

ESTADO DE GOIÁS
POLÍCIA MILITAR
ACADEMIA DE POLÍCIA MILITAR
DIVISÃO DE ENSINO

Direção Defensiva

Uma Necessidade Imprescindível na Polícia Militar

Oficial-Aluno: Antônio da S. Mendes

MONOGRAFIA CAC-91

Goiânia, Go/1991

ANTÔNIO DA SILVA MENDES

DIREÇÃO DEFENSIVA

UMA NECESSIDADE IMPRESCINDÍVEL NA POLÍCIA MILITAR

Monografia apresentada como pré-requisito para a conclusão do Curso de Aperfeiçoamento de Oficiais, pela Academia de Polícia Militar do Estado de Goiás, sob a orientação do Professor Osório José da Silva.

ACADEMIA DE POLÍCIA MILITAR DO ESTADO DE GOIÁS

GOIÂNIA - 1991

AGRADECIMENTOS

Ao todo poderoso, por conceder-me o milagre da vida.

Aos meus pais, mesmo distantes, pelo apoio que me deram.

A minha família, esposa, filhos e irmãos, pelo incentivo nos momentos de indecisões.

Aos instrutores e professores, pelos ensinamentos e orientações transmitidos durante todo o curso.

Ao Cap PM Eduardo Rossi de Melo, por ter aceitado a árdua tarefa de orientador.

E, finalmente, aos meus amigos, tanto civis como militares, pelo incentivo que me proporcionaram, minha sincera gratidão.

S U M Á R I O

INTRODUÇÃO	05
I - TRANSPORTES: Origem e Evolução	09
II - TRANSITO	12
1. Definição	12
2. Componentes Básicos	13
3. Papel Constitucional da Polícia Militar	14
III - DIREÇÃO DEFENSIVA	16
1. Conceituação	16
1.1 - Direção	16
1.2 - Direção Defensiva	16
2. Elementos de Direção Defensiva	17
3. Método Básico de Prevenção de Acidentes	18
4. Condições Adversas para o Motorista	19
5. Procedimentos do Motorista Defensivo diante do Trânsi to	22
6. Decálogo do Motorista Defensivo	25
IV - DOS CUIDADOS COM A VIATURA PM	27
1. Manutenção de Viaturas	27
2. Como Utilizar Corretamente a Viatura	28
3. Deveres do Motorista PM	29
4. Qualificação	30
V - CONSEQUÊNCIAS DOS ACIDENTES DE TRÂNSITO PARA A PM	34

1. Perda de Vidas Humanas	34
2. Perda de Meios Materiais	35
3. A Imagem da PM junto à Sociedade	36
CONCLUSÃO	37
BIBLIOGRAFIA	40
ANEXOS	42

INTRODUÇÃO

O tema escolhido para elaboração da dissertação deste trabalho, DIREÇÃO DEFENSIVA: UMA NECESSIDADE IMPRESCINDÍVEL NA POLÍCIA MILITAR, é um dos mais atualizados e, sabemos que ao apresentá-lo, necessariamente serão propostas e analisadas questões hoje discutidas pelos órgãos de controle do trânsito, uma vez que no Brasil o trânsito causa mais vítimas que em qualquer outro país, pelo fato de estarem estas questões em evidência em qualquer meio social e muito difundidas pelos meios de comunicação e também, pelo fato de existir um grande número de motoristas na Polícia Militar habilitados, porém, não capacitados para exercerem esta função.

A principal finalidade dos transportes, no mundo inteiro, é a de promover a circulação de riquezas. Destinam-se eles ao deslocamento de mercadorias e de pessoas entre dois locais e, mais ainda, nos países em desenvolvimento como o nosso, cumprem uma importante função no processo de correção dos desequilíbrios regionais e setoriais. O Brasil por ser um país de proporções continentais, necessita dos transportes para manter intercâmbio com o resto do mundo, principalmente com os nossos vizinhos, e para continuar o curso de integração nacional.

Todo processo de desenvolvimento é penoso e demorado, onde muitos acabam por pagar um preço muito alto em razão desse desenvolvimento, principalmente quando ele é implantado de forma aleatória e sem obediência a nenhum princípio técnico.

Estado de Goiás
ACADEMIA DE POLÍCIA MILITAR
BIBLIOTECA

A implantação do sistema de trânsito em nosso país se processou sem nenhum planejamento técnico. Só a partir da ocorrência de eventos dramáticos é que as autoridades passaram a se preocupar com o problema do trânsito. Neste sentido, foram formados técnicos em outros países como nos Estados Unidos e, ao retornarem, encontraram o problema mais angustiante ainda e por mais que possam ter feito o problema parece insolúvel.

O congestionamento do trânsito nas grandes cidades brasileiras tem produzido efeitos terríveis, tais como: perda de tempo de milhares de cidadãos úteis, excesso de consumo de combustível, desgaste das viaturas e das pessoas, grande número de acidentes com mortos e inutilização de pessoas para o trabalho, poluição do meio ambiente e neuroses.

A partir de 1975 a situação se tornou mais dramática, pois os acidentes de trânsito ocorrem em ordem inversa à sua segurança, daí a dedução de que países desprovidos de segurança de trânsito estão fadados a pagar um alto custo por essa inobservância, caso em que o Brasil não se constitui exceção.

Desde 1956 quando se instalaram as primeiras fábricas em nosso país, os investimentos do setor público foram para as vias e do setor privado, para os veículos e no homem nada foi investido.

Grande parte da população brasileira via nos novos veículos um símbolo negativo do desenvolvimento social. Além disso, aqueles que exploravam os serviços de transporte público por carros, hostilizam o concorrente motorizado. Nos dias atuais, o automóvel ocupa um lugar de destaque na vida do homem, em todo mundo civilizado. Como se pode deduzir, toda a atividade humana, hoje, está ligada, de alguma forma, ao automóvel. Até na Lua ele já foi usado como meio de transporte para exploração daquele satélite distante.

Em nossa Corporação, o automóvel ocupa lugar de destaque, principalmente nos centros mais populosos do Estado, em decorrência da utilização de viaturas no policiamento rádio-motorizado.

Hoje, sem a presença do automóvel, grande parte dos serviços da milícia goiana não poderia ser executada. A grande maioria dos serviços de policiamento é realizada com o emprego de carros

como, também, os serviços de administração. A motomecanização hoje, é um campo amplo e muito importante da nossa Corporação, que merece uma atenção constante do Comando Geral.

A responsabilidade de manter todos esses veículos funcionando, transformou-se em um problema de grandes proporções, para o qual, até agora não se encontrou uma solução ideal. Embora o esforço da Corporação seja constante no sentido de minimizar este estado de coisas, a população continua reclamando por mais agilidade no atendimento das ocorrências policiais, mas a vida útil da frota não depende apenas de uma boa manutenção e de utilização de carros adequados ao serviço, outros fatores influem decididamente nessa questão e um destes fatores é a qualificação do motorista.

Com o aumento da frota da Corporação, a procura de motoristas cresceu rapidamente, não dando tempo para que novos candidatos fossem submetidos a exames mais rigorosos, e desta forma, foram atestados apenas com um teste prático de volante, para assumirem a direção de veículos que atendem a casos de emergência.

A formação recebida nas auto-escolas não chega a ser medíocre, pelo menos. Deixa muito a desejar com referência ao nível de aprendizado, que é muito baixo. Mesmo a habilitação profissional nada ensina com referência a direção de carros pesados e suas características técnicas.

O uso de uma máquina, sem conhecimentos, leva ao cometimento de erros que rapidamente comprometem todo o conjunto. Dirigir veículos policiais em atendimento de emergências, levando em seu interior outros homens de serviço, é uma responsabilidade que não pode ser dada a alguém que não tenha o devido preparo. A consequência da falta de seleção e formação é o acidente e a quebra constante dos veículos que delapidam o patrimônio, causam despesas enormes e trazem transtornos administrativos a toda a Corporação.

Em apenas dois anos, 1989 e 1990, a Polícia Militar descarregou do seu patrimônio 138 veículos, sendo 91 por desgaste normal e ação incorreta de seus condutores e 47, em virtude de acidentes.

Trabalhando no campo diretamente ligado à problemática da frota da Corporação, por cerca de 6 anos, como chefe de transporte

do 1º BPM, Comandante da Companhia de Rádio Patrulha do 4º BPM e, finalmente, como Fiscal Administrativo do Regimento de Polícia Montada (RP MON), tivemos a oportunidade de observar que apenas um serviço de oficinas, embora sério, com bons equipamentos e pessoal competente, não é suficiente para manter uma boa percentagem de veículos nas ruas. Alguns poucos consertando e muitos quebrando, proporcionam um resultado lastimável. Conhecendo o problema pelo lado de dentro das oficinas, passamos a procurar as causas dos defeitos mecânicos e dos acidentes, por fora delas, observando comportamentos e entrevistando grande número de motoristas, com os quais tivemos contato ao longo destes anos, foi possível formar uma idéia geral de todo o problema e conceber algumas maneiras de minimizá-lo.

As baixas acarretam grandes despesas e os acidentes, além disto, causam ferimentos e mortes, além da grande carga administrativa. Por tudo isto, acreditamos ser este tema importante e vamos desenvolvê-lo, expondo o que foi constatado com a pesquisa de campo e observação pessoal.

Na parte final, apresentaremos algumas propostas que acreditamos válidas e exequíveis para a Corporação, sendo estas, a razão fundamental do presente trabalho monográfico.

I - TRANSPORTES: Origem e Evolução

Nos primórdios dos tempos, o homem, para se locomover, utilizou os próprios pés. Com o passar dos tempos, veio o avanço dos meios de transportes, passando o homem a utilizar animais como bois, cavalos, burros e outros. Para o transporte de cargas, o homem inventou a padiola, um instrumento com duas extremidades amarradas ao animal e outras duas arrastando ao solo. A evolução dos transportes ocorreu no antigo Egito, onde o homem passou a empregar carros com rodas para se locomover, nos países das Américas esta evolução só ocorreu depois da chegada dos conquistadores europeus.

Oficialmente, a invenção do automóvel ocorreu em 1771, quando um francês por nome Nicholas Cugnot inventou um motor a vapor que desenvolvia uma velocidade de 5 KM/h, e necessitava de ser reativado a cada 100 metros que percorria. No final do século XIX e primeira década do século XX, o grande sonho era fabricar um veículo que pelo menos funcionasse.

O atual motor a diesel foi a grande revolução ocorrida entre 1885 e 1886 e teve como inventor o Alemão Gottlieb Daimler. Em 1896 Henry Ford inventou o seu primeiro carro.

Paralelamente ao desenvolvimento dos carros de passeio, evoluíram também os veículos de transporte de carga, de passageiros, os tratores, as máquinas agrícolas e os aviões.

O primeiro acidente automobilístico da história mundial

ocorreu em 1771 quando, naquele ano, Nicholas Cugnot teve pronto o seu primeiro carro e este desenvolvia a fantástica velocidade de 15 KM/h e veio a chocar-se contra o muro do quartel real de Viceses.

O primeiro acidente com vítima, registrado pela história data de 23 de junho de 1834, ocorrido na França. No nosso país, o primeiro carro chegou para o Estado de São Paulo em 1893 e era de propriedade de Henrique Santos Dumont. Mas, o primeiro acidente ocorrido no Brasil se deu no Estado do Rio de Janeiro em 1897, com o carro de José do Patrocínio, dirigido, na oportunidade, por Olavo Bilac.

As indústrias automobilísticas chegaram para o Brasil em 1956 e foram instaladas no Estado de São Paulo. Naquela época já se contava com uma frota de 600 veículos importados. Oito anos depois, em 1964, há havia no nosso país um milhão de veículos nacionais e seiscentos mil importados.

Com o aumento da frota automobilística brasileira, distribuída principalmente nos centros mais desenvolvidos, os automóveis passaram a disputar metro a metro o solo dessas localidades, onde, somados a outros fatores culminaram, com alto índice de acidente de trânsito, com os quais convivemos até os dias de hoje. E esse rápido e desordenado aumento de veículos, em nosso país, trouxe um sério problema, o nosso homem não estava perfeitamente qualificado para exercer a profissão de motorista, o que ocorre ainda hoje.

O processo de aprendizagem para o uso do automóvel foi implantado de maneira empírica, as prioridades foram dadas para a via e para o automóvel, deixando o homem relegado a um terceiro plano.

As escolas de formação de condutores de veículos automotores, denominadas de Auto-Escola, eram, como ainda hoje são, deficientes e oferecem ao aprendiz de motorista, apenas as condições básicas para colocar um veículo nas vias públicas e sair por aí tentando o aprimoramento de suas poucas condições técnicas na arte de dirigir, o que dificilmente o salvará de um envolvimento em acidente de trânsito.

Na Polícia Militar de Goiás, os índices de acidentes envol

vendo viaturas da Corporação são alarmantes e a problemática apesar de sua gravidade, tem sido tratada ao longo dos tempos, de modo aleatório e ao sabor das emoções geradas por eventos mais dramáticos.

Na atualidade não se vislumbra nenhum indício de que a situação se reverta espontaneamente. Portanto, objetiva o presente trabalho, fornecer uma visão mais abrangente da sistemática de combate aos acidentes de trânsito, de forma a proporcionar o conhecimento e difusão de técnicas mais modernas e consideradas vitais na condução de veículos e desta forma, conscientizar os condutores de viaturas da Polícia Militar que, todos os seus gestos e atitudes devem ser sempre no sentido de tudo fazer dentro dos novos métodos aprendidos para evitar quase todos os acidentes com que se deparem, tentando reduzi-los a índices aceitáveis.

II - TRANSITO

1. Definição

O jurista brasileiro Hely Lopes Meireles define o trânsito como "o deslocamento de pessoas ou coisas pelas vias de circulação distinguindo-o do tráfego, que seria o mesmo trânsito em missão de transporte".¹

Segundo o mestre Aurélio Buarque de Holanda, em seu novo diccionário da língua portuguesa, Trânsito é "o ato ou efeito de caminhar; de passar; marcha; trajeto; passagem; afluência de viandantes; conjunto de normas que governam os movimentos dos veículos nas vias".

O Regulamento do Código Nacional de Trânsito (RCNT - Dec. 62.127 de janeiro de 1968) o conceituou para fins legais: "Trânsito ← é a utilização das vias públicas por pessoas, veículos e aniamis isolados ou em grupos conduzidos ou não, para fins de circulação, parada e estacionamento". Este conceito é bastante vago, pois não abrange os princípios gerais das regras de circulação e utilização das vias de maneira adequada e segura. Pelo seu conteúdo, não se acha nada que estabeleça como veículo e o pedestre devam se compor

1. ROZESTRATEN, Reinier, J.A - Psicologia do Trânsito, caderno I Convenio DNER/CRUB.

tar nas vias a utilizá-las, cada qual em seu espaço próprio ou que lhe foi reservado. O ilustre psicólogo e professor Rozestraten faz então um comentário "estas definições denotam simplesmente uma movimentação, o que não implica necessariamente numa norma e pode ser uma circulação completamente desorganizada". E prosegue: "o específico do TRANSITO me parece estar no fato de que é uma movimentação organizada, em que um movimento ou proíbe ou permite o outro". E propõe finalmente como conceito de TRANSITO o seguinte: "O conjunto de deslocamento de pessoas e veículos nas vias públicas, dentro de um sistema convencional de normas com o fim de assegurar a integridade de seus participantes".

Acidentes de Trânsito (conceito-evolução). O dicionário Lello Universal define acidente, como sendo "fato causal, fortuito, imprevisto, inesperado".

Quanto aos acidentes de trânsito, antigamente eram denominados "desastres" e considerados por muitos como frutos do acaso ou do azar. Foi um período marcado pela "fatalidade", em que os motoristas eram vítimas de seus próprios destinos.

Atualmente, surgiu um conceito de acidentes de trânsito, como sendo **EVITÁVEL E NÃO EVITÁVEL**, no qual se enfatiza mais a **EVITABILIDADE DO ACIDENTE**, abandonando o aspecto **CULPABILIDADE**.

O professor Waldir de Abreu faz um alerta aos condutores de veículos que a doutrina e os pronunciamentos da justiça já deixaram bem claro que tudo não vai além de uma prioridade de passagem, no exclusivo interesse da fluidez do trânsito e sua segurança. Então, "ninguém pode ir até o acidente, para impor o seu suposto direito. Também não deve abrir mão do seu direito por simples cortesia, principalmente se essa atitude possa ser confundida".²

2. Componentes Básicos

O sistema de trânsito está integrado a três subsistemas: o homem, a via e o veículo. O homem é o subsistema mais complexo e o

2. ABREU, Waldir de. Direção Defensiva - A segurança ao seu Alcance.

que tem mais fator em jogo. Na sociedade, o homem desempenha vá-
rios papéis como participante ativo do trânsito e usuário da via
pública, de pedestres, de motoristas, de ciclistas etc. Outros ho-
mens, embora não exerçam atividade de linha, contato direto com o
público, suas decisões podem contribuir para o aumento ou diminui-
ção dos índices de acidentes de trânsito, "são autoridades de trân-
sito e engenheiros de tráfego". Suas decisões podem criar situa-
ções altamente perigosas e desta forma, serem responsáveis pelos a-
cidentes.

A via não significa apenas a pista, mas engloba todos os
tipos de pavimentos, veículos que andam em torno de outros, os pe-
destres, as condições climáticas, outros fatores, como o sol encan-
descente. Via, neste sentido, é todo o ambiente que rodeia o veí-
culo ou o pedestre e no meio do qual eles se movimentam. Mesmo as-
sim, nada proíbe que o termo seja usado em sentido restrito para
se designar apenas como "pista".

O veículo é o subsistema encontrado nas mais variadas mar-
cas e modelos, cada um possuindo dispositivos essenciais para in-
dicar sua direção, para controlar sua velocidade e para frear. To-
dos devem estar equipados com espelhos retrovisores, indicadores
de velocidade, de quilometragem, quantidade de combustível e ou-
tros, como óleo e bateria. Todos esses elementos mencionados cons-
tituem fonte de informação para o motorista e este deve estar aten-
to para todos esses detalhes. Um veículo, dependendo da sua veloci-
dade, somados ao seu peso podemos compará-lo a um verdadeiro tanque
de guerra em tempo de paz, capaz de matar e destruir tantos quan-
tos dele se aproximarem.

3. Papel Constitucional da Polícia Militar

Constitucionalmente a Polícia Militar exerce o papel de po-
lícia ostensiva e a preservação da ordem pública, conforme o Art.
144 § 5º.

A atividade específica das polícias militares do Brasil co-
mo órgão que exerce as atividades de policiamento de trânsito no
país, está preceituada no Decreto nº 88.777 (Regulamento para as
polícias militares e corpos de bombeiros militares), de 30 de se-

tembro de 1983, em seu capítulo II, Art. 2º, nº 27.

De conformidade com o manual básico de policiamento ostensivo (Capítulo III) vigente nas polícias militares, segundo orientações da Inspeção Geral das Polícias Militares IGPM, tem-se a seguinte conceituação e particularidades do policiamento de trânsito:

"Tipo específico de policiamento ostensivo executado em vias urbanas abertas à livre circulação, visando a disciplinar o público no cumprimento e respeito às regras e normas de trânsito, estabelecidas por órgão competente, consoante ao Código Nacional de Trânsito e Legislação pertinente".³

Partindo-se dessa informação, conclui-se que as polícias militares em cada Estado membro da federação, é que, através de seus homens, mantêm o contato direto com a população, com o usuário e seu veículo, com o pedestre, o ciclista, o motociclista, a criança, o adolescente, etc. Elas é que sentem de perto os problemas do sistema viário, a insuficiência e/ou deficiência da sinalização de trânsito, que abordam os infratores, atendem nas ocorrências de trânsito (acidentes), prestam as mais diversas informações ao público em geral. Enfim, as Polícias Militares são os órgãos estatais que apresentam melhores condições de educar para o trânsito, sistematicamente.

O Decreto Federal nº 667 de 02 de julho de 1969 em seu Artigo 3º alíneas a, b, c, estabelece a competência da polícia militar para agir de maneira preventiva e repressiva. Agindo preventivamente desenvolve uma ação pedagógica ensinando direção defensiva para a população, para a polícia militar, de modo geral, e, de modo todo especial, aos integrantes da Corporação que prestam serviço como motoristas.

3. Dec. nº 88.777 30/Set/1983 - Regulamento para as Polícias Militares e Corpos de Bombeiros Militares.

III - DIREÇÃO DEFENSIVA

1. Conceituação

1.1 - Direção

Direção é indicação de rumo a seguir. Em física, direção significa a linha de atuação da força. O minidicionário Aurélio define direção como sendo a arte ou efeito de dirigir; rumo.

1.2 - Direção Defensiva

Direção Defensiva é fazer tudo o que for razoável para se evitar acidentes, independente do que dizem as leis, do que façam os outros motoristas ou das condições adversas enfrentadas.

Por isso, Direção Defensiva é questão de atitudes, de comportamento, de querer agir de forma segura. É questão de se adotar um novo padrão de dirigir, de preocupar em dirigir na defensiva, defendendo-se dos acidentes.

A Direção Defensiva tem como objetivos capacitar motoristas a assumirem padrões de comportamento dentro das correntes de trânsito de modo eficiente e capaz de proporcionar segurança tanto

aos ocupantes do veículo que dirige, como também aos outros motoristas que transitam junto a ele. Objetiva ainda, a modificar hábitos e defeitos adquiridos ao longo de uma experiência incorreta como motorista profissional ou amador.

2. Elementos de Direção Defensiva

A prática de Direção Defensiva requer do motorista elementos que o possibilitem a identificar os fatores causadores de acidentes e defender-se deles. São os seguintes os elementos de direção defensiva:

- Conhecimento
- Atenção
- Previsão
- Capacidade de decisão
- Habilidade

Os três primeiros elementos identificam os fatores causadores de acidentes e os dois últimos atuam como defesa contra os fatores causadores de acidentes.

Conhecimento

Para se dirigir defensivamente deve-se ter uma boa dose de informações sobre fatos concretos e causas do acidente, de forma a se identificar os riscos e se preparar as defesas para cada caso. São fontes de conhecimentos necessários aos motoristas:

- Regulamentos do Código Nacional de Trânsito
- Livros sobre a Arte de Dirigir e
- Cursos para motoristas.

Atenção

É um estado de alerta que envolve atitude de constante vigilância para se reconhecer, de imediato, fatores causadores de acidentes. Assim, o motorista atento vê e percebe tudo ao redor de seu veículo, agindo sempre que algo possa afetar a segurança do mesmo. O hábito de prestar atenção se desenvolve conscientemente e aumenta com a prática permanente.

Previsão

A previsão consiste na habilidade consciente e treinada de visualizar o aparecimento e a formação de situações de trânsito com a devida antecedência. A previsão pode ser mediata ou a longo prazo e imediata ou a curto prazo. Como exemplo a longo prazo temos a revisão de seu veículo antes de iniciar uma viagem e como exemplo a curto prazo uma situação difícil, num cruzamento, a alguns metros na sua frente.

Capacidade de decisão

É um processo mental de busca e escolha para se decidir diante de uma situação problemática. Implica num rápido exame da situação pelo motorista, na procura de alternativas, a tempo de evitar acidente. Diariamente o motorista enfrenta várias situações no trânsito e são resolvidas através de conhecimentos e habilidades adquiridas em experiências anteriores.

Habilidade

Habilidade está em o motorista operar os controles do veículo e executar com perícia e sucesso qualquer manobra que seja necessária executar no trânsito, tais como:

- Andar para frente
- Andar para trás
- Fazer curvas
- Parar.

3. Método Básico de Prevenção de Acidentes

O método básico de prevenção de acidentes compõe-se de três ações: Ver - Pensar - Agir. A pessoa vê o perigo, pensa e decide rapidamente o que fazer e age de imediato. O cérebro do motorista tem que processar várias informações, age de forma semelhante a um computador, dando imediatamente a resposta adequada a cada situação. Por exemplo, ao chegar a um cruzamento, o motorista avista o sinal aberto e um carro se aproximando e começa a perguntar a si mesmo:

- Será que o sinal vai fechar?

- Será que ele viu o sinal fechado?
- Será que ele conseguirá parar?
- Será que ele me viu?

Qualquer resposta errada a estas perguntas levará o motorista a se envolver em acidente do tipo colisão.

Reação do organismo aos estímulos recebidos.

O sistema nervoso funciona como um mecanismo que controla e regula a reação do indivíduo. O barulho que o motorista ouve e vê, são os estímulos do órgãos sensoriais, olhos e ouvidos, que por sua vez levam estes estímulos até o cérebro, e este através do nervo motor, aciona os músculos, que entram em ação.

Existem dois tipos de reação: a reação simples e a reação de escolha. Como exemplo de reação simples, citamos o iniciar da marcha do veículo quando o sinal abre, estando o motorista alerta leva de 1/5 a 1/10 de segundo para esta reação. Como exemplo de reação de escolha, temos o desviar para a direita ou à esquerda, de acordo com o movimento de outros veículos ou pedestres. Esta reação é mais demorada, leva 1/10 de segundos.

O motorista precisa ver para dirigir. O que ele não enxerga é justamente o que lhe vai causar maiores transtornos. O motorista deve estar sempre em estado de alerta e prontidão, pois o organismo humano precisa de cerca de 2 segundos para preparação do ato que será executado.

4. Condições adversas para o motorista

Condições adversas são as condições que se apresentam independente da vontade do motorista, são elas: luz, tempo, estrada, trânsito, veículo, e o motorista.

Condições adversas de luz

A condição adversa de luz está ligada às condições de iluminação, uma vez que a intensidade de luz, natural ou artificial, pode dificultar o motorista a ver ou ser visto. A condição adver

sa de luz ocorre em consequência da luz solar e da luz de fa
róis de veículos. A condição adversa causada pela luz de faróis
provoca ofuscamento da vista humana. O efeito do ofuscamento na vis
ta humana dura até 7 segundos, tempo igual ao percurso a uma dis
tância de 156 metros, com o veículo desenvolvendo uma velocidade
de 80 Km/h. O efeito do ofuscamento produz cegueira momentânea e
pode causar a perda do controle do veículo e em consequência, pro
vocar um acidente. O motorista para evitar o efeito do ofuscamen
to proveniente dos faróis de outros veículos, deve olhar para a
margem direita da estrada e nunca para o foco de luz.

Condições Adversas de Tempo

As condições adversas de tempo referem-se às condições climi
máticas que constituem dificuldades no dirigir, são elas: a chu
va, o granizo, o vento forte, a neve e a neblina, que trazem como
consequência diminuição da visibilidade do motorista, e as estradas
escorregadias. Estas condições climáticas às vezes chegam ao pon
to de impossibilitar os motoristas de ver a margem da estrada e
as suas faixas divisórias, impedindo que o motorista veja e seja
visto.

Como forma de precaução diante de tais condições adver
sas, o motorista deve atentar para as seguintes medidas: reduzir a
marcha, acender as luzes, lanternas e faróis baixos, e em caso do
tempo estar muito ruim, deve sair da estrada e esperar a melhora
das condições.

Condições Adversas da Estrada

O motorista deve ajustar-se às condições da estrada,
observando o seguinte: tipo de estrada, tipo e condições de pavi
mentação, largura e número de pistas, aclives e declives, lomba
das, curvas, cruzamentos, condições de trânsito e outros. O moto
rista deve atentar para algumas regras quando dirigir em estradas:

- Observar os limites de velocidade recomendados
- Desenvolver velocidade menor que as indicadas pela sina
lização, em caso da estrada estar escorregadia.
- Não desenvolver velocidades excessivas quando a estrada
apresentar qualquer tipo de irregularidade.

Condições Adversas do Trânsito

Estado de Goiás
ACADEMIA DE POLÍCIA MILITAR
BIBLIOTECA

Esta condição envolve a presença de outros motoristas nas ruas e estradas com o trânsito congestionado ou não, a velocidade alta ou baixa. As principais causas da condição adversa do trânsito são:

- Horários de grande movimento, significam pressa e congestionamento;

- As viagens de fins de semana, provocam principalmente nas sextas-feiras, congestionamentos nas principais saídas das cidades;

- A velocidade em determinados trechos de estrada, deve-se ter cuidado com o movimento lento de tratores, animais extraviados e empecilhos em áreas urbanas;

- Quantidade de ônibus e caminhões nas estradas. Esses tipos de veículos nas ruas e estradas afetam o trânsito, deixando-o mais lento.

Condições Adversas do Veículo

Essas condições caracterizam-se por defeitos apresentados no veículo e podem ocasionar acidentes. Como condições adversas do veículo, enumeramos as seguintes: pneus gastos, freios desregulados, lâmpadas queimadas, limpadores de pára-brisas defeituosos, falta de buzina, espelho retrovisor deficiente, falta de cinto de segurança e outras.

Condições Adversas do Motorista

As condições adversas do motorista são as que alteram temporariamente o estado mental, psíquico ou físico do motorista e que podem afetar a sua habilidade em satisfazer todas as exigências da tarefa de dirigir e manter o controle do veículo. O motorista deve evitar dirigir quando:

- Sentir-se sonolento ou estiver cansado, mesmo estando com os olhos bem abertos e olhando o caminho à frente, mas que tenha sua atenção voltada para seu interior, sonhando acordado. A isto se chama hipnose de estrada ou adormecimento ao volante;

- Usar indiscriminadamente certos medicamentos e drogas. Algumas substâncias produzem efeitos perigosos, portanto, torna-se necessário o conhecimento das consequências que essas substâncias podem causar, tais como:

- Heróína e Morfina provocam no indivíduo um estado de intensa euforia, levando-o a um desligamento quando está dirigindo;

- Cocaína atua sobre o sistema nervoso, dá uma sensação de euforia sendo rapidamente substituída por sentimento de ansiedade, provocando tremores e alucinações no motorista;

- Maconha deixa as pessoas deprimidas e mais tristes, sonolentas, com movimentos e reações lentas, muitas vezes tornando-se anti-sociais e responsáveis por muitos acidentes;

- Substâncias do grupo Barbitúrico têm forte ação calmante sobre o sistema nervoso, tornando o motorista sem habilidade para dirigir;

- Substâncias tranquilizantes produzem sonolência, desatenção e deixam a pessoa com os reflexos lentos;

- Medicamentos anti-histamínicos são usados como antialérgicos e contra resfriados, perigosos pelo efeito sedativo que possuem, provocam tonteados e visão embaçada;

- Anfetaminas, conhecidas como "bolinhas", estas produzem inicialmente estado de euforia crescente e impulsividade, impedindo o indivíduo de fazer manobras com o veículo.

5. Procedimentos do Motorista Defensivo Diante do Trânsito

Um motorista pode-se defrontar com um incontável número de situações no trânsito, quando irá precisar de usar alguns procedimentos de Direção Defensiva. Citamos alguns deles:

Ultrapassagem

Durante as ultrapassagens é fundamental determinar a velocidade entre os veículos que estão em jogo. A decisão e a manobra da ultrapassagem devem ser rápidas e esta só deve ser feita em boas condições de visibilidade da pista. Em caso de dúvida, não se deve arriscar.

Freada de Emergência

Deve-se agir prontamente, pisando no freio com firmeza, tendo o cuidado para não forçar demais o pedal. A não-observação deste detalhe poderá bloquear ou travar completamente as rodas e desta forma, aumentando espaço para o veículo parar totalmente.

Derrapagem

No caso de derrapagem, o motorista deverá saber se o carro é do tipo que "sai de frente" ou "sai de traseira" para agir corretamente. Um carro com peso maior na frente geralmente "sai de frente". A correção deste caso se faz tirando o pé do acelerador e conservando o volante virado para dentro da curva. Se o carro "sai de traseira", a solução é manter a aceleração e virar o volante para fora da curva até corrigir a derrapagem.

Pista Derrapante

Tratando-se de pista derrapante, o certo é diminuir a velocidade para não deixar a derrapagem acontecer. Pois, uma vez iniciada, dificilmente se pode ter certeza de que se consegue dominar o veículo.

Chuva

Durante o período chuvoso a aderência da pista diminui, com isso, aumenta o perigo de derrapagens devido ao espaço necessário para se frear o carro. O início da estação das chuvas é o período mais perigoso, portanto, o motorista deve ter seus cuidados redobrados nessa época.

Nevoeiro

O nevoeiro muito forte impede a visibilidade. Neste caso o motorista deve esperar no acostamento, ligando o pisca-pisca e sinalizando com o triângulo a uns 40 passos do veículo.

Viagens Noturnas

No caso de ter que se realizar viagens noturnas, deve-se verificar se os faróis do veículo estão regulados e, na estrada, não fazer a guerra dos faróis. No caso de estar com sono, deve-se parar e descansar. Esta é a melhor forma de se evitar um acidente nestas condições.

Viagens Longas

No caso de viagens longas, deve-se fazer um roteiro planejado **para reabastecer o carro e para descansar**. Deve alimentar-se bem durante a viagem e sem exageros, dando preferências a pratos

leves de fácil digestão. Não se deve dirigir exausto, pois os re flexos diminuem consideravelmente com o cansaço.

Estrada de Terra

Nas estradas de terra, a aderência é bem menor, portanto, deve-se diminuir a velocidade nas curvas e frear com antecedência. O motorista deve evitar os buracos que podem danificar o carro e até fazê-lo perder a direção.

Descida de Serra

Nas descidas de serra, os freios podem-se acabar. Para evitar que isto ocorra, o motorista deve procurar descer sempre com a mesma marcha que usaria para subir, aproveitando o efeito do freio motor.

Lamaçais e Areões

Neste caso procure o melhor caminho para passar e, na dúvida, pare afastado do local e examine-o a pé. Para passar os trechos com lama ou areia, é preferível usar uma marcha mais longa e não acelerar muito, para evitar que as rodas patinem.

Curvas Fechadas

Para se entrar em curvas fechadas deve-se diminuir a velocidade e não deve frear no meio dela. No caso de derrapagem, não se deve pisar no freio e nem sair do asfalto para o acostamento, pois a aderência é menor.

Curvas de Raio Decrescente

São as que começam largas e vão-se fechando aos poucos, deve-se diminuir a velocidade para evitar a derrapagem. Caso ocor-ra a derrapagem não se deve pisar no freio.

Falta de Freio

No caso de os freios do carro faltarem, é aconselhável ao motorista desviar dos demais carros em busca de um espaço vazio, puxando o freio de mão, aos poucos, com o cuidado para não provocar

um cavalo-de-pau. Deve-se reduzir a marcha, mas existe o perigo dela cair em ponto morto, o que seria bem pior. Em caso de necessidade, pode-se encostar as rodas no meio fio, e se for numa ladeira, encostar contra um obstáculo resistente antes que o carro gane velocidade.

Estouro de Pneu

Os estouros de pneu nos dão um grande susto, mas é uma situação controlável. Se for o pneu dianteiro, o carro puxa forte para o lado do pneu estourado, neste caso basta segurar firme na direção até o carro perder a velocidade. Caso seja o pneu traseiro, o carro derrapará na direção que o pneu estourou, o motorista deve segurar firme no volante e só pisar no freio aos poucos, e depois de ter controlado o carro.

Cortadas

Para evitar cortadas deve-se guardar sempre uma certa distância segura para evitar engavetamentos. O motorista precisa saber calcular essa distância.

Pane na Estrada

No caso de pane na estrada, nunca se deve parar na pista, mas no acostamento e sinalizar com o triângulo bem afastado do carro. Caso seja possível, espalhar uns galhos de árvores a vários metros antes do local onde o carro parou. Não se deve ficar ao lado do veículo, pois existe o perigo de atropelamento.

6. Decálogo do Motorista Defensivo

Para se dirigir defensivamente, o motorista precisa de conhecer os dez mandamentos ou decálogos que devem ser seguidos em todos os momentos que estiver no exercício da profissão, são eles:

6.1 - Conheça e observe rigorosamente as normas legais de trânsito, mesmo sem o guarda estar perto;

6.2 - Esteja em boa forma física e mental, quando dirigir e sempre compense com maior precaução o que possa diminuir a sua

precisão ao volante;

6.3 - Saiba ver, para tudo prever. Dirigimos com as mãos, os pés e antes de tudo, com os olhos, inclusive nos retrovisores;

6.4 - Conheça bem o seu veículo e mantenha-o em bom estado, em perfeito funcionamento e com a melhor visibilidade;

6.5 - Respeite a corrente do trânsito. Você será sempre culpado pelas manobras perturbadoras danosas de sua iniciativa;

6.6 - Não surpreenda os outros usuários da via pública e evite ser surpreendido. A sinalização é a linguagem do trânsito. Procure comunicar-se bem;

6.7 - Na via pública cada um tem a sua posição ideal. Procure-a e mantenha-se na sua;

6.8 - O espaço de segurança, que deve envolver o seu carro, é a garantia de sua liberdade de movimentos e de seu percurso sem acidentes;

6.9 - Vá depressa quando puder e devagar, quando dever. Vai rápido demais quem não puder parar dentro da distância de sua visibilidade;

6.10 - É da conveniência de todos que cada um nada faça criando riscos à segurança, tropeços indevidos à circulação, ou incômodos desnecessários a terceiros.⁴

4. ABREU, Waldir de. Direção Defensiva - A Segurança ao seu Alcance p. 12-13.

IV - DOS CUIDADOS COM A VIATURA PM

1. Manutenção de Viaturas

Atualmente a operacionalidade da Polícia Militar requer emprego intensivo de viaturas. O êxito desta missão depende principalmente do estado de conservação e funcionamento destas viaturas.

O elevado número de missões motorizadas, em virtude da necessidade de se fazer presente nas mais diversas localidades do Estado, de maneira a cobrir uma maior área possível, com o emprego reduzido efetivo disponível, requer preocupação com a nossa frota.

O policiamento rádio motorizado é uma das mais importantes missões da Organização Policial Militar. Tal missão tem se tornado cada vez mais importante à medida que o Estado e, consequentemente, as cidades se desenvolvem, com a implantação de parques industriais e em consequência desse desenvolvimento aumentou também, o índice de criminalidade.

Na atualidade, o policiamento motorizado tem sido muito utilizado. Para se manter o nível exigido pela operacionalidade, as viaturas deverão estar em boas condições de emprego e esta condição só é obtida com a manutenção constante, procedida pelo motorista e pelo serviço de transporte de cada Unidade.

A manutenção de viaturas tem como vantagens o aumento de sua vida útil, a economia de tempo, de dinheiro e consequentemente

te, maior rendimento no policiamento, pois a frota não fica su
jeita à indisponibilidade.

A conjuntura econômica, social e política atual e mais a
revisão constitucional que se avizinha, fazem com que procuremos
ampliar e aprimorar as técnicas utilizadas no cumprimento da nossa
atividade-fim. Como o policiamento ostensivo motorizado já compro
vou a sua eficiência, cabe à Instituição utilizar métodos que ve
nham prolongar a vida útil de suas viaturas.

Atualmente, os motoristas não realizam a manutenção preven
tiva, em razão de não conhecerem o assunto, portanto, ignoram so
bre a utilidade da vida do veículo. Os motoristas mais antigos da
Corporação se ingressaram no quadro mediante um teste prático de
volante, e não receberam informações fundamentais relacionadas com
o assunto Direção Defensiva.

A instrução de Direção Defensiva, abrange aspectos necessá
rios à condução e conservação de veículos. A instrução prática tem
a finalidade de gravar na memória dos motoristas, reflexos segu
ros de comportamentos. A instituição policial militar deve inves
tir na educação moral de seus motoristas, fazendo-os compreender
a importância de uma melhor qualificação profissional no desempe
nho de suas atividades.

2. Como utilizar corretamente a viatura

Analisando os acidentes de trânsito, envolvendo viaturas
da Polícia Militar verifica-se que na sua grande maioria foram cau
sados por falhas humanas, sendo poucos os casos que resultam de de
feitos mecânicos. No entanto, se verificarmos melhor, concluiremos
que os defeitos mecânicos das viaturas quase sempre decorreram da
falta de manutenção adequada, sendo em última hipótese, também fa
lha humana.

Para se frear uma viatura exigem-se técnicas e perspicá
cia, principalmente para se poder determinar o momento certo de
iniciar uma freagem. Freadas bruscas só aumentarão os desgastes de
pneus, do motor e da árvore de transmissão.

A melhor forma de se conservar um veículo está em diri

gí-lo corretamente. Por exemplo, deixar o motor aquecer sempre antes de colocá-lo em movimento, e em se tratando de veículo a óleo diesel, este aquecimento é imprescindível e mais demorado, pois o aquecimento é mais lento. Deve-se também verificar se a alavanca de câmbio se encontra em ponto morto e se o freio de estacionamento está puxado. Deve-se evitar debrear bruscamente, pois este procedimento poderá prejudicar a árvore de transmissão do veículo.

Devemos conservar os freios dos veículos bem regulados, as partes mecânicas e do motor lubrificadas e os pneus com a pressão adequada.

3. Deveres do Motorista PM

- Ao entrar de serviço, verificar, cuidadosamente, o estado de conservação e funcionamento da viatura, e em caso de irregularidade, comunicar imediatamente as alterações ao chefe de transporte ou ao Dia Garagem;

- Verificar se a viatura está equipada com todos os acessórios necessários à execução do serviço;

- Verificar combustível, óleo lubrificante e água no radiador, suficientes para execução do turno de serviço;

- Não sair com os pneus descalibrados, desajustados, com luzes e faróis desregulados;

- Não acelerar o motor, estando mesmo ainda frio;

- Não forçar a máquina inutilmente;

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

- Dirigir a viatura, sob a ordem do comandante de guarnição, observando todas as regras de circulação e sem abusar das concessões de livre trânsito;

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

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

- Não tocar ou deixar que outros toquem nas instalações do rádio de comunicações;

- Operar o rádio utilizando códigos; mensagens longas são prejudiciais aos equipamentos de comunicações e a todo sistema de modo geral;

- Ao sair de serviço deverá deixar a viatura abastecida e limpa;
- Obedecer ao itinerário previamente estabelecido pela OPM;
- Usar sirene e buzina somente quando for necessário;
- Não usar termos impróprios com seu semelhante, mesmo quando molestado;
- Conhecer, respeitar e praticar as leis de trânsito.

4. Qualificação

Para o exercício da profissão de motorista devem ser consideradas as qualidades pessoais e o preparo profissional do candidato, mas o que normalmente vemos é uma inversão da especialização pela prática, aliada ao preparo do policial militar e a sua qualidade pessoal, ou seja, o empirismo prevalecendo sobre a especialização.

Para se ingressar na polícia militar, o candidato é submetido a uma série de exames, bem como é alvo de entrevistas e de uma sindicância social onde se busca conhecer sua vida pregressa e qualidades pessoais. É um procedimento legal e faz parte das técnicas de recrutamento e seleção, atualmente adotadas pela Corporação.

Após a sua formatura está o policial militar preparado para o exercício da profissão, onde, aliando teoria, técnica e atividades práticas, procura-se transmitir e dotar o mesmo dos conhecimentos profissionais necessários ao desempenho da função policial militar.

A profissão de motorista requer qualidades pessoais e qualificação profissional, portanto, deveriam ser submetidos a uma série de exames e entrevistas direcionados à profissão de motoristas, e não se contentar com um simples teste prático de volante, ou seja, deve ter o mesmo tratamento de um candidato que está entrando na polícia militar para ser policial.

Empresas nacionais e até multinacionais como a Johnson Johnson, que possui no seu organograma um departamento de "prevenção de acidentes com veículos" ao ter que contratar motoristas pa

ra as suas atividades o faz com muito critério. Os candidatos são submetidos a exames normais acrescidos de testes de audiometria e oftalmologia. E os funcionários motoristas mais antigos, anualmente, são submetidos aos exames acima citados em caráter preventivo e no caso de ser constatada alguma anormalidade o assunto é acompanhado pelo departamento médico da empresa.

A Johnson Johnson ministra curso de Direção Defensiva a todos os empregados da empresa independente de ser ou não motorista e com essa sua atitude tem alcançado a cada ano índices positivos na redução de acidente de trânsito, envolvendo a sua frota e funcionários, motoristas ou não. E com isto, a empresa só tem se desenvolvido, pois os gastos com cursos Direção Defensiva são compensados com o trabalho produtivo e sem indisponibilidade quer seja de veículos ou de funcionários.

No desempenho de suas missões, os condutores policiais militares são submetidos à **pressões e tensões**, tendo que tomar decisões dirigindo em regime de urgência, em meio a um trânsito intenso, na maioria das vezes.

Dirigir com maior velocidade requer motorista especialmente preparado para tanto. Principalmente quando isto é feito em ruas das cidades onde há muito movimento de pedestres atravessando as vias e com maus motoristas por todos os lados.

O atendimento à população, realizado pela Polícia Militar, deve ser feito com uma certa rapidez, o que exige do motorista um melhor desempenho que de um motorista qualquer, portanto, os motoristas policiais militares devem ser, antes de tudo, selecionados através de exames mais rigorosos que aqueles utilizados para avaliação de motoristas profissionais comuns.

Esses exames devem ser mais rigorosos porque as missões atribuídas aos motoristas policiais militares são mais difíceis e de maior responsabilidade requerendo, portanto, pessoas com qualificação superior às normais.

No curso de Direção Defensiva ministrado a motoristas policiais militares deve-se transmitir conhecimentos no campo da mecânica do automóvel em geral e particularmente sobre os veículos utilizados pela Corporação.

A formação deve ser tal que o carro acabe tornando-se o prolongamento dos **braços e das pernas** do motorista, de maneira que quaisquer diferenças no funcionamento sejam imediatamente percebidas e identificadas por ele.

Procurando-se obter maiores informações a respeito dos motoristas policiais militares, foi elaborado um questionário e distribuído em 7 Unidades, onde se obteve os seguintes resultados da pesquisa de campo:

1. Na sua opinião, os acidentes de trânsito decorrem na sua maioria de:

07 Responderam: falhas pessoais de responsabilidade do motorista PM e de terceiros;

2. Caso tenha respondido falhas pessoais de responsabilidade de do motorista PM e de terceiros, você sugeriria:

06 Responderam: Curso de Direção Defensiva, a fim de melhorar as qualidades técnicas dos atuais motoristas;

01 Respondeu : Dispensa dos motoristas reincidentes em acidentes de trânsito;

3. Sabemos que existem na Corporação ótimos motoristas profissionais e estes não demonstram interesse em pertencer ao quadro, qual o motivo?

05 Responderam: o condutor policial militar exerce dupla função (motorista e patrulheiro), e não existe uma recompensa por este esforço dobrado;

01 Respondeu : os motoristas temem as responsabilidades civis e administrativas em caso de acidentes;

01 Respondeu : outros motivos como: falta de incentivos, de gratificações justas, de maiores oportunidades de cursos e promoções, punições injustas quando envolvidos em acidente, falta de profissionais exclusivos para a limpeza das viaturas, etc.

4. Na sua opinião, a função de chefe e auxiliar de transporte deveria ser exercida por:

07 Todos foram unânimes em responder: oficiais e sargentos com curso de Motomecanização;

5. De quanto em quanto tempo os motoristas são submetidos a exames médicos normais, de psicotécnico, de audiometria e oftal-

mologia?

07 Todos foram unânimes em responder: não é exigido dos mesmos nenhum exame durante o ano.

6. Quais os requisitos exigidos para ser motorista na PM?

06 Responderam: apenas aprovação em teste prático de volante;

01 Respondeu : apenas aprovação em teste prático de volante e acrescentou e outros previstos em Decreto;

7. Quais os motoristas que mais se envolveram em acidentes?

03 Responderam: os motoristas mais modernos na profissão, devido à falta de experiência;

03 Responderam: os motoristas mais antigos na função, pelo excesso de confiança;

01 Não soube responder.

V - CONSEQUÊNCIAS DOS ACIDENTES DE TRÂNSITO PARA A PM

1. Perda de Vidas Humanas

A Organização Mundial de Saúde considera o trânsito como uma calamidade pública e os efeitos desta calamidade já são sentidos na Organização Policial Militar de Goiás, pela dor da esposa sem marido, do filho sem pai e dos próprios pais que tiveram o filho morto, quando trabalhava para a instituição.

Como exemplo desta triste realidade, reportamo-nos ao acidente de trânsito ocorrido no dia 01/12/89, quando por volta das 18:00 horas, no KM 1,5 da BR-153, à altura da Vila Yate, nesta Capital, ocorreu um acidente de trânsito envolvendo a viatura marca Chevrolet prefixo 492, ano 86, pertencente ao Regimento de Polícia Montada (RPMon).

No acidente morrem no local o motorista Cb PM RG 15.724 Jonair Feitosa de Carvalho, e seu auxiliar Sd PM RG 19.362 Antônio Wellington Moris, por motivo de não ter informações sobre Direção Defensiva, acabou sendo vítima do seu próprio erro, por desconhecer o fenômeno da aquaplanagem já que no momento do acidente estava chovendo e o motorista desenvolvia velocidade incompatível para aquele momento.

O Encarregado do Inquérito Técnico (IT), após avaliar as circunstâncias do acidente e as avarias do veículo, imputou a responsabilidade ao condutor e solicitou a descarga da viatura.

Como o responsável veio a óbito no acidente, o IT foi arquivado na PM/4 e os danos materiais, imputados ao Estado.

2. Perda de Meios Materiais

Segundo levantamentos realizados junto à Diretoria de Apoio Logístico (DAL), a Polícia Militar do Estado de Goiás, possui uma frota de 726 veículos atualmente e foram descarregados 138 veículos de 1989 a 1990, sendo 91 com desgaste normal e 47 em virtude de acidente.

Os dados levantados no biênio 89 e 90, apontam que por dia colidem em média 0,14 viaturas, 4,21 por mês e 50,50 por ano.

A Polícia Militar gastou no mesmo período, a importância de Cr\$ 178.220.958,02 (cento e setenta e oito milhões e duzentos e vinte mil e novecentos e cinquenta e oito cruzeiros e dois centavos), na recuperação de viaturas acidentadas por ação incorreta de seus condutores e na manutenção normal.

Convém ressaltar que pequenas batidas não são registradas por ser permitido acordo entre as partes. Constatamos ainda, junto aos (IT), que a quase totalidade das colisões são motivadas por excesso de velocidade ou qualquer outra causa, de responsabilidade do motorista policial militar.

Partindo da premissa acima, entendemos que a única solução é o aprimoramento dos motoristas através de cursos de Direção Defensiva, que não devem ser ministrados dentro do sistema antigo de imposição da aprendizagem, e sim, através da técnica moderna da dinâmica de grupo, que desperta motivação e incentiva os instruendos.

O excesso de velocidade e a imprudência são falhas humanas perfeitamente corrigíveis por meio do estudo e prática da Direção Defensiva, todavia, não é só isto que resolveria o problema "colisão" na Polícia Militar. Em nosso entender, deve ser feita alguma coisa para motivar essa categoria tão importante para a Instituição.

3. A imagem da PM junto à sociedade

As grandes empresas, entidades públicas ou privadas e organizações em geral, criam no público uma imagem, isto é, uma re produção, **no espírito, de uma sensação, na ausência da causa que a produziu.**

A boa imagem de uma instituição ou organização, portanto, pode ser construída ou destruída pelas atitudes e procedimentos de seus integrantes.

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

A opinião do público tem importância capital para toda organização, as boas relações públicas de um órgão público dependem de conhecimentos das atitudes e procedimentos de seus integrantes. Com certeza, o alto índice de acidentes de trânsito envolvendo viaturas da Corporação não a maculam no todo, mas arranham em parte o bom nome da instituição.

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

Uma instituição como a Polícia Militar do Estado de Goiás que por mais de um século presta relevantes serviços à comunidade goianiense, tem que tomar medidas preventivas, a fim de eliminar se não no todo, pelo menos em parte, óbices como os dos acidentes de trânsito, envolvendo viaturas da Corporação, para que ela continue a merecer o respeito e a confiança de há muito conquistada com muito sacrifício.

CONCLUSÃO

O funcionamento eficiente de uma frota de veículos ba seia-se em dois pontos fundamentais que são: serviço de manutenção eficaz e equipe de motoristas competentes e perfeitamente treina- dos para o tipo de serviço a ser executado. O problema da Polícia Militar, está em dois destes pontos. Nossos motoristas não são pre parados para execução dos serviços policiais de emergência, e a frota não recebe manutenção adequada.

Não adianta atacar um desses pontos isoladamente, pois car ros novos duram pouco nas mãos de despreparados e bons motoristas não o tornam eficientes os carros que não recebem manutenção ade quada.

As duas medidas acima citadas, funcionando de forma efi ciente conduzem-nos a obtermos aspectos positivos como: economia de tempo, de combustível, de materiais e mais vida útil para o veí culo.

Os dados coletados junto aos Inquéritos Técnicos (IT), e a pesquisa de campo realizada sobre as causas dos acidentes envolvendo viaturas da Corporação, revelam que existe uma relação direta entre as infrações de trânsito e a ocorrência de acidentes. Esti ma-se que cada acidente de trânsito seja precedido pelo menos de uma infração de trânsito. A Direção Defensiva em todos momentos apresenta como a tábua de salvação para a Polícia Militar.

Diante do atual quadro que se apresenta, e com base nas

pesquisas realizadas para a conclusão do presente trabalho monográfico, sugerimos finalmente e propomos o seguinte:

1. Exames médicos normais, testes psicotécnicos, exames de audiometria e de oftalmologia para policiais militares candidatos a motoristas.

2. Sejam criados mecanismos no sentido de melhorar a atual gratificação de motorista, a fim de motivar os atuais, bem como, favorecer uma melhor seleção dos futuros motoristas.

3. Sejam realizados cursos de Direção Defensiva, dentro de métodos modernos, abordando os seguintes aspectos:

- Regras gerais de circulação;
- Práticas de técnicas de volante para situações de emergência;
- Entrevista com reincidentes, a fim de evitar "a síndrome da insegurança";
- Manutenção de autos;
- Elementos de direção defensiva;
- Métodos básicos de prevenção de acidentes;
- Condições adversas para o motorista;
- Procedimentos do motorista defensivo;
- Decálogo do motorista defensivo;
- Deveres do motorista policial militar;
- Como utilizar corretamente a viatura;
- O conhecimento do veículo e o uso dos seus equipamentos e acessórios;
- A importância da sinalização vertical e horizontal;
- O fluxo de veículos na circulação urbana - cuidados a serem observados.

4. Anualmente todos motoristas deverão ser submetidos aos exames médicos, exigidos quando da sua primeira aprovação, como forma de detectar qualquer anormalidade.

5. Destinação de recursos para o treinamento e formação de motoristas, bem como do pessoal encarregado da manutenção.

6. Finalmente, propomos à elite dirigente da Polícia Militar, a criação de uma seção de Direção Defensiva junto à Diretoria de Apoio Logístico (DAL), para que sob uma diretriz única, e econo

mia de meios materiais e humanos, encarregue-se do treinamento e formação dos condutores de veículos da Corporação, bem como para os condutores policiais militares não pertencentes ao quadro, mas que vierem a se envolver em acidentes graves.

As medidas acima propostas não devem ser ignoradas, pois a partir da sua apresentação o nosso maior inimigo será o tempo de espera para a sua efetivação. Esperar ou retardar a sua execução é pensar como os antigos que achavam que acidentes de trânsito eram fruto do azar. Quando descobriram que estavam equivocados, muitos dos seus entes queridos já haviam passados para a eternidade.

BIBLIOGRAFIA

ABREU, Waldir de. Direção Defensiva: Segurança ao seu alcance.
Rio de Janeiro, livraria José Olympio Editora, 1974.

CAMARGO, Enjolras José de Castro. Estudo de Problemas Brasileiros.
11ª Edição. Editora Atlas S.A - 1990.

CONSTITUIÇÃO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL 05/10/88.

DECRETO FEDERAL Nº 667 de 02/07/69 (R-200).

DECRETO Nº 88.777 de 30/09/83.

DNER - Noções de Direção Defensiva - Unidade X - 1981.

_____ Noções de Direção Defensiva - Volume II.

MANUAL BÁSICO DE POLICIAMENTO OSTENSIVO DA IGPM.

MANUAL DE POLICIAMENTO RODOVIÁRIO - CPRV 76.

PROGRAMA DE SEGURANÇA COM VEÍCULOS - Johnson Johnson - Brasil
1.990.

ROZESTRATEM, R.J.A - "A Psicologia do Trânsito", caderno 1, Convênio
DNER/CRUB.

SENAI - Direção Defensiva; Departamento Reegional de São Paulo

(T0-2).

SHELL, responde nº 19 - Direção Defensiva.

WITTER, Ilton da R. Regras Gerais de Trânsito - Sagra Livraria,
Editora e Distribuidora Ltda 1989.

ANEXO 1

Questionário sobre pesquisa de campo

POLÍCIA MILITAR DO ESTADO DE GOIÁS
ACADEMIA DE POLÍCIA MILITAR
DIVISÃO DE ENSINO

Q U E S T I O N Á R I O

O presente questionário tem por finalidade obter informações junto aos chefes de transportes dos grandes comandos, sobre as causas dos acidentes de trânsito envolvendo viaturas da Corporação:

1. Na sua opinião os acidentes de trânsito decorrem na sua maioria de:
 - () Falhas pessoais de responsabilidade do motorista PM e de terceiros;
 - () Falhas técnicas inerentes a defeitos do material de fabricação do veículo;
 - () Falhas pessoais de responsabilidade do pessoal encarregado pela manutenção;
 - () Não tem opinião formada.

2. Caso tenha respondido falhas pessoais de responsabilidade do motorista PM e de terceiros, você sugeriria:
 - () Curso de Direção Defensiva, a fim de melhorar as qualidades técnicas dos atuais motoristas;
 - () Dispensa dos motoristas reincidentes em acidente de trânsito;
 - () Penas disciplinares para os reincidentes em acidente de trânsito;
 - () Não sabe opinar.

3. Sabemos que existem na Corporação ótimos motoristas profissionais e estes não demonstram interesse em pertencer ao quadro, qual o motivo?
 - () O condutor policial militar exerce dupla função (motorista e patrulheiro), e não existe uma recompensa por este esforço dobrado;
 - () Nenhuma gratificação compensa os riscos que o trânsito apresenta;

- () Os motoristas temem as responsabilidades civis e administrativas em caso de acidente;
- () Outros motivos, como...
4. Na sua opinião a função de chefe e auxiliar de transportes de veria ser exercida por:
- () Oficiais e Sargentos com curso de motomecanização;
- () Apenas o Oficial tem necessidade de possuir o curso de motomecanização;
- () Apenas o auxiliar de transporte tem necessidade de possuir o curso de motomecanização;
- () Não tem opinião a respeito.
5. De quanto em quanto tempo os motoristas são submetidos a exames médicos normais, de psicotécnico, de audiometria, e de oftalmologia?
- () Uma vez por ano;
- () De 6 em 6 meses;
- () De 4 em 4 meses;
- () Não é exigido dos mesmos nenhum exame durante o ano.
6. Quais os requisitos exigidos para ser motorista na PM?
- () Apenas aprovação em teste prático de volante;
- () Exames médicos normais de audiometria e oftalmologia;
- () Exame psicotécnico;
- () Não há nenhuma exigência.
7. Quais os motoristas que mais se envolvem em acidentes?
- () Os motoristas mais modernos na profissão, devido a falta de experiência;
- () Os motoristas mais antigos na função, pelo excesso de confiança;
- () Os motoristas dados ao hábito de ingerirem bebidas alcoólicas.
- () Não sabe responder.

Quartel do

em,

_____/_____/_____

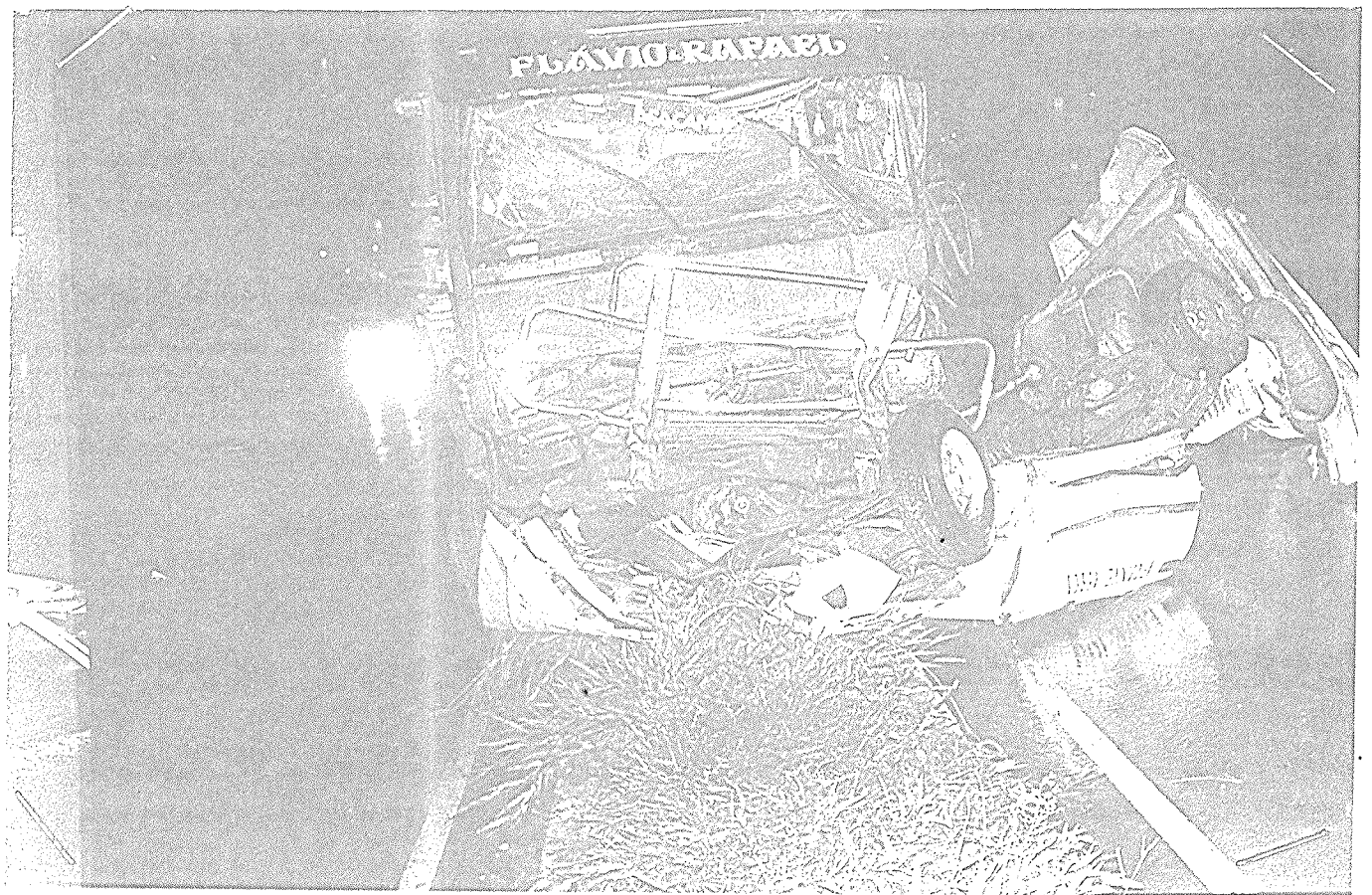
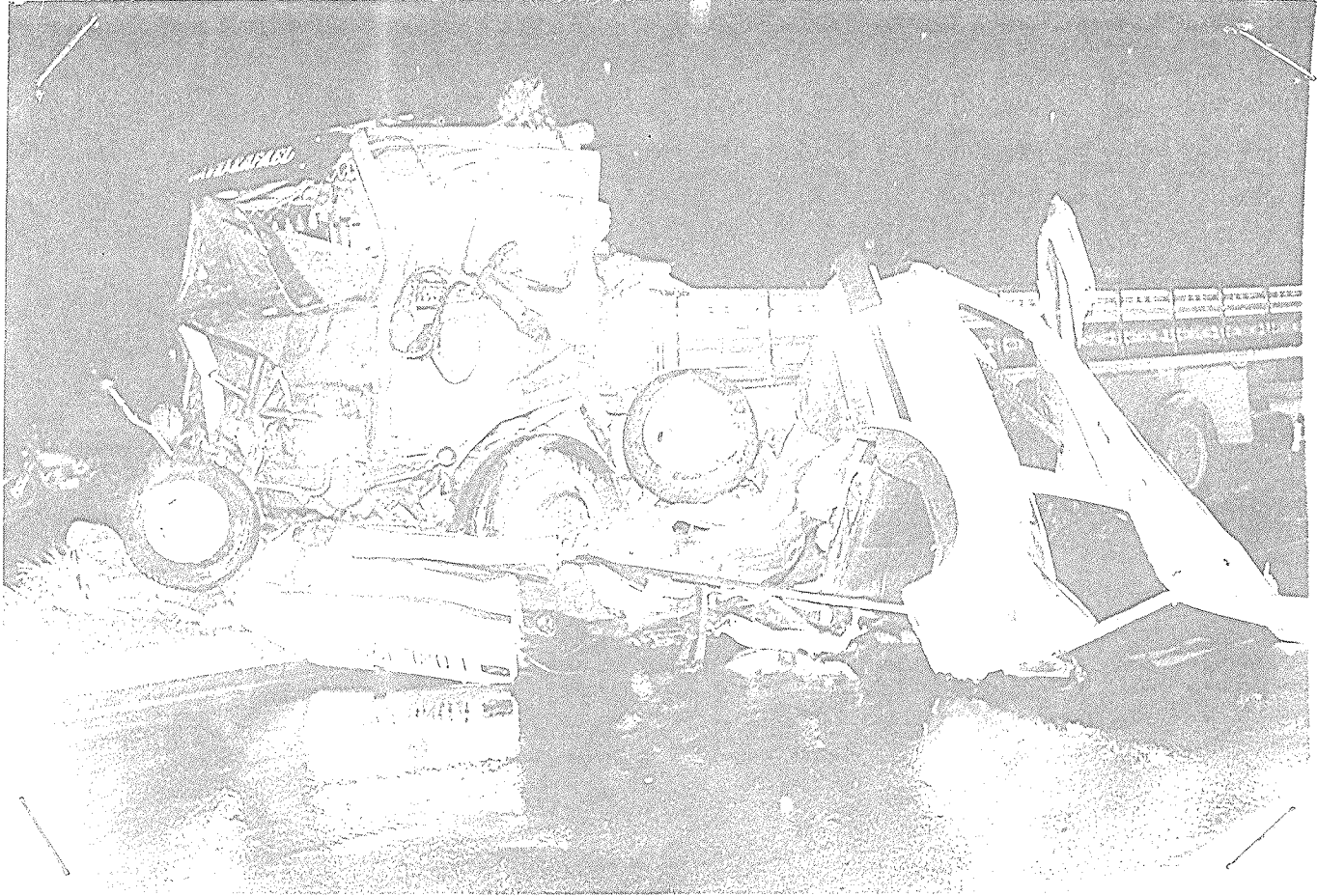
ASSINATURA

ANEXO 2

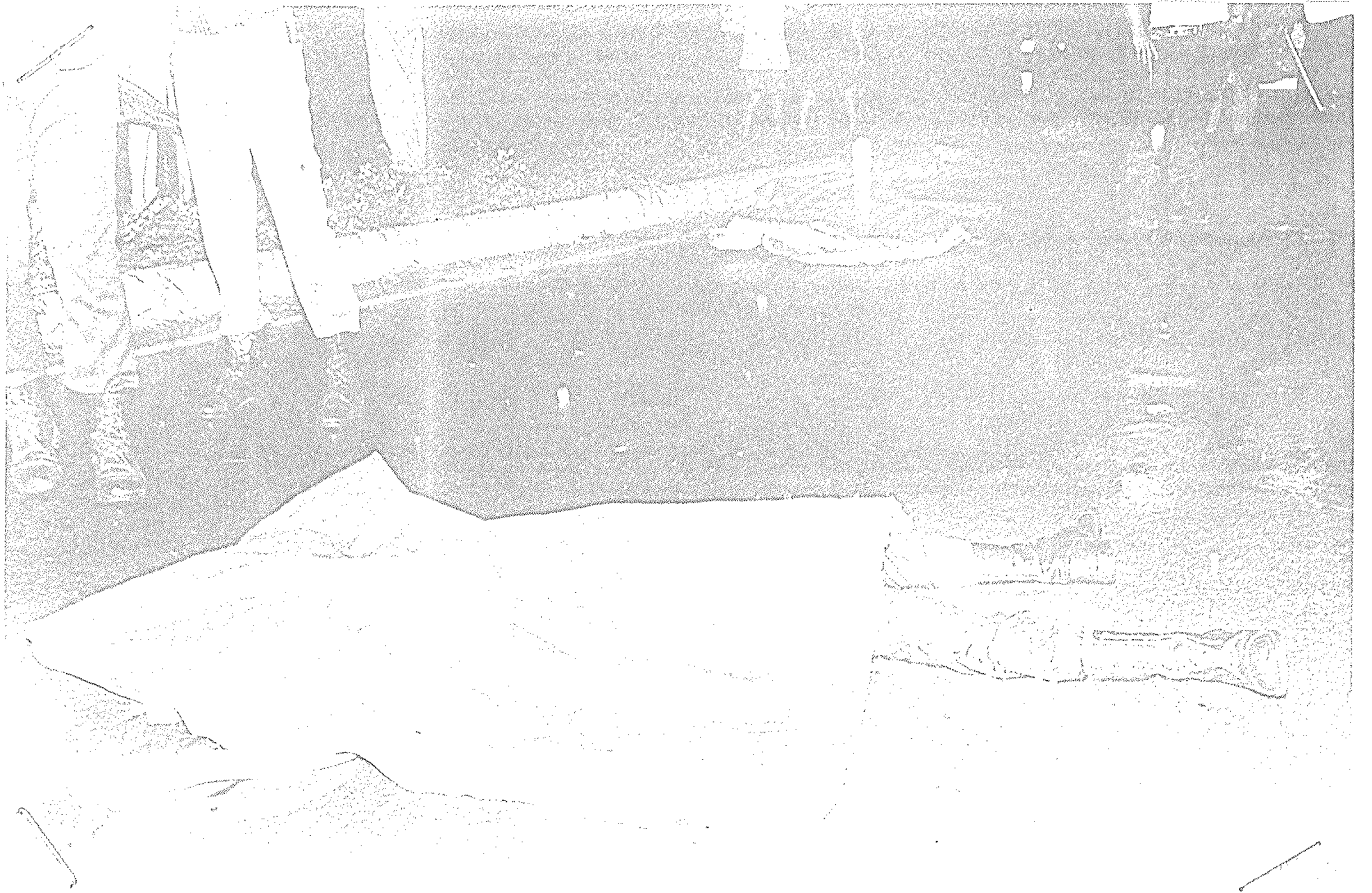
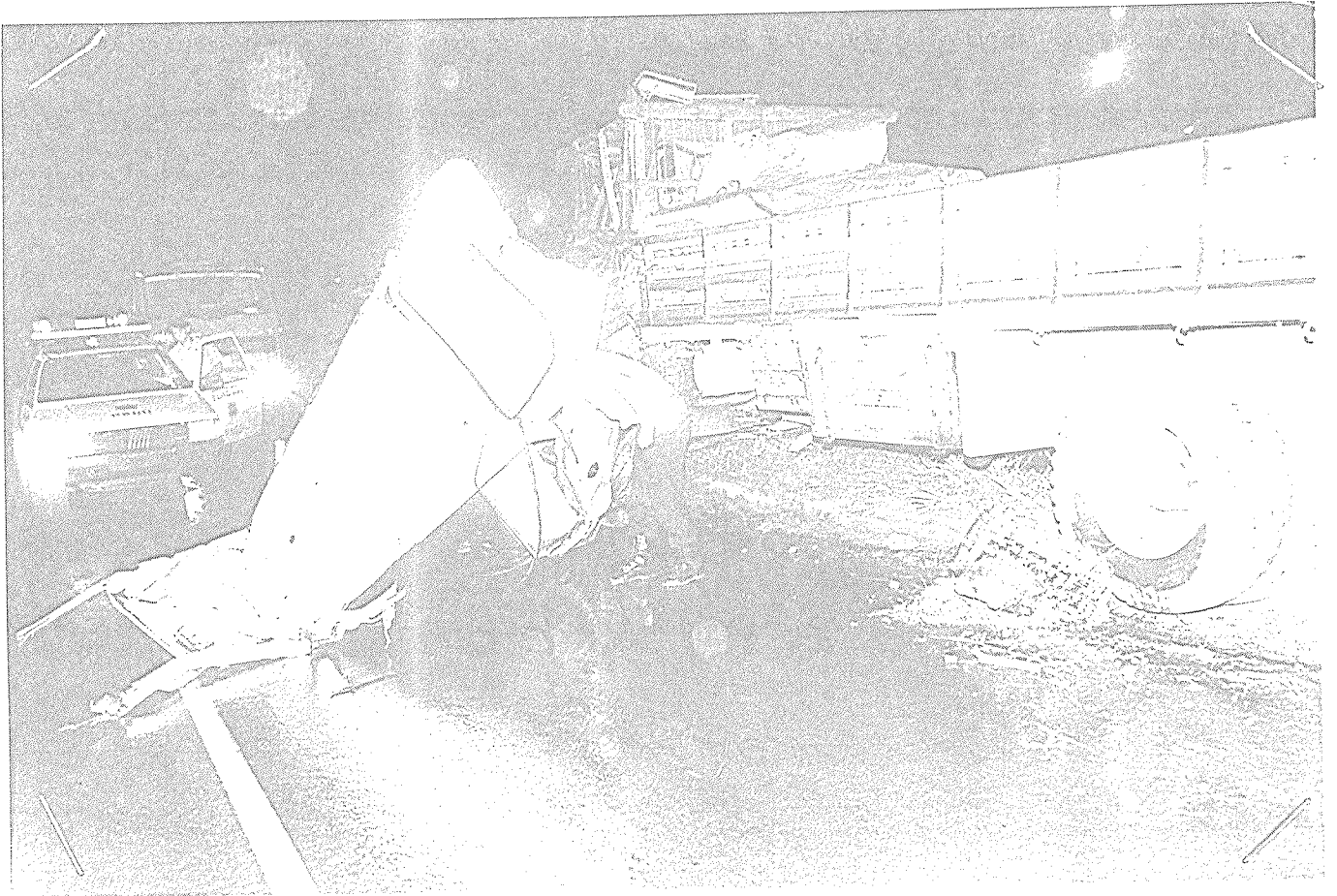
Fotografias do Acidente de trânsito ocorrido dia 1º/12/89

com a RP-492 do RPMon.

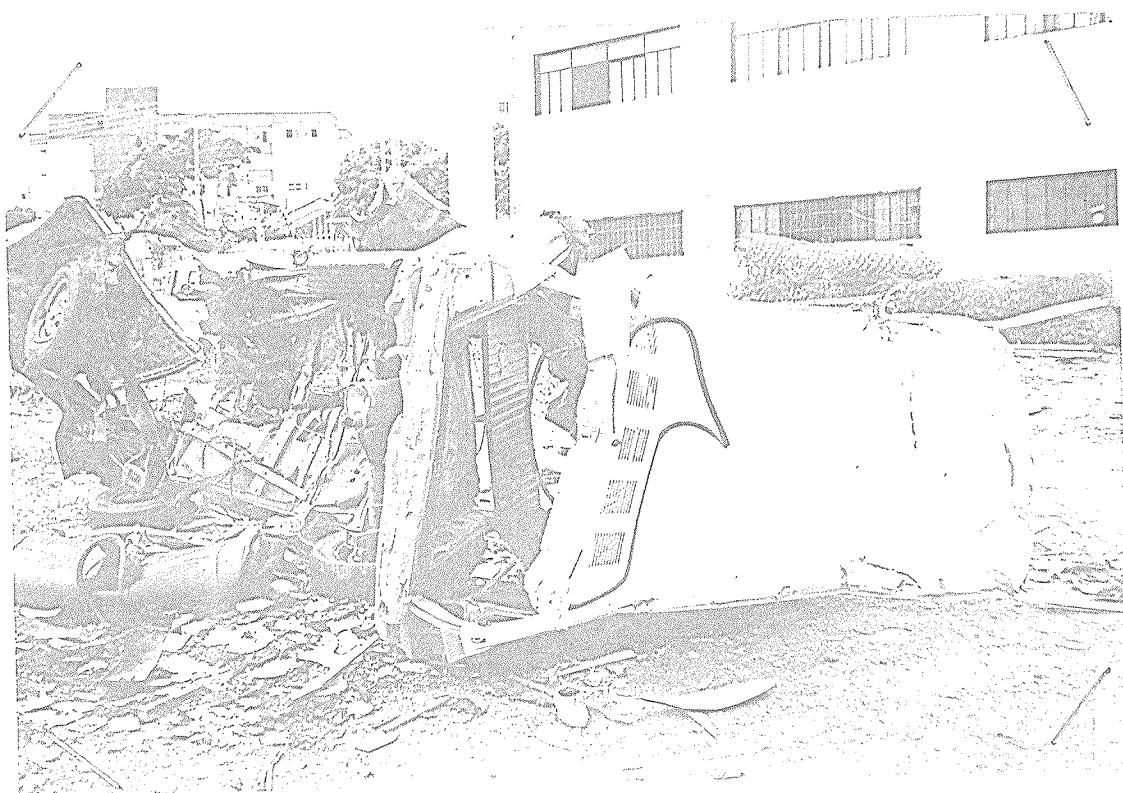
F15-40
AR



K15-47
AR



Fds-48
AR



Estado de Goiás
ACADEMIA DE POLÍCIA MILITAR
BIBLIOTECA

Fls-49
AR

