCIA	
	ABSOLUTA	%
- Conhece todos os tipos, mas não sabe como utilizá-los	16	10,06
- Conhece todos os tipos e sabe como utilizá-los	74	46,54
- Conhece apenas um tipo, mas não sabe como utilizá-lo	05	03,14
- Conhece apenas um tipo e sabe como utilizá-lo	59	37,12
- Desconhece todos os tipos	05	03,14
- TOTAL	159	100,00

Fonte - Pesquisa realizada nas Unidades Operacionais da PMGO

Verifica-se que 16,34% da amostra desconhecem a forma correta de se utilizar o cinto de segurança, embora alguns conheçam determinado tipo de cinto, e 83,66% conhecem a técnica de utilização.

O quadro acima demonstra a necessidade de ampla campanha interna com o fito de instruir a tropa sobre a utilização do cinto de segurança, pois seu uso incorreto pode ser tão maléfico quanto a não utilização.

Quadro 14 - Viaturas da Unidade dotadas de cinto de segurança.

VARIÁVEL	FREQUÊNCIA	
	ABSOLUTA	%
- Todas possuem e em perfeito funcionamento	44	29,53
- Todas possuem mas em algumas não funcionam	52	34,90
- Algumas não possuem	52	34,90
- Nenhuma possui	01	00,67
- TOTAL	149	100,00

Fonte - Pesquisa realizada nas Unidades Operacionais da PMGO

Do quadro 14, pode-se deduzir a necessidade de uma vistoria de forma ampla nas viaturas da PMGO, para que se constate quais viaturas não possuem cinto de segurança, que é um equipamento obrigatório, e quais os cintos que, embora instalados, necessitam de manutenção e ou substituição.

Um militar respondeu que nenhuma viatura em sua unidade possui o cinto de segurança. Embora tenhamos computado este dado, suspeitamos de sua veracidade, pois a resposta é incompatível com os dados apresentados pelos Chefes da Seção de Manutenção e Transportes e demais militares da mesma Unidade. Esta resposta deve estar alicerçada no desconhecimento.

Quadro 15 - Em qual velocidade o policial militar acredita que o acidente de trânsito poderá ser fatal para motoristas e passageiros que não se utilizam do cinto de segurança.

VARIÁVEL	FREQUÊNCIA	
	ABSOLUTA	%
- 10 Km/h	18	11,61
- 20 Km/h	09	05,81
- 30 Km/h	08	05,16
- 40 Km/h	17	10,97
- 50 Km/h	24	15,48
- 60 Km/h	22	14,19
- 70 Km/h	13	08,39
- Acima de 70 Km/h	44	28,39
TOTAL	155	100,00

Fonte - Pesquisa realizada nas Unidades Operacionais da PMGO

Na óptica de 66,45% dos pesquisados, o acidente poderá ser fatal em velocidades acima de 40 Km/h, velocidade esta normalmente praticada nas rodovias, fora do perímetro urbano. E no julgamento de 33,55%, o acidente, mesmo em velocidades baixas, inferiores a 40 Km/h, pode ser fatal. Ressaltamos que a atividade de radiopatrulhamento deve ser desenvolvida em velocidade compatível com a via e que permita o exercício da atividade de policiamento, portanto, o deslocamento normalmente deverá ocorrer em velocidade moderada.

3.3 - Observação de interferência do cinto de segurança no desenvolvimento do serviço operacional.

Foram observadas 10 guarnições policiais, algumas constituídas especificamente objetivando a pesquisa. Constatamos que a utilização do cinto de

segurança é perfeitamente compatível com a atividade policial militar, porquanto os empenhos para atendimento de ocorrências, bem como local de abordagem e natureza do delito, quase que em sua totalidade, são definidos com antecedência, o que permite aos integrantes das guarnições se desvencilharem do cinto momentos antes do início das ações/operações.

Estatisticamente, conforme dados obtidos no COPOM de Goiânia, é quase que nulo o índice de ocorrências, em que o PM depara com uma situação de emergência, na qual o fator tempo suplanta a necessidade de adoção de medidas de segurança, no que tange a hierarquia de prioridades.

Constatamos também que a soltura do cinto de segurança do motorista pode perfeitamente ser executada simultaneamente com a redução da velocidade da viatura para fins de abordagem, pois os mecanismos de controle da máquina permite a liberação da mão direita sem prejuízo para a dirigibilidade; inclusive as mudanças de marchas foram projetadas para serem efetuadas desta forma, com exceção dos veículos com câmbio automático, o que não é o caso das viaturas policiais em estudo.

Esse sincronismo pode ser obtido através de instrução e treinamento prático para se chegar a um estágio de automação, na qual o "colocar e retirar" o cinto de segurança terá o mesmo significado de abrir a porta da viatura, girar a maçaneta do vidro lateral ou operar o painel de controle.

Os pesquisados demonstraram sentir maior segurança e confiabilidade, quando, em deslocamento, estão presos ao banco pelo cinto de segurança, que lhes permite melhor equilíbrio e sustentação do corpo na posição desejada, nas

curvas, depressões, lombadas e demais interferências que atuam no sentido de deslocamento ou desestabilidade do veículo.

Estando o veículo em repouso e os pesquisados cientes de que iriam executar uma operação de retirada do cinto de segurança, o tempo gasto para efetuá-la foi em média de 02 (dois) segundos. Contudo, verificamos que este tempo pode perfeitamente ser reduzido com o uso rotineiro e com o treinamento que o uso permitirá. Obviamente o equipamento tem que apresentar perfeito funcionamento e o efetivo estar adestrado para utilizá-lo.

Um dos nossos objetivos foi o de verificar o aspecto que envolve a condução de um preso algemado, portanto tolhida sua capacidade de reação; no caso de um acidente de trânsito ficará a mercê da inércia sem ter como se defender. Teria a Corporação que estabelecer uma ação para prevenir este risco previsível e assegurar a preservação da integridade física do preso?

O Código Penal Brasileiro, em seu artigo 132, enuncia que é crime: “Expor a vida ou a saúde de outrem a perigo direto e eminente”. A lei prevê uma pena de detenção para o agente, de três meses a um ano, se o fato não constituir crime mais grave.

Portanto, a Polícia Militar deve munir-se de cautela e adotar medidas que impeçam ou atenuem os riscos para o conduzido em caso de acidente de trânsito. A única alternativa que vislumbramos é a de firmá-lo no banco por meio do cinto de segurança.

CAPÍTULO IV

4. DISCUSSÃO

O quadro situacional de trânsito no Brasil expressa uma realidade caótica e preocupante, em virtude do grande número de acidentes que ceifam inúmeras vidas e mutilam milhares de pessoas, tornando-as improdutivas e dependentes de um precário sistema previdenciário.

As estatísticas dos acidentes apresentam dimensões epidemiológicas constituindo-se num grande problema de segurança pública nacional.

O acidente de trânsito, além dos resultados que decorrem de forma imediata, atinge por extensão e de forma indireta um grande número de pessoas, porquanto o socorro e tratamento das vítimas geram despesas ao sistema de saúde, que é mantido por todos os contribuintes, através dos impostos arrecadados. Incumbe-nos, por conseguinte, a busca de mecanismos que, interferindo nas causas, propiciem reversão do quadro que ora se esboça.

Neste contexto o cinto de segurança se apresenta como um eficiente mecanismo que pode evitar até 70% das mortes bem como a maioria das lesões. Hoje já se verifica através da mídia que se forma um consenso mundial em torno da questão e vários países já adotaram como equipamento de uso obrigatório em todos os deslocamentos. Se a eficiência do cinto de segurança foi comprovada e verificada através de inúmeros experimentos, porque não adotá-la em nosso país para atenuarmos o sofrimento das pessoas e prejuízos econômicos provenientes dos acidentes.

No dia 08 de maio de 1995, enquanto concluíamos o presente trabalho, o Exmo Sr CEL PM José Jorge Vieira, Digníssimo Comandante Geral da Polícia Militar do Estado de Goiás, usando da competência que lhe é atribuída pelos Artigos 3º e 4º da Lei 8.125, de 18 de junho de 1975, e com fulcro nos princípios da oportunidade e antecipação, lavrou Portaria determinando que as guarnições utilizem, a título exemplar, o cinto de segurança em todos os deslocamentos nas viaturas da Polícia Militar.

O ato administrativo exarado pelo Exmo Sr Cmt Geral foi publicado na Academia de Polícia Militar, através de transcrição, no Boletim Interno (BI) nº 043, de 06 de junho de 1995, momento em que tomamos conhecimento de seu conteúdo.

A medida adotada pelo Comando da Corporação corrobora com nossa hipótese de que a utilização compulsória do cinto de segurança nas viaturas da PMGO atuará no grau de perversidade do acidente, atenuando ou evitando as lesões que dele poderão advir.

Estado de Goiás
ACADEMIA DE POLÍCIA MILITAR
BIBLIOTECA

Pode-se questionar a validade da aludida norma, visto que a Constituição atribui competência exclusiva à União para legislar em matéria de trânsito. Entendemos, entretanto, que o ato administrativo é perfeito e reúne todos os elementos que devem constituir-lo, pois a medida visa a padronizar o comportamento de seus integrantes e não tem efeitos externos. Trata-se simplesmente de uma prerrogativa prevista na Lei de Organização Básica da PMGO.

Reputamos como oportuno este acontecimento e que nosso trabalho sirva como instrumento para se formar convicção junto à tropa, pois reúne dados que tornam inequívoca a utilidade do cinto de segurança na Corporação.

A idéia do cinto de segurança surgiu em 1903 e seu mentor foi Gustavé Désiré Lebreau que a patenteou sob o título "Suspensórios protetores para veículos automotores". Esta idéia surgiu numa época em que poucos veículos circulavam nos logradouros públicos. Hoje o grau de saturação das vias resulta numa série de conflitos para os diversos usuários ocasionando com muita frequência graves acidentes.

A polícia militar se apresenta como ativa participante do trânsito, pois no desenvolvimento de suas atividades executa o policiamento motorizado que a insere no contexto em estudo. A atividade policial como partícipe do trânsito requer tratamento exclusivo em função dos riscos que a envolvem e do caráter de urgência que frequentemente se manifesta em suas ações.

O próprio Código Nacional de Trânsito reconheceu esta necessidade, ao estabelecer em seu artigo 13, item 'X': ' Os veículos destinados a socorros de

incêndio, as ambulâncias e os de polícia, além da prioridade de trânsito, gozam de livre circulação e estacionamento, quando em serviço de urgência e devidamente identificados por dispositivos de alarme e de luz vermelha intermitente.' (SIC)

Essa prioridade, livre circulação e estacionamento, preconizados no Artigo 13, Item X, representam uma situação de perigo para as guarnições de radiopatrulhamento, porque vão atuar numa realidade em que a malha viária se apresenta carente de manutenção, com sinalização estatigráfica implantada de forma deficiente, com uma frota de veículos circulante com equipamentos em mal estado de conservação e condutores formados através de um processo bastante discutível.

A pesquisa por nós desenvolvida objetiva a coleta de dados sobre a frota da PMGO, o conhecimento dos aspectos técnicos sobre o cinto de segurança, a validade de torná-lo de uso compulsório na Corporação e sua compatibilidade para a atividade policial militar.

A pesquisa foi propositalmente efetuada junto às Unidades Operacionais, visto que a atividade administrativa não requer deslocamentos e riscos tão frequentes quanto os que correm as viaturas e guarnições operacionais.

A primeira constatação foi a de que das 492 viaturas operacionais, no período de janeiro a maio de 1995, 28 se envolveram em acidentes de trânsito, representando 05,70% do total, numa média de 5,6 acidentes por mês. Se projetarmos esta média em nível de expectativa, findaremos o exercício de 1995

com 67 casos de acidente de trânsito, o que representará o envolvimento de 13,62 % da frota operacional conforme quadro 1.

Como a frota total da PMGO é de 961 viaturas e no ano de 1994 foram registrados 64 acidentes de trânsito, a projeção dos dados referentes a 1995 permite-nos deduzir que o índice dos acidentes está em plena ascensão, pois foram calculados com base em 492 viaturas que representam apenas 51,20% da frota total.

Na frota operacional, conforme dados levantados com os chefes das diversas Seções de Manutenção e Transportes, 62 viaturas não possuem cintos de segurança, ou seja, 08,60% (quadro 2).

Trata-se de uma constatação preocupante, pois a rigor estas viaturas não podem circular para não ferir o disposto no caput do artigo 37 do Código Nacional de Trânsito.

Art 37 - Nenhum veículo poderá ser licenciado, nem poderá transitar em via pública sem que ofereça completa segurança e esteja devidamente equipado, nos termos deste Código e de seu Regulamento.

Esta situação redundará em prejuízos óbvios para a comunidade, que necessita dos serviços prestados pela Polícia Militar, porque se torna insuficiente o número de viaturas, devido a uma questão de solução simples, mas essencial à segurança dos componentes das guarnições nos diversos deslocamentos, qual seja, a instalação do cinto de segurança em todas as viaturas.

42,06 % das Unidades Operacionais ministram instrução para o seu efetivo sobre a técnica de utilização do cinto de segurança, enquanto que 17,65 das Unidades apenas para parte de seu efetivo e 35,29 % das Unidades não efetuam este tipo de instrução (quadro 4).

A utilização incorreta do cinto de segurança pode ser tão prejudicial quanto sua não utilização. Lembremo-nos do clássico caso "Dener", em que o ex-jogador da Portuguesa teve morte instantânea após ter-se envolvido em acidente de trânsito. Após a perícia médico-legal ficou constatado que a "causa mortis" foi a fratura da coluna cervical provocada pelo cinto de segurança. Após análise do fato, concluiu-se que, se o atleta estivesse sem o cinto, provavelmente sobreviveria ao episódio.

O importante é ressaltar que nesse episódio o jogador tentou prevenir-se colocando o cinto de segurança, mas, tomado pela fadiga, reclinou o banco, contrariando normas técnicas de utilização, certamente por desconhecê-las, e isto lhe custou a vida.

Quanto à orientação para que o efetivo da Unidade utilize o cinto de segurança no perímetro urbano, 46,67% desse não recebem orientação porque a legislação não contempla este comportamento como obrigatório. 20% não são orientados por se entender que para a atividade policial o cinto de segurança pode resultar em malefícios, e 33,73% da amostra fazem apologia ao seu uso pela certeza de que o equipamento salva vidas.

Quando se trata da preservação de vidas humanas, a questão da obrigatoriedade é irrelevante. As estatísticas revelam que a maioria dos acidentes

de trânsito ocorrem no perímetro urbano e num raio de 05 Km da residência do condutor.

No perímetro urbano pode se perceber uma quantidade maior de veículos em deslocamentos do que nas rodovias, bem como um número mais acentuado de interferências no ato de dirigir (cruzamentos, lombadas, depressões, pedestres etc.), o que torna mais provável acontecimento de um acidente.

Os dados sobre a frequência da utilização demonstram que 12,22% dos militares somente utilizam o cinto de segurança nas rodovias para cumprirem dispositivo legal, 19,75% o utilizam em todos os deslocamentos; e 33,96% não utilizam o cinto de segurança. (quadro 6).

Fica evidente a necessidade de uma campanha intensa de divulgação dos benefícios em se utilizar regularmente o cinto de segurança, aliada a uma rigorosa fiscalização para forçar a sua utilização nas vias onde a lei o determina de forma compulsória.

O acidente de trânsito é um fenômeno comum no meio policial militar e conforme se verifica no quadro 7, 27,22% da amostra já se envolveram em algum tipo de acidente de trânsito dos quais em 06,96% o cinto teria evitado o surgimento de lesões físicas, 10,76% foram lesionados porque não o utilizavam no momento do acidente.

07,59% responsabilizam o cinto de segurança como um fator que contribuiu para o surgimento de lesões; o que nos leva à seguinte indagação:

Teriam estes envolvidos condições de dimensionar os resultados se não o estivessem utilizando ?

Sobre o exercício da atividade policial militar, 12,35% frequentemente imprime velocidade excessiva no desempenho, mormente nas ações/operações de perseguição, cerco, bloqueio, interceptação e socorro a vítimas; 33,95% adotam este comportamento de forma eventual e 18,52%, raramente.

Portanto, mesmo que de forma esporádica, 64,82% dos pesquisados passam por situações de risco provável no dia a dia operacional. Disto decorre a certeza de que o policial militar, mais do que qualquer outra categoria, necessita, diante da possibilidade de se envolver em um acidente de trânsito, munir-se de cautela e utilizar-se de todos os mecanismos disponíveis para sua segurança pessoal.

94,48% da amostra confiam na eficiência do cinto de segurança em caso de acidente, e 05,52% não confiam.

Os pesquisados que não confiam alegam incompatibilidade do cinto de segurança com a atividade policial ou então que ele dificulta a saída do interior do veículo em caso de incêndio, afogamento, etc..

Nos acidentes de trânsito, os casos de incêndio são apenas 0,2 % e 0,3% nos casos de imersão; e mesmo nestes casos o cinto de segurança possibilita ao acidentado permanecer consciente para poder se safar ileso. Estes dados são confirmados pelo quadro 10, no que apenas 01,03% da amostra conhecem casos de acidente com incêndio.

A opinião dos militares sobre o cinto de segurança apresentou os seguintes resultados: 12,35% acredita que o cinto de segurança impede a saída do carro em caso de incêndio ou afogamento; 01,23% acredita que em caso de acidente é melhor ser arremessado para fora do veículo do que permanecer dentro dele; 06,79% reconhecem que o cinto é necessário apenas em altas velocidades e percursos longos; 04,94% que o cinto é dispensável quando o motorista é cauteloso e respeita as leis; os 74,69% restantes o conceituam como eficiente mecanismo na redução da gravidade dos efeitos dos acidentes de trânsito, conforme quadro 11.

Com base no capítulo III deste trabalho, ao tratarmos dos "mitos e verdades" sobre o cinto de segurança, iremos encontrar as mesmas alegações contidas no parágrafo anterior que são tecnicamente infundadas e, às vezes, propostas com o fito único de se combater a utilização compulsória.

47,85 % dos militares pesquisados se manifestaram favoráveis ao uso do cinto de segurança no perímetro urbano e 52,15%, desfavoráveis, comparando com os dados do quadro 6, no qual 43,82% utilizam o cinto de segurança no perímetro urbano, mesmo que eventualmente verificuemos que 04,03% dos que se manifestaram favoráveis não o utilizam.

Dentre as alegações mais frequentes dos que se manifestaram desfavoráveis está a de que o cinto de segurança é um impecílio nos casos de atendimento de ocorrências em que haja necessidade de uma abordagem ou reação rápida por parte do militar.

Esta suposição não encontra fundamento lógico na pesquisa de campo que realizamos, na qual se verificou que os casos em que o tempo gasto para se desvencilhar do cinto pode interferir negativamente no atendimento de uma ocorrência são estatisticamente desprezíveis e que a operação de retirada do cinto pode, na maioria dos casos de urgência ser programado até executado de forma simultânea com a redução da velocidade da viatura, sem, contudo, implicar em prejuízo para a ação.

No entanto mister se torna que todos os militares conheçam o tipo de cinto que está instalado na viatura em que vai atuar, que saiba utilizá-lo corretamente e que a Corporação implemente programa de adestramento para condicionar o policial militar a efetuar a operação de saída da viatura soltando o cinto de segurança, simulando as mais variadas situações.

O quadro 13 demonstra que apenas parte do efetivo da PMGO conhece e sabe utilizar os diversos tipos de cinto de segurança.

O quadro 14 nos mostra que algumas viaturas possuem o cinto de segurança que não estão funcionando, carecendo, portanto, de imediata manutenção ou substituição, mesmo porque vigora na PMGO uma Portaria do Exmo Sr Cmt Geral que determina seu uso obrigatório e porque a Lei considera infração "Transitar com o veículo com defeito em qualquer dos equipamentos obrigatórios ou com sua falta, conforme Art 89, XXX, b, do Código Nacional de Trânsito.

5. CONCLUSÃO/PROPOSTA

5.1 CONCLUSÃO

A necessidade de uma nova legislação de Trânsito tem sido reclamada por vários segmentos da sociedade, na busca de uma convivência mais pacífica em nossas vias públicas.

Viu-se que o momento é propício para discutir as questões pertinentes ao trânsito, pois tramitam no Congresso Nacional o projeto que institui um novo Código Nacional de Trânsito, bem como projeto de lei para tornar o cinto de segurança um equipamento de uso obrigatório em todas as vias públicas.

Estados e Municípios estão se antecipando à inação da União e legislando sobre a matéria, ^{nao} obstante a Constituição Federal atribuir esta competência à União. Para exemplificar citamos o Estado do Rio de Janeiro, as cidades de São Paulo-SP, Campinas-SP, Taubaté-SP, e Ribeirão Preto-SP, que normatizaram a utilização compulsória do cinto de segurança em suas vias públicas.

Várias instituições e empresas de renome internacional já há algum tempo adotam este procedimento como regra a ser seguida fielmente.

São iniciativas isoladas que visam minimizar os danos físicos decorrentes de acidente que, pela relevância, sequer sofrem questionamento quanto à legalidade do ato.

Percebe-se a formação de um consenso coletivo de que a utilização compulsória do cinto de segurança é antes de tudo uma premente necessidade.

Nossa hipótese de que é conveniente a utilização do cinto de segurança por todos os ocupantes nos deslocamentos em viaturas da PMGO se confirma, principalmente através dos dados técnicos obtidos na pesquisa bibliográfica.

Quando nos referimos aos “ocupantes” estamos inserindo nesse contexto as pessoas que são conduzidas na condição de preso, vítima, testemunha, entre outras. Principalmente quando se tratar de presos imobilizados por uma algema, com os movimentos tolhidos, o que dificulta ou impossibilita qualquer reação em caso de um acidente de trânsito. Devemos considerar que expor a vida ou a saúde de outrem a perigo direto e eminente é crime capitulado no art. 132 do Código Penal Brasileiro.

Existem inúmeros mitos sobre o cinto de segurança, que normalmente são pronunciados por pessoas que optam por não usá-lo, por puro comodismo, não valorando a vida e a higidez física.

Adotar procedimentos preventivos significa economizar gastos na reparação dos danos.

Numa atividade como a da Polícia Militar, em que o físico é “*Conditio sine qua non*” para o bom desempenho das ações/operações, um acidente de média proporção pode tornar um policial militar incapaz profissionalmente.

A tropa da Polícia Militar do Estado de Goiás demonstrou sensibilidade quanto à questão apenas fazendo restrição ao uso, quando em atendimento ou abordagens que requerem certa urgência. No entanto, podemos verificar que o cinto dificilmente provocará interferências negativas que possam representar

perigo para os policiais. Pois mesmo diante destas situações é possível se desvencilhar do cinto de segurança num tempo que não comprometerá as ações necessárias.

Infelizmente um número significativo de viaturas da Corporação não dispõe desse equipamento obrigatório, o que as impossibilita de transitar legalmente em via pública. Algumas viaturas mesmo dispondo de cintos, não podem utilizá-los porque não funcionam.

Outro fato que agrava este quadro é a constatação de que parte do efetivo desconhece alguns tipos de cinto de segurança, portanto não sabem utilizá-los. Esta situação requer medidas imediatas, pois a utilização incorreta do cinto de segurança pode resultar em complicações indesejadas, conforme anteriormente exemplificadas com o caso do ex-jogador Dener.

Este trabalho teve sua ideação e desenvolvimento baseado em uma hipótese, hoje concretizada pela portaria do Comando Geral, que tornou o uso do cinto de segurança obrigatório nos veículos oficiais da Corporação. Portanto, nossa expectativa é de que esta pesquisa seja amplamente utilizada como elemento difusor de dados que irão ratificar a importância da medida imposta.

5.2 - PROPOSTAS:

- Ampla vistoria nas viaturas da PMGO para que sejam catalogadas as que não dispõem de cinto de segurança, ou que dispõem de cintos que não funcionam, estão ultrapassados e obsoletos. Para instalação ou substituição pelo

cinto de três pontos retrátil nos assentos dianteiros do veículo, podendo os dos bancos traseiros ser do tipo subabdominal.

- Ampla campanha educativa junto ao público interno demonstrando a utilidade inequívoca do cinto de segurança, para que a tropa, além de utilizá-lo regularmente, faça espontaneamente apologia à sua utilização.

- Que todo o efetivo da Corporação, prioritariamente para os componentes das diversas guarnições de radiopatrulhamento, seja instruído sobre os tipos de cintos de segurança existentes, seu princípio de funcionamento e a forma correta de utilização.

- Sejam executados regularmente exercícios práticos de abordagem com saída rápida de viatura, para adestrar a tropa a se desvencilhar rapidamente do cinto de segurança.

- Seja a tropa esclarecida de que o cinto não evita o acidente e, dependendo da violência dele, sua eficiência fica comprometida, no entanto reduz os casos de mortes em até 70% e lesões físicas em até 90%.

- Sejam os homens admoestados para não se utilizarem da segurança proporcionada pelo cinto de segurança, para exceder na velocidade ou executar manobras de risco, pois, se assim agirem, poderão dar causa a sinistros com danos irreparáveis.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ABREU, Waldir de. Direção defensiva: a segurança a seu alcance. Rio de Janeiro: José Olympio, 1974.

BEUX, Armindo. O homem e o massacre motorizado - delitos de trânsito - 2. ed. Porto Alegre: Metropole, 1980.

BRASIL. Ministério da Justiça. Acidentes de trânsito - série histórica, 1960 a 1993. Brasília: DENATRAN, 1990.

BRASIL. Conselho Nacional de Trânsito. Resoluções do CONTRAN. Brasília: DENATRAN, 1994.

BRASIL. Ministério da Justiça. O trânsito do Brasil - uma visão sistêmica, depoimentos e perspectivas. Brasília: SETRAN, 1994

BRASIL. Código Nacional de Trânsito e seu regulamento. 10 ed. Brasília: DENATRAN, 1994.

BRASIL. Decreto Lei nº 2848, de 07 de Dezembro - Código Penal Brasileiro. Brasília: Imprensa Oficial, 1940.

BRASIL, Ministério da Educação. Programa de trânsito para década de 90 - diretrizes básicas e propostas. Uberlândia-Universidade Federal de Uberlândia: 1990.

BRASIL, Ministério da Justiça. Departamento Nacional de Trânsito: Programa Nacional de Segurança no Trânsito - PRONAST. Brasília: Imprensa Oficial, 1988.

HOLANDA, Aurélio Buarque de. Novo dicionário da língua portuguesa. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1986.

CET. Um pouco de história, São Paulo: Apontamentos de aula. Mimeo.

COSTA, Alcino Lagares Cortes. Urbanologia cogente-Ciência de preservação dos delitos. Rio de Janeiro: s.e. 1966.

FILHO, Geraldo Cardoso de Lima. Desafio do trânsito - Belo Horizonte: Ingabras, 1972.

GOIÁS. Polícia Militar. Portaria 283/95-PM/4, de 08 de Maio. Goiânia: Comando Geral, 1995.

GOIÁS. Lei nº 8125, de 18 de Julho. Goiânia: Imprensa Oficial, 1976.

MARZANO, S. O. Manual de orientação para atendimento de acidentes de trânsito. Belo Horizonte: Academia de Polícia Militar, 1988.

MORAES, S. de. Epidemiologia, controle e a preservação dos acidentes de trânsito. Rio de Janeiro: s.e. 1966.

PARANÁ, Departamento de Trânsito. Manual do motorista. Curitiba: Palotti, 1994.

PEHTZOLD, Mário Fernando. Uma abordagem sistêmica da dinâmica da segurança do trânsito. Curitiba: Premio volvo - categoria geral em nível nacional. Edição do Autor, 1987.

PINHEIRO, Geraldo de Faria Lemos, RIBEIRO, Dorival. Doutrina, legislação e jurisprudência do trânsito. 3 ed. São Paulo: Saraiva, 1987.

REVISTA VEJA. Trânsito - duplo milagre do cinto. São Paulo: Abril Cultural, 1995. Revista Semanas.

ROZESTRATHEM Reinier, J.A. Psicologia de trânsito: Conceitos e processos básicos. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 1988.

SILVA, Carlos Roberto. Manual básico de policiamento rodoviário. PMMG. Belo Horizonte: Academia de Polícia Militar, 1988.

SHELL.Shell responde nr 22 - Cinto de segurança. Rio de Janeiro: s.d.

TAMBELLINI, A. T. Contribuição à análise epidemiológica dos acidentes de trânsito. Campinas: Universidade Estadual de Campinas, 1975, Tese de doutoramento.

VALEIXO, Octávio Cesar. Legislação de trânsito : aspectos formas e práticas. IN: Congresso Internacional de Segurança no Trânsito. Uberlândia: Editora da UFU, 1988.

ANEXO ‘A ‘

OFÍCIO CIRCULAR NR 001/ASF/MONOGRAFIA/CAO-95

POLÍCIA MILITAR DO ESTADO DE GOIÁS
ACADEMIA DE POLÍCIA MILITAR
CURSO DE APERFEIÇOAMENTO DE OFICIAIS

Of. Circ. Nº 001/ASF/Monografia / CAO-95

Goiânia, GO, 10 de maio de 1995.

Do Cap PMMG Antônio - CAO / 95

Ao Sr Cmt do 13º BPM

Assunto: Remessa de documento

Anexo: 11 (onze) formulários.

Sr Comandante,

Estando desenvolvendo estudos que objectivam a elaboração de um trabalho monográfico, remeto-vos dois modelos de formulários para pesquisa junto aos policiais militares, que rotineiramente se utilizam de viaturas policiais no desempenho das diversas missões dessa unidade operacional.

Um dos formulários é específico para o Chefe da Seção de Manutenção e Transportes da Unidade.

Solicito-vos que se digne determinar o preenchimento do material e que o faça retornar para esta Academia de Polícia Militar da PMGO, endereçando-o em nome deste remetente.

Solicito-vos ainda que os formulários preenchidos sejam remetidos até 25 de maio do corrente ano para que possamos analisá-los dentro do fluxograma proposto para elaboração do trabalho.

Por oportuno, ciente de vossa habitual atenção, antecipo meus agradecimentos, ao tempo que apresento a V.Sa. meus protestos de estilo.

ANTÔNIO DE SOUZA FILHO - CAP PMMG
Oficial aluno do CAO/95 - PMGO

ANEXO 'B'

FORMULÁRIOS DE PESQUISA

**1 - FORMULÁRIO A SER PREENCHIDO PELO
CHEFE DA SEÇÃO DE MANUTENÇÃO E TRANSPORTE**

**2 - FORMULÁRIO A SER PREENCHIDO POR
MOTORISTAS E CMT DE GUARNIÇÃO**

Estado de Goiás
ACADEMIA DE POLÍCIA MILITAR
BIBLIOTECA

POLÍCIA MILITAR DE GOIÁS
ACADEMIA DE POLÍCIA MILITAR

C A O / 95

**Formulário a ser preenchido pelo chefe da Seção de Manutenção e
Transportes da Unidade.**

As questões que se seguem objetivam a obtenção de dados, para consubstanciar a elaboração de um trabalho monográfico sobre a temática " **cinto de segurança** ".

Por se tratar de um trabalho científico, que poderá ser utilizado pela Corporação, na formulação de doutrina interna referente ao assunto focado, mister se torna que as questões sejam respondidas com sinceridade, expressando sua opinião sobre o assunto, não havendo, contudo, necessidade de identificação.

Quando nos referirmos a viaturas, não estaremos fazendo alusão a motocicletas, motonetas ou similares.

1. Qual o número de viaturas de sua Unidade? (exceto motocicletas, motonetas ou similares.)

R. _____ (_____).

escrever por extenso

2. Todas estão equipadas com cinto de segurança?

- () Sim,
- () Não,
- () Algumas não; neste caso, especificar a quantidade. (_____).

escrever por extenso

3. Qual o número de acidentes envolvendo viaturas dessa Unidade, registrados no seguinte período?

1994. _____ (_____).

escrever por extenso

1995. _____ (_____).

escrever por extenso

4. Os integrantes dessa Unidade são orientados quanto a eficiência e correta utilização do cinto de segurança?

- () Sim,
- () Não,
- () Apenas parte do efetivo.
- () Outra, neste caso, narrar a situação. _____

5. Os integrantes dessa Unidade são orientados a utilizarem o cinto de segurança no perímetro urbano?

() Não, pois não se trata de situação obrigatória.

() Não, pois para a atividade policial o cinto de segurança pode resultar em malefícios.

() Sim, pois apesar de seu uso ser facultativo no perímetro urbano, está comprovado que o cinto de segurança salva vidas.

Grato :

CAP PMRO GUTTEMBERG

CAP PMMG ANTÔNIO

POLÍCIA MILITAR DE GOIÁS
ACADEMIA DE POLÍCIA MILITAR

C A O / 95

Formulário a ser preenchido por motoristas e cmt de guarnições.
--

As questões que se seguem objetivam a obtenção de dados, para consubstanciar a elaboração de um trabalho monográfico sobre a temática "**cinto de segurança**".

Por se tratar de um trabalho científico, que poderá ser utilizado pela Corporação, na formulação de doutrina interna referente ao assunto focado, mister se torna que as questões sejam respondidas com sinceridade, expressando sua opinião sobre o assunto, não havendo contudo necessidade de se identificar.

Quando nos referirmos a viaturas, não estaremos fazendo alusão a motocicletas, motonetas ou similares.

1. Você utiliza o cinto de segurança quando em deslocamento nas viaturas da PMGO.

- ☐ Somente nas rodovias onde a utilização é obrigatória.
- ☐ Nas rodovias e demais logradouros públicos.
- ☐ Somente no perímetro urbano onde estatisticamente o risco de acidentes é maior.
- ☐ Nas rodovias e às vezes nos demais logradouros públicos.
- ☐ Não utiliza.

() Não

Em caso negativo justificar _____

5. Você já presenciou algum acidente em que quaisquer ocupantes dos veículos envolvidos não tenha conseguido se desvencilhar do cinto de segurança, ficando portanto, preso no interior do veículo.

() Sim

() Não

Em caso afirmativo descrever o fato. _____

6. Sobre o cinto de segurança tenho a seguinte opinião :

() O cinto de segurança impede a saída do carro em caso de incêndio ou afogamento.

() Em caso de acidente é melhor ser arremessado para fora do carro do que ficar dentro dele.

() O cinto de segurança é necessário apenas em alta velocidade e percursos longos.

() O cinto de segurança é dispensável quando o motorista é cauteloso e respeita as leis.

() O cinto de segurança é um eficiente equipamento para reduzir a gravidade das lesões em caso de acidente de trânsito.

7. Você é favorável quanto a obrigatoriedade de uso do cinto de segurança no perímetro urbano, em viaturas da PMGO.

() Sim

() Não

Justificar. _____

8. Sobre o cinto de segurança, assinalar uma das alternativas abaixo.

() Conheço todos os tipos, no entanto não sei utilizá-los corretamente.

() Conheço todos os tipos e sei como utilizá-los corretamente.

() Conheço apenas um tipo no entanto não sei como utilizá-lo corretamente.

() Conheço apenas um tipo e sei utilizá-lo corretamente.

() Desconheço todos os tipos, portanto nada sei sobre sua correta utilização.

9. As viaturas de sua Unidade estão dotadas de cinto de segurança?

() Sim e todos funcionam perfeitamente.

() Sim, no entanto alguns não funcionam.

- ☐ Algumas não estão equipadas com cinto de segurança.
- ☐ Nenhuma viatura está equipada com cinto de segurança.

10. A partir de qual velocidade você acredita que um acidente de trânsito poderá ser fatal para passageiros e motoristas que não estiverem utilizando o cinto de segurança.

- | | |
|----------------------------------|---|
| ☐ 10 Km/h | ☐ 50 Km/h |
| ☐ 20 Km/h | ☐ 60 Km/h |
| ☐ 30 Km/h | ☐ 70 Km/h |
| ☐ 40 Km/h | ☐ Acima de 70 Km/h |

Grato:

CAP PMRO GUTTEMBERG

CAP PMMG ANTÔNIO

ANEXO 'C'

MAPA DE RESULTADOS

**1 - MAPA DE RESULTADOS DA PESQUISA COM OS
CHEFES DAS SEÇÕES DE MANUTENÇÃO E TRANSPORTE**

**2 - MAPA DE RESULTADOS DA PESQUISA COM OS
MOTORISTAS E CMT DE GUARNIÇÃO**

ANEXO ‘D’

RESOLUÇÕES DO CONTRAN

1 - RESOLUÇÃO NR 611/83 - CONTRAN

2 - RESOLUÇÃO NR 658/85 - CONTRAN

3 - RESOLUÇÃO NR 720/88 - CONTRAN

RESOLUÇÃO Nº 611/83

TRANSPORTE DE MENORES EM VEÍCULOS AUTOMOTORES

O Conselho Nacional de Trânsito, usando das atribuições que lhe confere os artigos 5º da lei nº 5.108 de 21.09.66 que instituiu o Código Nacional de Trânsito e o 9º do seu Regulamento aprovado pelo Decreto nº 62.127 de 16.01.1968; e,

Considerando os estudos que se desenvolvem neste Colegiado em fase final, para reformulação das normas sobre o cinto de segurança, desaconselham o seu uso às crianças de até 07 (sete) anos de idade e concluem pela não obrigatoriedade do uso do cinto de segurança , modelo diagonal, às crianças compreendidas na faixa etária de 07 a 12 anos de idade.

Considerando que a orientação ao condutor de veículo automotor de passageiro (automóvel e misto) quanto ao correto transporte de criança é medida que se impõe a fim de protegê-la, em caso de acidente;

Considerando que nos choques frontais com veículo automotor as maiores vítimas são as que se encontram assentadas nos bancos dianteiros;

Considerando que muitas vidas poderão ser salvas e graves lesões evitadas com o transporte de crianças nos bancos traseiros;

Considerando a oportunidade do tema levado à debate pelos órgãos de comunicação;

Considerando que o início das atividades escolares em todo o Brasil é momento propício para publicação e divulgação desta norma;

Considerando o que consta do Processo nº 4098/83-A-CONTRAN e a deliberação tomada pelo Colegiado em sua reunião de 24 de fevereiro de 1983;

RESOLVE

Art. 1º - Recomendar ao condutor de veículo classificado na espécie de passageiros (automóvel e misto) o transporte de menor de 07 (sete) anos de idade, somente nos bancos traseiros.

Parágrafo Único - Idêntica recomendação estende-se às crianças na faixa etária de sete (7) até doze (12) anos de idade, quando o cinto de segurança instalado no banco dianteiro for do modelo diagonal.

Art.2º - A autoridade de trânsito deverá recomendar permanente fiscalização prevenindo o condutor sobre o risco de vida que corre essa criança quando transportada nos bancos dianteiros.

Art. 3º - O órgão de trânsito com jurisdição sobre a via deverá colocar placas educativas, com mensagens alertando para este perigo.

Parágrafo Único - As placas serão as constantes do Anexo da Resolução do CONTRAN nº 599/82 - Manual de sinalização de Trânsito - Parte I - Sinalização Vertical e deverão ser colocadas nas rodovias e na proximidades de creches, escolas maternais, jardins de infância e escolas de 1º grau.

Art. 4º - Os DETRANs deverão realizar campanhas educativas, visando orientar o público quanto à forma correta de se transportar menor em automóvel.

Art. 5º - Esta resolução entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Brasília-DF., 24 de fevereiro de 1983,

CELSO CLARO HORTA MURTA - Presidente

Publicado no D.O. de 28/02/83.

RESOLUÇÃO NR 658/85

ESTABELECE CRITÉRIOS PARA INSTALAÇÃO E USO DE CINTOS DE SEGURANÇA

O Conselho Nacional de Trânsito, usando da competência que lhe confere o art. 5º, da Lei nº 5.108, de 22.09.66, que instituiu o Código Nacional de Trânsito, com as modificações introduzidas pelo decreto-lei nº 237, de 28.02.67,

Considerando a atribuição conferida ao Conselho Nacional de Trânsito pelo Parágrafo 2º do Artigo 37, do Código Nacional de Trânsito, com a redação dada pelo decreto-lei nº 237, de 28.02.67, e pelo item XXV, do art. 9º, do Regulamento do Código Nacional de Trânsito;

Considerando as Normas NBR 7237, 7338, 7461, e 7463, do SINMETRO, que estabelecem especificações para a fabricação de cintos de segurança;

Considerando o contido no processo nº 10.884/82-MJ e o que foi deliberado pelo Coligado na reunião de 22.07.83;

RESOLVE

Art. 1º - É considerado equipamento obrigatório os cintos de segurança instalados nos veículos em circulação no território nacional.

Parágrafo único - Os automóveis, camionetas, caminhões, veículos mistos e os de transportes de escolares só sairão de fábrica obrigatoriamente equipados com cintos de segurança em número correspondente ao de passageiros assentados, inclusive o condutor, que obedecem as normas técnicas fixadas pelo SINMETRO.

Art 2º - Os critérios para instalação de cintos de segurança, nos veículos descritos no artigo anterior, deverão obedecer aos seguintes requisitos:

I - Automóveis e mistos:

- a) Nos assentos dianteiros próximos às portas, o do tipo "três pontos" com retrator;
- b) Nos assentos traseiros laterais dos automóveis e veículos mistos de quatro portas os do tipo "três pontos" com ou sem retrator ou os do tipo "SUBABDOMINAL";
- c) Nos assentos traseiros de automóvel de duas portas e nos assentos intermediários o do tipo "SUBABDOMINAL";
- d) Nos assentos dos automóveis conversíveis e dos veículos do tipo "BUGGY" o do tipo "TRÊS PONTOS" ou do tipo "SUBABIDOMINAL".

II - Camionetas e caminhões:

- a) Nos assentos próximos às portas, o do tipo "SUBABDOMINAL" ou de "TRÊS PONTOS" com ou sem retrator;
 - b) nos assentos intermediários, o do tipo "SUBABDOMINAL".
-

III - Veículos para transporte de escolares:

a) No assento do condutor, o do tipo "TRÊS PONTOS ";

b) Nos demais assentos, exclusivamente, o do tipo "SUBABDOMINAL".

§ 1º - Nos assentos individuais dianteiros dos automóveis é facultada a instalação de cintos de segurança do tipo "SUSPENSÓRIOS".

§ 2º - Nos automóveis e veículos mistos anteriores aos anos-modelos 1985 e os fabricados até 31 de dezembro de 1994, são admitidos a instalação de Cintos de Segurança do tipo "TRÊS PONTOS" com ou sem retrator, nos assentos descritos na alínea a, do inciso I, deste artigo.

Art. 3º - Para os veículos nacionais ou importados, anteriores aos anos-modelos de 1984, fabricados até 31 de dezembro de 1983, serão admitidos cintos de segurança, cujos modelos estejam de acordo com normas anteriormente em vigor.

Art. 4º - Os veículos importados, ressalvados aqueles previstos no artigo 3º, só serão registrados se equipados com os Cintos de Segurança que atendam ao disposto nesta Resolução.

Art. 5º - Os órgãos de trânsito só registrarão e expedirão licenciamentos anuais aos veículos descritos no art. 2º que estiverem equipados e instalados com os Cintos de Segurança que atendam ao disposto nesta Resolução.

Art. 6º - Aos proprietários, ou condutores, que transitarem com veículos sem estarem equipados com os Cintos de Segurança instalados na forma da presente Resolução, ou com defeito em qualquer uma das unidades instalada, aplicar-se-ão a penalidade constante da letra "b" do inciso XXX, do artigo 89, do Código Nacional de Trânsito.

Art. 7º - Revogado (1)

Art. 8º - Esta Resolução entrará em vigor, na data de sua publicação, revogadas as Resoluções nº 456/72, 615/83, 620/83, 622/83, 632/84 e 643/85 e demais disposições em contrário.

Brasília-DF, 13 de setembro de 1985.

MARCOS LUIZ DA COSTA CABRAL - Presidente

DÉLIO FORTES LINS E SILVA - Relator

(1) Revogado pela Resolução nº 720/88, de 04/10/88, publicada no D.O. de 13/10/88.

Publicado no D.O. de 16/09/85.

RESOLUÇÃO NR 720/88

ESTABELECE CRITÉRIOS PARA O USO DO CINTO DE SEGURANÇA

O Conselho Nacional de Trânsito, usando da competência que lhe confere o Art 5º, da Lei nº 5.108, de 21 de setembro de 1966, que instituiu o Código Nacional de Trânsito, com as modificações introduzidas pelo Decreto-lei nº 237, de 28 de fevereiro de 1967, e

Considerando a atribuição conferida ao Conselho Nacional de Trânsito pelo § 2º do Artigo 37, do Código Nacional de Trânsito, com redação dada pelo Decreto-lei nº 237, de 28 de fevereiro de 1967, e pelo inciso XXV, do Artigo 9º do Regulamento do Código Nacional de Trânsito;

Considerando que é prioridade do Programa Nacional de Segurança no Trânsito - PRONAST, lançado pelo Excelentíssimo Senhor Presidente da República, em 21 de julho de 1988, tornar obrigatório o uso do cinto de segurança;

Considerando a necessidade de minimizar a vitimação dos ocupantes de veículos automotores em acidentes de trânsito;

Considerando que a obrigatoriedade do uso do cinto de segurança, já adotado em vários países com êxito comprovado, constitui medida eficaz na redução das mortes e dos ferimentos graves;

Considerando a deliberação do Coligado em sua 69ª Reunião Ordinária realizada em 04 de outubro de 1988,

RESOLVE

Art. 1º - Tornar obrigatório, nas rodovias, o uso do cinto de segurança pelos ocupantes dos veículos automotores de que trata o parágrafo único do Art 1º da Resolução 658/85 - CONTRAN, a partir de 1º de Janeiro de 1989.

§ 1º - A inobservância deste artigo constitui infração, sujeitando o condutor à penalidade prevista no Artigo 111 do Código Nacional de Trânsito.

§ 2º - A penalidade prevista no parágrafo anterior não será aplicada nos meses de janeiro a março de 1989, período em que a autoridade de trânsito e seus agentes orientarão os condutores quanto ao cinto de segurança.

§ 3º - As crianças na faixa etária de 7 a 12 anos, deverão viajar somente nos bancos traseiros, quando o cinto de segurança instalado no banco dianteiro for do modelo diagonal.

§ 4º - As crianças menores de 7 anos de idade não estão sujeitos ao cumprimento da determinação constante deste artigo, devendo o condutor do veículo ou responsável pelos menores providenciar que as mesmas sejam transportadas com segurança, de acordo com a Resolução nº 611/83 - CONTRAN.

Art. 2º - Os Conselhos e os Departamentos de Trânsito dos Estados, dos Territórios e do Distrito Federal, o Departamento Nacional de Estradas de Rodagem e os Departamentos de Estrada de Rodagem dos Estados, Territórios e do Distrito Federal, promoverão campanhas educativas, visando à conscientização dos condutores e passageiros, quanto aos benefícios de uso do cinto de segurança.

Art. 3º - O Departamento Nacional de Estrada de Trânsito estabelecerá normas relativas à coleta de dados e às pesquisas, pelos órgãos rodoviários federais e estaduais, com vistas à avaliação do uso do cinto de segurança e sua influência na minimização das vítimas de acidentes.

Art. 4º - A fiscalização será intensificada, periodicamente, através de calendário preestabelecido pelo Departamento Nacional de Trânsito.

Art. 5º - Esta Resolução entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário, especialmente o Art. 7º da Resolução nº 658/85 - CONTRAN.

Brasília, 04 de Outubro de 1988.

NORBERTO SALVADOR SCARINGELLA - Presidente

LUIZ CARLOS SANTOS CUNHA - Relator

Publicado no D.O. de 13/10/88.

ANEXO ‘ E ‘

LEGISLAÇÃO PM

**1 - TÍTULO I, CAPÍTULO ÚNICO, ART 3º E 4º DA
LEI 8125 DE 18 DE JULHO DE 1976 - LOB.**

**2 - PORTARIA NR 283/95 - PM-4 - COMANDO
GERAL**

LEI DE ORGANIZAÇÃO BÁSICA

Lei nº 8.125, de 18 de junho de 1976.

“Dispõe sobre a organização básica da Polícia Militar do Estado de Goiás e dá outras Providências”.

A ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE GOIÁS decreta e eu sanciono seguinte lei:

TÍTULO I

CAPÍTULO ÚNICO

Destinação e competência

Art. 1º - A POLÍCIA MILITAR DO ESTADO DE GOIÁS, considerada força auxiliar, reserva do Exército, nos termos do artigo 13, § 4º, da Constituição Federal, organizada com base na hierarquia e na disciplina, de conformidade com o disposto no Decreto-Lei federal nº 667, de 2 de julho de 1969, destina-se à manutenção da ordem pública na área do Estado.

Art. 2º - Compete à Polícia Militar:

I- Executar com exclusividade, ressalvadas as missões peculiares às Forças Armadas, o policiamento ostensivo fardado, planejado pelas autoridades policiais competentes, a fim de assegurar o cumprimento da lei, a manutenção da ordem pública e o exercício dos poderes constituídos;

II- atuar de maneira preventiva como força de dissuasão, em locais ou áreas específicas, onde se presume ser possível a perturbação da ordem;

III- atuar de maneira repressiva, em caso de perturbação da ordem, precedendo o eventual emprego das Forças Armadas;

IV- atender à convocação do Governo Federal, em caso de guerra externa ou para prevenir ou reprimir grave subversão da ordem ou ameaça de sua irrupção, subordinando-se ao Comando da 11ª Região Militar para emprego em suas atribuições específicas de Polícia Militar e como participante da defesa territorial.

V- realizar serviços de prevenção e de extinção de incêndios, simultaneamente com o de proteção e salvamento de vidas e materiais no local do sinistro, bem como o de busca e salvamento, prestando socorros em casos de afogamentos, inundações, desabamentos, acidentes em geral, catástrofes e calamidades públicas;

Art. 3º - A Polícia Militar é um órgão em regime especial de administração e, nesta situação, integra o sistema administrativo do Estado, com as seguintes características:

I- custeio da execução dos seus programas, por dotações globais consignadas no orçamento do Estado;

II- crédito diretos para custeio dos seus programas específicos;

III- faculdade de contratar, mediante prévia autorização do Chefe do Poder Executivo, pessoal temporário, sob o regime da Consolidação das Leis do Trabalho, e praticar os respectivos atos de administração;

IV- manutenção de contabilidade própria;

V- aquisição direta de material e equipamentos específicos;

VI- planejamento e execução das atividades e administração do pessoal policial-militar;

VII- exercício, por órgãos próprios, das atividades pertinentes à administração geral e programação orçamentaria.

§ 1º - O pessoal perceberá pela consignação específica constante do Orçamento Geral do Estado.

§ 2º - Anualmente, o Governador do Estado aprovará, mediante decreto, plano de aplicação por elementos e programas, inclusive a despesa com a admissão de pessoal temporário a que se refere o item II deste artigo.

§ 3º - As atividades de administração específica da Polícia Militar, inclusive do policial-militar, na condição de servidor especial, terão a coordenação, orientação normativa e controle do Comando Geral da Corporação.

Art. 4º - A administração, comando e emprego da Corporação são da competência e responsabilidade do Comando-Geral, que será assessorado e auxiliado pelos órgãos de direção.

Art. 5º - A Subordinação da Polícia Militar à Secretaria da Segurança Pública é de caráter estritamente operacional, nos termos do artigo 4º do Decreto-Lei federal nº 667, de 2 de julho de 1969, combinado com o artigo 2º., inciso VIII, do Decreto federal nº 66.862, de 8 de julho de 1970.

TÍTULO II . . .

PORTARIA Nº 283 / 95 - PM / 4.

O Comandante Geral da Polícia Militar do Estado de Goiás com base no parágrafo 3º do Art 3º e no Art. 4º da Lei nº 8.125 de 18 de Junho de 1975, e no uso de suas atribuições legais e regulamentares, e ainda...

1. Considerando que é próprio de quem quer ser obedecido, dar exemplo;
 2. Considerando que a PM tem a obrigação de fiscalizar o cumprimento de Leis e normas de trânsito;
 3. Considerando que embora a atual legislação não preveja, mas já está no Senado Ante-projeto de Lei que torna obrigatório o uso do cinto de segurança em veículos.
 4. Considerando também que embora ainda não haja amparo legal, que permita, determinar a obrigatoriedade e o cinto de segurança em viaturas PM; há uma inquestionável técnica que nos conduz a acreditar se ele instrumento de maior segurança para condutores e passageiros;
 5. E por considerar também que devemos nos antecipar na execução de todos os acontecimentos futuros que nos envolvam;
-

Resolve:

- a. Determinar obrigatório o uso de cinto de segurança nas viaturas PM, por parte das suas respectivas guarnição em conduzidos quaisquer, a partir desta data;
- b. Determinar a DAL e Comandante de OPM que providênciem aquilo que lhes competem.

Gabinete do Comandante Geral, em Goiânia - Go., 08 de maio de 1995.

JOSÉ JORGE VIEIRA - CEL PM COMANDANTE GERAL DA PMGO.
Ass. CONFERE PAUL ALVES VIEIRA - CEL PM SUBCMT GERAL DA PMGO.

(CÓPIA DO BOLETIM INTERNO DA APM nº 043 DE 06 Jun 95) - (SIC)

ANEXO ‘ F ‘

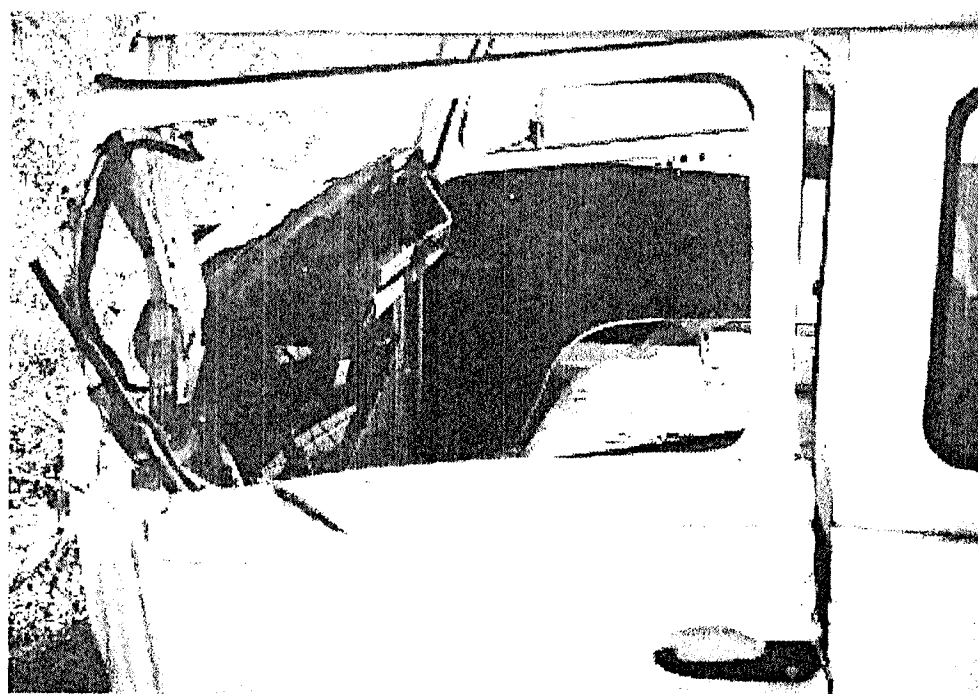
ANEXO FOTOGRÁFICO

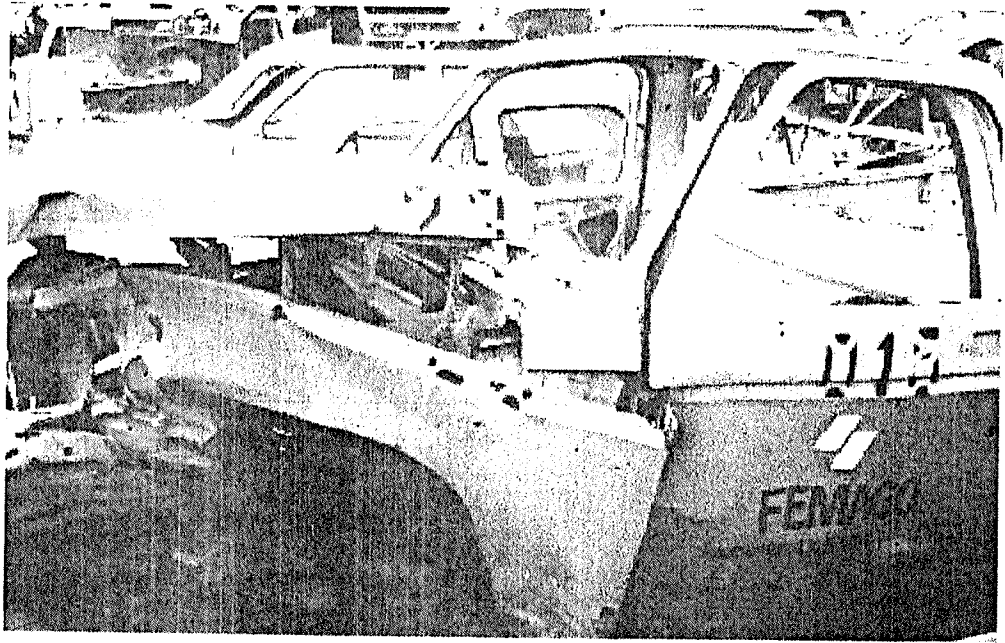
1 - VIATURAS OFICIAIS DE GOIÁS ACIDENTADAS E RECOLHIDAS AO PÁTIO DA DIRETORIA DE APOIO LOGÍSTICO (DAL)

2 - FOTO DE VIATURA SINISTRADA EM ACIDENTE COM O INTERIOR PRESERVADO

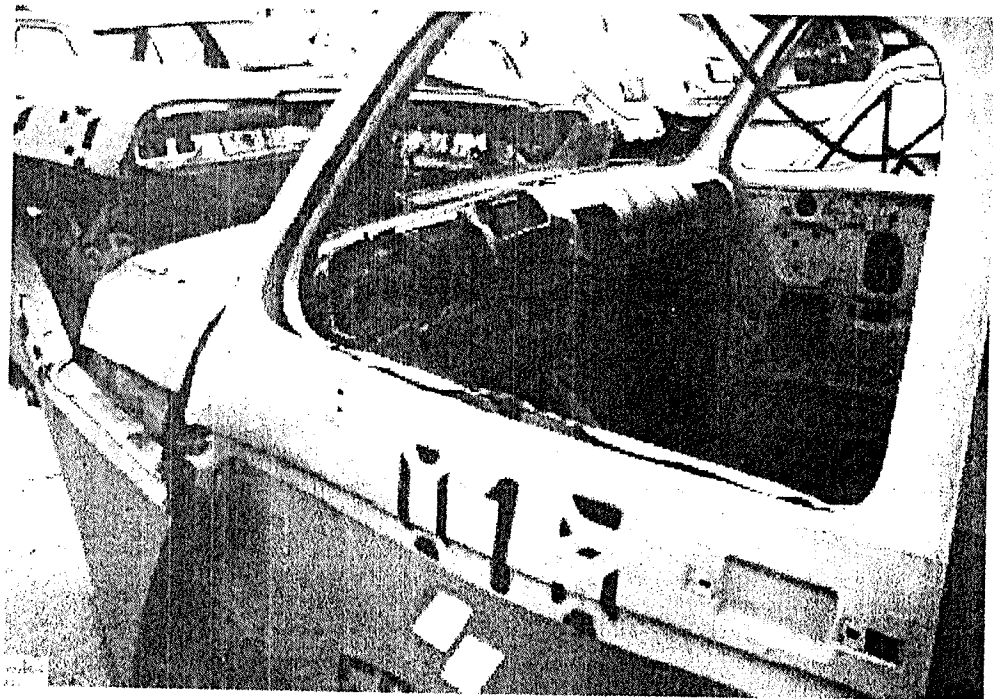


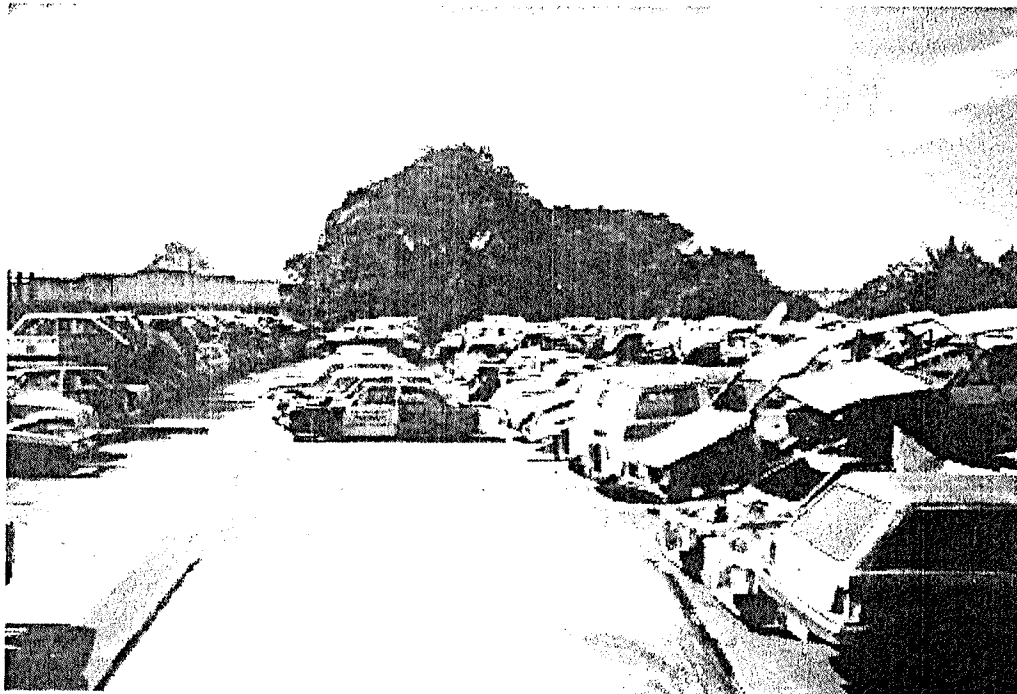
Veículo acidentado com interior preservado





Veículo acidentado com interior preservado





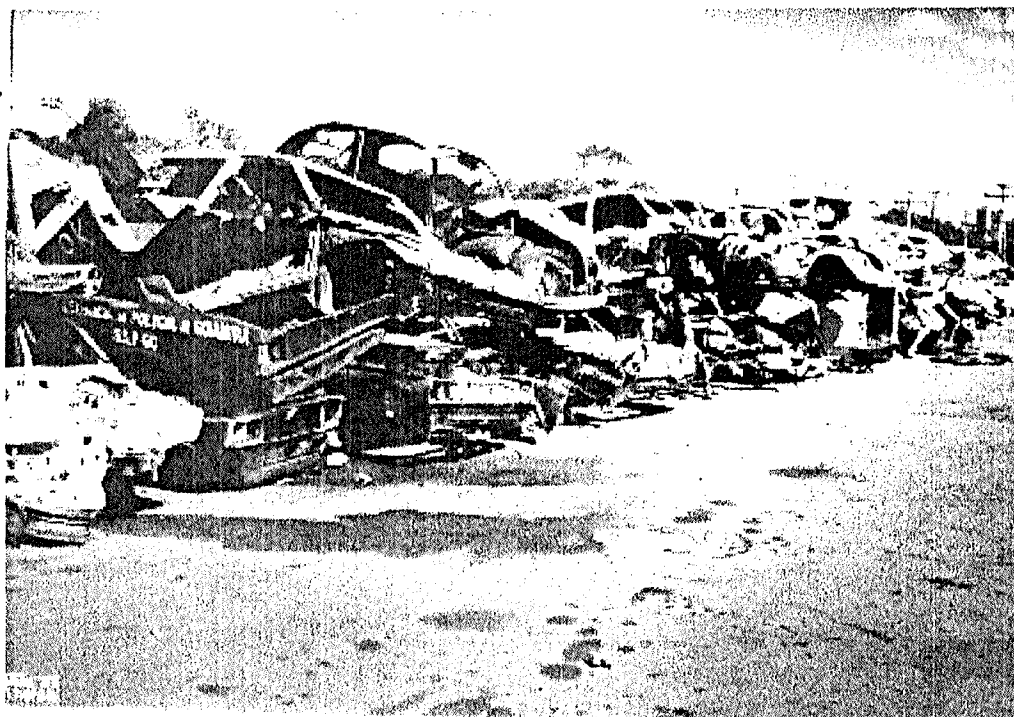
Veículos acidentados - pátio da DAL





Veículos acidentados - pátio da DAL





Veículos oficiais acidentados - pátio da DAL



ANEXO “G”

LISTA DAS ILUSTRAÇÕES

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

01 - Causas de mortes no Brasil	24
02 óbito por causas externas	24
03 Mortos e feridos em acidentes de trânsito no Brasil	25
04 Feridos em acidentes de trânsito por tipo	26
05 Distribuição dos acidentes de trânsito com vítimas segundo a natureza	27
06 Distribuição de mortes por unidades da Federação	27
07 Acidente de trânsito envolvendo viaturas da PMGO	28
08 Vitimação em acidente de trânsito envolvendo viaturas da PMGO	29
09 Cinto Subabdominal	35
10 Cinto Diagonal	37
11 Cinto de Três Pontos	38
12 Número de viaturas das unidades operacionais	45
13 Existência de cinto de segurança nas viaturas	46
14 Número de acidentes envolvendo viaturas operacionais	47
15 Instrução ao efetivo sobre a correta utilização do cinto de segurança	48
16 Orientação para que os militares utilizem o cinto de segurança no perímetro urbano	49
17 Frequência do uso do cinto de segurança quando em deslocamentos nas viaturas da PMGO	50
18 Envolvimento de militares em acidentes de trânsito e eficiência do cinto de segurança	51
19 Necessidades de imprimir velocidade excessiva no desempenho da atividade policial militar	52
20 Confiabilidade na eficiência do cinto de segurança	53
21 Militares que presenciaram acidentes em que os envolvidos não conseguiram se desvencilhar do cinto de segurança	54
22 Opinião dos militares sobre o cinto de segurança	55
23 Opinião dos militares quanto a obrigatoriedade de uso do cinto de segurança no perímetro urbano	56
24 Conhecimento dos militares sobre o cinto de segurança e sua correta utilização	59
25 Viaturas das Unidades Operacionais dotadas de cinto de segurança	60
26 Velocidade que o policial militar acredita que o acidente de trânsito pode ser fatal	61
27 Anexo 'F', contendo fotografias de veículos oficiais que se envolveram em acidentes de trânsito (Pós-texto)	