

ACIDENTES DE TRÂNSITO ENVOLVENDO VIATURAS POLICIAIS MILITARES: ESTUDO DE CASOS OCORRIDOS EM MONTES CLAROS/MG

FLÁVIO MÁRIO ALVES OLIVEIRA

Mestre em Desenvolvimento Social pela Universidade Estadual de Montes Claros. Pós Graduação em Análise Criminal e Segurança Pública e em Docência do Ensino Médio e Superior pela Universidade Estadual de Montes Claros. Sargento da Polícia Militar do Estado de Minas Gerais.

Resumo: A discussão sobre acidentes de trânsito tem apresentado variados fatores intervenientes aos alarmantes índices de vitimização, concitando aos usuários das vias a identificar situações de risco, estimulando-os a ter comportamentos mais seguros para a redução de acidentes. Como em todas as atividades humanas, o processo de interação social no trânsito, segue por normas de convivência, ainda que conflitiva, busca sempre a preservação da dignidade da pessoa humana via respeito mútuo. Sabe-se que a grande maioria dos acidentes de trânsito não acontece por acaso, por obra do destino ou por azar. Apesar disto, a forma de se dirigir ou o reconhecimento prévio das situações de perigo, pode, muitas vezes, ser influenciada por circunstâncias alheias à vontade do condutor de um veículo. Nos acidentes de trânsito envolvendo viaturas policiais militares, o policial militar, além de se atentar

para os riscos concernentes aos demais veículos, aos usuários das vias, as condições ambientais e estruturais, o condutor de uma viatura policial passa a ter uma responsabilidade ainda maior. A representação institucional de cumpridor das normas de trânsito e do dever-fazer em prevenir e reprimir crimes, somada ao aumento da criminalidade e da frota de veículos nos centros urbanos tem contribuído para a maior exposição aos riscos de acidentes de trânsito envolvendo viaturas policiais militares. A discussão sobre o tema, apesar de ser bastante restrita, torna-se atual e importante para compreender os fatores causais destes acidentes. Ao mesmo tempo podem-se analisar possíveis estratégias para mitigá-los, contribuindo para a segurança no trânsito e na redução de crimes.

Palavras-chave: acidentes de trânsito, viaturas policiais militares, prevenção de crimes.

Abstract: The discussion of traffic accidents has presented various intervening factors to the alarming rates of victimization, urging the road users to identify risk situations, encouraging them to have safer behaviors for the reduction of accidents. As in all human activities, the process of social interaction in traffic, by following rules of coexistence, even

conflictual, always seeks to preserve the dignity of the human person via mutual respect. It is known that the vast majority of traffic accidents do not happen by chance, through the work of fate or bad luck. Despite this, the way to address or prior recognition of dangerous situations can often be influenced by circumstances beyond the control of the driver of a vehicle. In traffic accidents involving military police cars, military police, and be alert to the risks concerning the other vehicles, road users, environmental and structural conditions, the driver of a police car now has an even greater responsibility. The institutional representation compliant with the traffic rules and must-do in preventing and suppressing crimes, coupled with the increase in crime and the fleet of vehicles in urban areas has contributed to the increased exposure to the risks of traffic accidents involving military police vehicles. The discussion on the subject, although very limited, it is current and important to understand the causal factors of these accidents. At the same time one can analyze possible strategies to mitigate them, contributing to traffic safety and reducing crime.

Keywords: traffic accidents, military police cars, crime prevention.

1 INTRODUÇÃO

A discussão sobre o trânsito perpassa muito mais que os conceitos técnicos, estruturais e normativos, principalmente quando se trata da segurança em que estão sujeitos os diversos atores que se encontram em um único espaço – a via pública. O que se apresenta na atualidade como grande desafio sobre o trânsito nas cidades é compatibilizar segurança e agilidade nos deslocamentos nas tumultuadas vias públicas das nossas cidades.

Dentre as diversas externalidades negativas produzidas no trânsito, os acidentes têm destacada relevância, sobrepondo aos custos econômicos, os sofrimentos e perdas advindos das vítimas fatais ou com sequelas graves. Destaca-se que no Brasil os dados estatísticos oficiais têm mostrado um expressivo número de mortes em acidentes de trânsito, apontando variadas causas, descrevendo diversas consequências às vítimas e responsáveis pelo sinistro, entretanto, prepondera no trânsito o crescimento da vitimização e da sensação de impunidade.

Para Honorato (2009) os acidentes de trânsito são fenômenos sociais complexos que exigem dos condutores de veículos habilidade específica, preparação emocional, percepção acurada da noção de risco, ou seja, este motorista deve ser altamente capacitado em lidar com desafios.

ACIDENTES DE TRÂNSITO ENVOLVENDO VIATURAS POLICIAIS MILITARES: ESTUDO DE CASOS OCORRIDOS EM MONTES CLAROS/MG

Trânsito não significa apenas utilizar a via terrestre. Trata-se, em verdade, de fenômeno complexo que exige estudos científicos, decisões dos tribunais, eficiência médica, e um conjunto de habilidades executadas simultaneamente pelos condutores de veículos, que precisam estar atentos e em condições de perceber, avaliar e agir adequadamente a cada nova situação surgida (HONORATO, 2009, p. 15).

Neste sentido, os denominados acidentes de trânsito (AT) possuem grande impacto no meio social, resultando em sofrimento e perdas que estão muito além dos valores econômicos. A dificuldade histórica e cultural de validação da norma, as estratégias de repreensão e prevenção de forma efêmera naturaliza o cometimento de infrações e atribui a ocorrência de milhares de acidentes de trânsito a uma fatalidade ou imprevisto afastando o condutor de suas responsabilidades na prevenção dos acidentes.

O estudo sobre os acidentes de trânsito envolvendo viaturas policiais militares insere no contexto da segurança pública e no aumento da violência urbana, ensejando maior exposição aos riscos dos policiais militares envolvidos diretamente na prevenção e repreensão dos crimes. O crescimento dos ilícitos penais concomitantemente com a urbanização passou a requerer dos policiais militares (agente de segurança mais acessível da população) atuação operacional muito mais incisiva, deparando o policial rotineiramente com o liame entre a preservação da “ordem pública” e a obrigatoriedade de cumprir uma gama de regras, normas e procedimentos institucionais. Assim sendo, este artigo tem como objetivo geral: apresentar informações e esclarecimentos sobre acidentes de trânsito e danos envolvendo

viaturas policiais militares sensibilizando condutores e usuários sobre a utilização deste recurso para sua atividade laboral. Tem-se como objetivos específicos: concitar a todos os militares a se envolverem no processo de segurança no trânsito através de esclarecimentos sobre as variáveis intervenientes na eclosão dos acidentes e/ou danos em viaturas policiais militares; analisar a legislação institucional vigente sobre o credenciamento e treinamento dos policiais militares para a condução de viaturas; enfatizar a necessidade de adoção de procedimentos normativos a nível institucional e de treinamento no ambiente operacional aos condutores de viaturas na busca rotineira pela prevenção de acidentes e danos em viaturas policiais militares; minimizar os riscos de acidentes e/ou danos no uso das viaturas policiais militares otimizando a prestação de serviços de segurança pública a população.

1.1 Metodologia

Enquanto recurso metodológico recorreu-se ao banco de dados/planilhas de controle de acidentes e baixas de viaturas da Seção de Manutenção e Transporte da Polícia Militar em Montes Claros, visando diagnosticar a quantidade de viaturas envolvidas em acidentes, bem como as causas e os custos destes acidentes, o tempo em que ficaram paradas aguardando manutenção. Analisou-se ainda a literatura sobre acidentes de trânsito e a legislação vigente de âmbito estadual, apresentando algumas variáveis e fatores que influenciam na eclosão dos acidentes de trânsito. Por fim, pontuaram-se as considerações finais sobre o tema.

2 DESENVOLVIMENTO

2.1 Fatores intervenientes nos acidentes de trânsito

Para o propósito deste trabalho conceituou-se trânsito a partir da definição do Código de Trânsito Brasileiro (CTB), o qual considera trânsito a utilização das vias por pessoas, veículos e animais, isolados ou em grupos, conduzidos ou não, para fins de circulação, parada, estacionamento e operação de carga ou descarga. Também se recorreu à definição expressa por Honorato (2009, p.3) o qual afirma que trânsito “muito mais que a utilização das vias terrestres, é um fenômeno altamente complexo e interdisciplinar, que ainda carece do necessário tratamento científico” daí a importância de se conhecer as variáveis intervenientes no fenômeno.

A literatura sobre o tema discorre sobre alguns fatores que interfere para a eclosão de um acidente de trânsito, os quais citam: urbanístico, viário-ambiental; humanos ou comportamental; veicular ou mecânico; institucional normativo e aspectos socioeconômicos e ideológicos. Far-se-á uma breve discussão sobre cada um destes grupos.

A partir da década de 1950 o Brasil passou a ter sua população predominante residindo nas cidades. Conforme apregoa Spósito (1999, p. 84) a urbanização não compreende somente “a dinâmica demográfica de concentração de homens, ou a dinâmica econômica de concentração das riquezas”, estando também presente todo um movimento social e cultural. A urbanização somada às ações setoriais de política públicas possibilitaram melhorias na expectativa de vida, nos graus de escolaridade, emprego e renda, além de outros indicadores de bem-estar.

Para Villaça (1986) o cidadão urbano fixa como locais principais seu ambiente de moradia e de trabalho, são nestes dois espaços que se constroem a maioria das relações interpessoais, daí ser de grande importância o sistema de deslocamento e do transporte entre esses. Conforme o autor, para a sobrevivência na cidade o homem urbano passa:

(...) a fazer uma infinidade de deslocamentos, em geral penosos, especialmente para as camadas de mais baixa renda. Não só aumentaram as distâncias, a energia e os recursos dispendidos, mas também os motivos ou necessidades de deslocamentos. Esse crescimento, esse fardo, esse ônus que se dá ao nível de consumo de espaço urbano, não se distribui uniformemente entre as diferentes classes sociais (VILLAÇA, 1986, p. 39).

A distribuição interna dos componentes centros de emprego, bairros, áreas de serviço, de lazer não funcionará sem uma harmonia com o sistema de transporte. Destacam-se também no fator urbanístico, viário ambiental as condições das vias (desenho das pistas elaborado pela engenharia, presença de buracos, areia, óleo, etc.); questões climáticas (pista molhada, neblina, chuva, etc.); iluminação (à noite, entardecer, ofuscamentos, etc.); e existência de obras (mudança de tráfego, ausência de sinalização, restos de materiais de construção, etc.). Portanto, o fator urbanístico, viário ambiental, a forma como a população distribui sobre o espaço urbano, o acesso desta através do sistema viário, aos benefícios que a cidade oferece (emprego, lazer, educação, saúde, etc.), bem como as condições das vias, interfere no ritmo e na intensidade dos deslocamentos, conseqüentemente na maior ou menor incidência de acidentes no trânsito.

ACIDENTES DE TRÂNSITO ENVOLVENDO VIATURAS POLICIAIS MILITARES: ESTUDO DE CASOS OCORRIDOS EM MONTES CLAROS/MG

No tocante ao fator humano ou comportamental a literatura predominante destaca que a imensa maioria dos acidentes de trânsito tem relação direta com falhas dos usuários das vias, principalmente do condutor do veículo. Nestas causas incluem a desatenção, o cansaço, o consumo de álcool e drogas, excesso de velocidade, inobservância das normas de trânsito, dentre tantas outras. O fator humano ligado à imprudência expresso na forma de excesso de velocidade, não obedecer à sinalização, não usar cinto de segurança, não obedecer à distância de segurança, não raro, tem resultado em acidentes e mortes.

Neste elenco de variáveis ainda incluem a inexperiência do condutor, a agressividade e nervosismo na condução do veículo, a pressa ou o estado emocional, muitas vezes em pânico. Frisam-se também os casos considerados especiais, criminosos na condução de veículos, sejam roubados, cometendo outros crimes, bem como os veículos de emergência, atendendo a um chamado de urgência ou acompanhamento de infratores, no caso dos veículos policiais.

Algumas teorias são apontadas por Panichi e Wagner (2006) como uma propensão ou predisposição para a ocorrência de um acidente de trânsito, dentre estas citam o perfil desviante do condutor, sua vida desajustada, com destaque para a população do sexo masculino e na faixa etária de 18 a 24 anos. Os autores também destacam que o descumprimento geral de regras, desde o ambiente familiar ao social influencia no baixo acatamento às normas de trânsito e conseqüentemente ao maior número de acidentes. A influência do grupo, as relações de amizade ou a busca de autoafirmação perante o grupo, a impulsividade, a demonstração de poder e de conquista ajuda a explicar a grande incidência de acidentes nesta faixa etária .

O fator veicular ou mecânico perpassa uma relação direta com a ausência de fiscalização, transitando livremente veículos em péssimas condições de trafegabilidade (pneus ilegais, carga excessiva, defeito em faróis, freios, suspensão, etc.). Ainda incluem neste fator as mudanças feitas em veículos, em busca de um novo visual (alterações em suas características, rodas, sons, luzes, etc.), colocando em risco a segurança nas vias.

No âmbito institucional normativo destaca-se que no Brasil as infrações e os crimes de trânsito quando coibidos são, em regra, criticados, portanto, as ações de prevenção e punição são pontuais e efêmeras. Confirmado o crime de trânsito o sistema jurídico encontra-se em um rol de opções ou contestações que raramente os criminosos são punidos, já que predomina a visão da culpa e não do dolo (desejo, vontade). Nestes casos a penalidade torna-se bastante branda, não servindo de desestímulo aos novos infratores e criminosos, o que contribui para o aumento das infrações e dos acidentes.

Para Santos (2010) as penas de crimes de trânsito ainda são brandas diante da gravidade dos acidentes e a justiça ainda trata delitos de trânsito como fatalidade provocada pelo destino e, não, por responsabilidade de quem estava ao volante. Os processos são longos, a sentença pronunciada cabe recursos o que permite a ideia de impunidade nos casos de homicídio culposo no trânsito fortalecendo o senso comum de que ninguém vai preso quando comete crime de trânsito, mesmo quando o crime é de homicídio culposo.

Conforme prevê o inciso III do art. 23 do CTB a composição e competência dos órgãos do Sistema Nacional de Trânsito, recai às Polícias Militares dos Estados e do Distrito Federal, devendo estes executar a fiscalização de trânsito, quando e conforme convênio firmado, como agente do órgão ou entidade executivo

ACIDENTES DE TRÂNSITO ENVOLVENDO VIATURAS POLICIAIS MILITARES: ESTUDO DE CASOS OCORRIDOS EM MONTES CLAROS/MG

de trânsito ou executivos rodoviários, concomitantemente com os demais agentes credenciados. Este dilema de competência sobre a via pública (municipal, estadual ou federal) tem ocasionado ausência de fiscalização ou dependência desta à celebração de convênio, um problema político com reflexo na segurança no trânsito.

Por fim, os fatores relacionados aos aspectos socioeconômicos e ideológicos, a formação de status e poder atribuídos ao veículo, aos incentivos recorrentes para sua aquisição, aumentado à frota no espaço já saturado. A simbologia de superioridade quando da posse do bem, sensação de bem-estar, de poder, elevação da autoestima, o sentir-se reconhecido a partir do automóvel naturaliza e racionaliza sua aquisição. O condutor do veículo passa a sentir-se com mais direitos que os demais usuários da via, uma relação conflituosa entre desejar direitos e obedecer a regras sobre o espaço público.

Para Damatta (2010, p.20) a dificuldade histórica de se respeitar regras logo se viu “canibalizada pelo nosso viés relacional e deixamos de lado as normas e os requerimentos coletivos”. A partir do trânsito verificam-se as individualidades, revela e disseminam no espaço público hábitos, costumes, expressos na forma do “jeitinho”, da “relação cordial” entre o público e o privado. Fica explícita no trânsito a relação de poder econômico e de influências, a troca do cumprimento da norma pela informalidade carregada de influências superiores, resolvido, muitas vezes, através da velha expressão; “você sabe com quem está falando?”. Cita-se o autor que este conflito entre norma e arranjos de relacionamentos, a ingerência ou interferência externa é bastante comum no ambiente de trabalho policial, principalmente quando da fiscalização de trânsito.

2.2 Variáveis predispostas para ocorrências de acidentes envolvendo viaturas da Polícia Militar

Dentre o conjunto de prerrogativas que tem a administração pública para alcançar os fins desejados o Poder de Polícia é o que se apresenta como o encarregado de se ajustar as condutas da vida em sociedade, condicionando e restringindo o uso e gozo de bens, atividades e direitos individuais em benefício da coletividade e do próprio Estado (MEIRELLES, 2004). Para tanto a administração pública pode restringir a liberdade e a propriedade individual sempre que o interesse coletivo, emanado de uma norma legal o exigir. Executar este poder-dever, muitas vezes, requer o emprego de força legítima, de ação rápida da polícia, do uso de instrumentos e da logística, sendo recorrente a utilização de viaturas policiais para o patrulhamento, rastreamento e transporte de conduzidos.

Além dos fatores já citados, urbanístico, viário-ambiental; humanos ou comportamental; veicular ou mecânico; institucional normativo e aspectos socioeconômicos, os policiais militares, na condução de uma viatura policial, deparam com outras variáveis que potencializam para a ocorrência de acidentes. Identificar estas variáveis pode contribuir para a melhor condução de viaturas, reduzindo acidentes e melhorando a prestação de serviço de segurança pública.

Algumas destas variáveis são apontadas pelos policiais militares como fatores que aumenta o risco de acidentes, quais sejam: a logística ou viatura utilizada no serviço operacional; o descontrole emocional durante atendimento de ocorrências de maior gravidade; o clamor social por segurança; a política de redução criminal e cumprimento de metas estatísticas diante do aumento da criminalidade; a impunidade ou reincidência

ACIDENTES DE TRÂNSITO ENVOLVENDO VIATURAS POLICIAIS MILITARES: ESTUDO DE CASOS OCORRIDOS EM MONTES CLAROS/MG

criminal, ocorrências com autores contumazes; deficiência no treinamento ou no credenciamento de condutores de viaturas. Cabe ressaltar que a Polícia Militar de Minas Gerais (PMMG) possui diversas orientações, normas, procedimentos técnicos, resoluções, decretos, etc. afetos ao manuseio de viaturas policiais, entretanto, ainda persiste um lapso entre a norma e a execução.

Quanto à logística, a Polícia Militar possui uma frota diversificada, porém sobressaem as viaturas básicas de quatro rodas. Estas viaturas são descritas pela PMMG na Classe Viatura Policial (VP) e Subclasse Patrulhamento Básico (PB), sendo estas destinadas às funções de policiamento ostensivo e de atividades administrativas, tem a cor branca, com faixas reflexivas retilíneas, nas cores heráldicas da Organização e são identificadas por prefixo. Estas são as viaturas mais disponibilizadas aos atendimentos à população.

Apesar das reclamações afetas ao modelo de veículo usado para o serviço operacional da PMMG (baixa estabilidade e potência, ausência de cofres, etc.), frisa-se que este é o modelo padrão que tem sido usado pela instituição, portanto, cabe ao policial militar conhecer as limitações do veículo e conduzir com segurança dentro das normas de segurança. Conforme preceitua o CTB:

Art. 27. Antes de colocar o veículo em circulação nas vias públicas, o condutor deverá verificar a existência e as boas condições de funcionamento dos equipamentos de uso obrigatório, bem como assegurar-se da existência de combustível suficiente para chegar ao local de destino;

Art. 28. O condutor deverá, a todo o momento, ter domínio de seu veículo, dirigindo-o com atenção e cuidados indispensáveis a segurança do trânsito.

Também o arcabouço normativo da PMMG, reiteradas vezes, destaca que a direção da viatura está sob a responsabilidade de motorista credenciado. Em síntese, a legislação destaca que para a Prática da Direção o condutor deverá : conhecer o funcionamento do veículo e seus equipamentos e acessórios; praticar a direção defensiva, quanto aos cuidados em situações imprevistas e de emergência; observar a sinalização; ater-se às regras gerais de circulação, o fluxo dos veículos nas vias públicas e os cuidados a serem observados; e efetuar a manutenção básica, conforme o Regulamento de Motomecanização da PMMG. A observância desses procedimentos contribui significativamente para se reduzir acidentes, racionaliza o emprego operacional, otimiza tempo, reduz custos, evita procedimentos administrativos e, principalmente, melhora a prestação de serviços de segurança pública com um todo.

Referenciando sobre o preparo mental do policial deste a comunicação de uma ocorrência, deve-se observar que as intervenções exigem versatilidade e capacidade de adaptar-se às peculiaridades de cada situação do cotidiano operacional. Nesse contexto, a segurança das vítimas, do policial, do público e do infrator está diretamente relacionada ao seu preparo mental. “Considera-se preparo mental o processo de pré-visualizar e ensaiar mentalmente os prováveis problemas a serem encontrados em cada tipo de intervenção policial e as possibilidades de respostas” (PMMG, 2010).

O trabalho policial, por si só, já traz uma carga de responsabilidade e atribuições, sendo esta profissão uma das mais estressantes e frustrantes, afinal, há uma grande distância entre o que a população deseja e o que o policial pode e deve fazer. Também, ao que se vislumbra, existe um desconhecimento normativo

ACIDENTES DE TRÂNSITO ENVOLVENDO VIATURAS POLICIAIS MILITARES: ESTUDO DE CASOS OCORRIDOS EM MONTES CLAROS/MG

entre sociedade e poderes, da mesma forma, um alheamento social entre poderes de Estado e sociedade. Neste jogo de clamor público e poder constituído surge o policial, a qual, historicamente ainda tenta compatibilizar normas do direito com princípios da justiça, aproximando mais da sociedade.

Neste cenário a PMMG tem buscado selecionar e capacitar os encarregados de aplicação da lei, desde o ingresso na instituição, treinamentos, cursos, palestras, experiências internas e externas, no objetivo de possibilitar ao policial militar pleno controle emocional durante atendimento ocorrências, principalmente àquelas de maior gravidade. Ressalta-se que nas ocorrências de risco iminente à vida, nos crimes violentos contra patrimônio e contra a pessoa, o desejo da vítima, na maioria das vezes, é a chegada o mais rápido possível ao local do fato. São nestes deslocamentos rápidos que a habilidade e controle emocional dos componentes da viatura são mais requisitados e, geralmente, são os momentos em que mais ocorrem acidentes de trânsito.

Conforme preceitua o inciso VII do art. 29 do CTB o trânsito de veículos nas vias terrestres abertas à circulação obedecerá às seguintes normas:

VII - os veículos destinados a socorro de incêndio e salvamento, os de polícia, os de fiscalização e operação de trânsito e as ambulâncias, além de prioridade de trânsito, gozam de livre circulação, estacionamento e parada, quando em serviço de urgência e devidamente identificados por dispositivos regulamentares de alarme sonoro e iluminação vermelha intermitente, observadas as seguintes disposições:

a) quando os dispositivos estiverem acionados, indicando a proximidade dos veículos, todos os

condutores deverão deixar livre a passagem pela faixa da esquerda, indo para a direita da via e parando, se necessário;

b) os pedestres, ao ouvir o alarme sonoro, deverão aguardar no passeio, só atravessando a via quando o veículo já tiver passado pelo local;

c) o uso de dispositivos de alarme sonoro e de iluminação vermelha intermitente só poderá ocorrer quando da efetiva prestação de serviço de urgência;

d) a prioridade de passagem na via e no cruzamento deverá se dar com velocidade reduzida e com os devidos cuidados de segurança, obedecidas as demais normas deste Código.

Importante destacar que esta prioridade de trânsito não isenta o condutor da viatura de manter os cuidados necessários nos deslocamentos, nem tão pouco garante que os demais usuários das vias (pedestres, ciclistas, pessoas com alguma deficiência auditiva e/ou visual) irão obedecer este preceito do CTB. Importante frisar que o condutor da viatura não está autorizado a desenvolver velocidade excessiva, colocando em risco a segurança no trânsito. “Nessa circunstância, uma vez comprovada à falta de cautela ou a ocorrência de acidentes, a Administração Pública poderá ser acionada para o ressarcimento dos danos” (PMMG, 2011).

Outros fatores que influenciam no aumento da tensão ou maior exposição aos riscos durante a condução de viaturas policiais são o clamor social por segurança e a impunidade ou reincidência criminal.

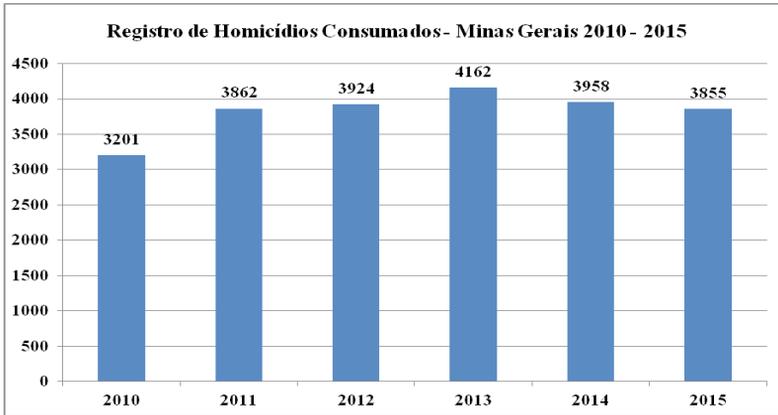
ACIDENTES DE TRÂNSITO ENVOLVENDO VIATURAS POLICIAIS MILITARES: ESTUDO DE CASOS OCORRIDOS EM MONTES CLAROS/MG

Com a política de Estado focada em rigorosa política de cumprimento de metas estatísticas, aliado a pressão por accountability aos gestores (cumprimento do Acordo de Resultados), há, naturalmente, uma maior cobrança aos militares da atividade-fim. Em Minas Gerais, a partir do ano de 2003, efetivou-se a atual gestão governamental, com foco nos resultados, alinhada à avaliação de desempenho institucional e individual, qualidade, inovação e transparência na administração pública (PMMG, 2010). Nos noticiários da imprensa as autoridades são chamadas a prestarem contas, embalam campanhas políticas e exigem tomadas de decisões nos âmbitos da prevenção e da repressão.

Dentre as diversas naturezas de crimes tipificados pelas autoridades de segurança, os homicídios e os demais crimes violentos são àqueles que mais impactam na insegurança pública.

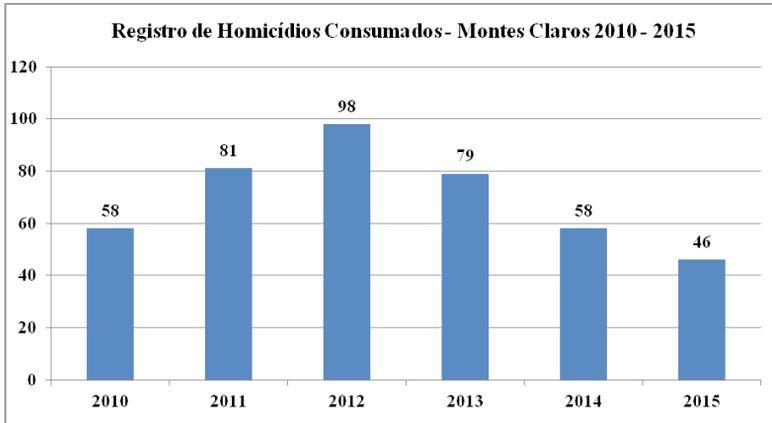
Os homicídios que estavam confinados aos grandes centros urbanos do país, passam a atingir maciçamente, de forma caótica e anômica, as médias e pequenas cidades. Conforme se observa através da Figura 01 e 01a, os registros de homicídios consumados, tanto em Minas Gerais como em Montes Claros, em uma série histórica, apresentam-se em elevação até o ano de 2012, ligeira queda a partir de 2013 em Minas Gerais e decréscimo mais acentuado em Montes Claros a partir de 2012. Importante destacar que em Montes Claros, se comparando o ano de 2012 (maior registro histórico de homicídios) com o ano de 2015, ocorreu uma redução de 53%, enquanto no Estado, no mesmo período, a redução foi de apenas 1,76%.

Figura 01: Incidência de Homicídios Consumados em Minas Gerais entre 2010 e 2015



Fonte: Seds, 2015

Figura 01a: Incidência de Homicídios Consumados em Montes Claros entre 2010 e 2015

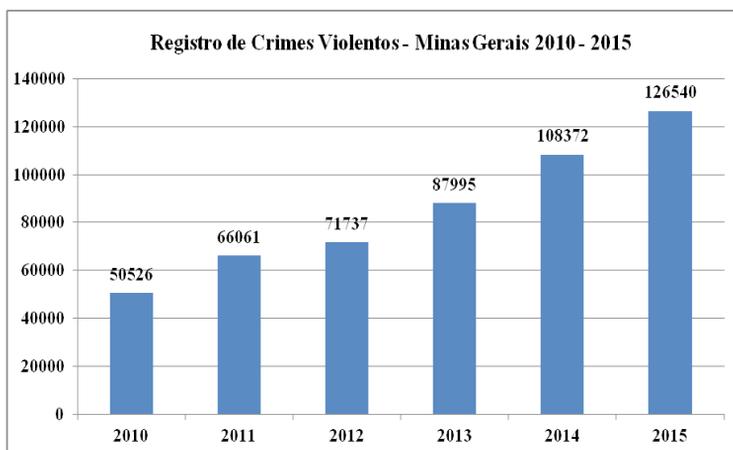


Fonte: Seds, 2015

ACIDENTES DE TRÂNSITO ENVOLVENDO VIATURAS POLICIAIS MILITARES: ESTUDO DE CASOS OCORRIDOS EM MONTES CLAROS/MG

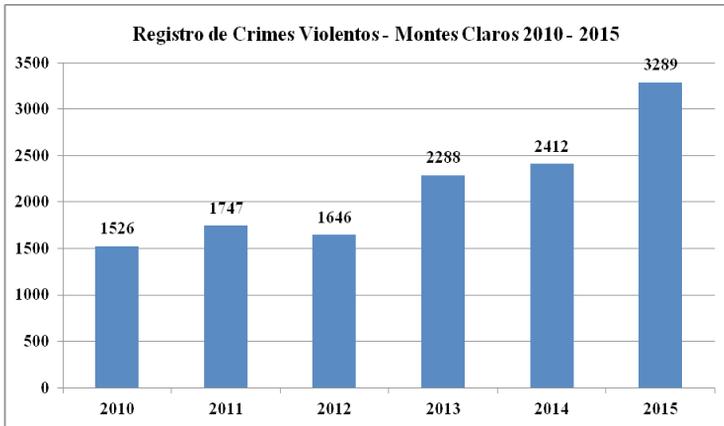
Já em análise aos crimes violentos, pode-se verificar, a partir da Figura 02 e 02a, que tanto em Minas Gerais como em Montes Claros, em uma série histórica, esses crimes apresentaram em elevação durante todo o período, exceção a leve queda em Montes Claros no ano de 2012. Importante destacar que neste período histórico ocorreu um aumento de 250,44% em todo o Estado de Minas Gerais e em Montes Claros o aumento foi de 215,56%.

Figura 01: Incidência de Crimes Violentos em Minas Gerais entre 2010 e 2015



Fonte: Seds, 2015

Figura 01a: Incidência de Crimes Violentos em Montes Claros entre 2010 e 2015



Fonte: Seds, 2015

Esses números servem para ilustrar parte do problema real do cotidiano dos policiais militares, principalmente, conforme o foco da pesquisa, aos condutores de viaturas policiais.

Quando do acionamento em crimes violentos, oportunidade em que são repassadas as informações gerais da ocorrência (natureza do crime, local, características dos suspeitos/autores, veículo usado na fuga, etc.), em ato contínuo, os militares componentes da viatura titular da ocorrência deslocam rapidamente ao local dos fatos, visando socorrer a vítima e se inteirarem de outras informações, ficando os demais militares executando o rastreamento e abordagens.

Destaca-se que esta rotina de atendimentos, atenção difusa à rede de comunicação e trânsito, aliados aos demais fatores intervenientes na locomoção rápida das viaturas policiais (fatores estruturais da cidade, aumento da frota de veículos, etc.), aumentam os riscos de acidentes, reduz a capacidade

de resposta da polícia, aumenta a possibilidade de fuga do(s) autor(es), reforça a impunidade e a sensação de insegurança perante a população. Este círculo vicioso tem contribuído para a formação do sentimento de ineficiência dos poderes policiais, sendo chamados outros órgãos do sistema de defesa social para o enfrentamento da violência urbana.

Enquanto medidas consistentes de caráter estrutural e nos aspectos sociais não são colocadas em prática, o órgão repressor do Estado ou o policial da atividade-fim, na condução de uma viatura, continuará sendo o principal alvo de cobranças, requisitado e cobrado a tomar decisões rápidas, apresentar produção e eficácia no seu cotidiano (prender autores de crimes, apreender armas e drogas, etc.). Acredita-se que, “impedir o acontecimento de crimes e acidentes é muito mais importante do que prender criminosos e socorrer vítimas acidentadas” (BRASIL, 2007, p. 66).

Por fim, apresenta-se neste trabalho, enquanto variável predisposta para ocorrências de acidentes envolvendo viaturas da polícia militar, a deficiência no treinamento ou no credenciamento de condutores de viaturas. Considerando a vasta legislação institucional a respeito do tema, bem como ser o cerne desta discussão, discorrer-se-á em um tópico exclusivo sobre este fator.

2.3 Normatização para o uso de viaturas da Polícia Militar de Minas Gerais

Considerando o foco principal da atuação policial - a proteção à integridade física da pessoa humana, servir e proteger - a Polícia Militar em suas intervenções rotineiras busca, além da estrita observância da legalidade, atentar-se também a observância

das necessidades e aspirações da população, assegurando, assim, a legitimidade de sua atuação. A eficiência ou a relação entre os resultados obtidos e os recursos empregados depende diretamente da agilidade no atendimento das expectativas da população. Na busca deste princípio a instituição operacionaliza suas estratégias com o uso de viaturas policiais.

O procedimento precípua passa pelo Patrulhamento Dirigido, o qual desenvolve-se antes da eclosão do delito, consistindo na antecipação delitiva, na vigilância em pontos críticos, protegendo ambientes passíveis de atuação criminosa, incursão em ambientes considerados locais de homizio de infratores. Nesta característica de patrulhamento a viatura policial é empregada em velocidade compatível ou reduzida e com giroflex ligado, oportunizando aos militares identificar anormalidades, infratores contumazes, cometimento de ilícitos, etc.

Entretanto, há casos em que há a quebra da normalidade (ocorrência de crimes demandando um atendimento de emergência), sendo necessário um deslocamento rápido, muitas vezes acima da velocidade máxima permitida para aquela via. São nestes deslocamentos em que há a maior exposição aos riscos, aumentando a possibilidade de acidentes, colocando em perigo usuários da via e os próprios militares componentes da viatura. Preocupada com isso a Polícia Militar orienta para que no decurso deste atendimento não haja transtornos maiores do que a própria ocorrência, ou seja, o condutor da viatura policial deverá observar todos os princípios de segurança.

Uma das orientações é o rastreamento policial concomitante com o cerco e bloqueio, que consiste em acompanhar ou seguir um suspeito de prática de delito, em fuga, com objetivo de

abordá-lo, identificá-lo e, se confirmada à infração, prendê-lo. Os motivos principais para o desencadeamento de um rastreamento policial são àquelas situações em que a Polícia Militar acompanha visualmente o agente de crime, logo após o cometimento do delito ou quando o cidadão suspeito desobedece à ordem legal do policial para parar o veículo. Ao tratar das situações de rastreamento, o art. 290 do Código de Processo Penal (CPP) acrescenta que o encalço ao infrator deverá ser ininterrupto, contínuo e imediato ao cometimento do delito, para que não se rompa o estado de flagrância⁶.

Conforme preceitua o Manual de Prática Policial Básica alguns procedimentos táticos para a realização do rastreamento policial devem ser observados, tais como:

- a) deslocar-se utilizando o cinto de segurança;
- b) ... ;
- c) acionar os sinais luminosos e a sirene para sinalizar a situação de emergência policial aos usuários da via e demonstrar a ordem de parada aos ocupantes do veículo em fuga; manter a distância mínima de segurança da viatura em relação ao veículo em fuga (sugere-se 10 metros), atendendo aos limites de velocidade da via (PMMG, 2011, p. 100).

⁶ O art. 302 do CPP afirma que considera em flagrante delito quem: I - está cometendo a infração penal; II - acaba de cometê-la; III - é perseguido, logo após, pela autoridade, pelo ofendido ou por qualquer pessoa, em situação que faça presumir ser autor da infração; IV - é encontrado, logo depois, com instrumentos, armas, objetos ou papéis que façam presumir ser ele autor da infração.

Ressalta-se que, apesar de uma das dificuldades mais comuns a essa intervenção ser o fluxo da via, velocidade excessiva, desrespeito às regras de trânsito pelo veículo em fuga e os obstáculos naturais durante o trajeto, o condutor da viatura não deve ultrapassar ou emparelhar a viatura com o veículo suspeito e também não deve forçar uma parada abrupta do veículo, efetuando manobras perigosas (“fechadas”).

O rastreamento policial encontra-se respaldado no Código de Trânsito Brasileiro (CTB), na medida em que as viaturas de polícia são definidas como veículos de emergência, assim como os de salvamento, as ambulâncias e os veículos de fiscalização de trânsito, gozando de livre circulação, estacionamento e parada, quando, comprovadamente, estejam prestando socorro à sociedade. Apesar disso, os princípios de segurança não estão dispensados. Ainda que no rastreamento policial, proteção e atendimento emergencial à vítima, preservação da ordem pública, os policiais militares (condutor e demais componente da viatura) devem atentar para a segurança no trânsito, praticando a direção defensiva. É preciso ter em mente que, ao prevenir um acidente de trânsito, os militares estão evitando o sofrimento de muitas pessoas, causados por mortes e ferimentos, inclusive com sequelas físicas e/ou mentais, muitas vezes irreparáveis; prejuízos financeiros, por perda de renda e afastamento do trabalho; constrangimentos legais, por inquéritos policiais e processos judiciais, que podem exigir o pagamento de indenizações e até mesmo prisão dos responsáveis.

Entendendo que acidente de trânsito não acontece por acaso, por obra do destino ou por azar e, toda ocorrência trágica, quando previsível, é evitável, os militares deverão antecipar aos riscos e perigos a que estão sujeitos durante as intervenções policiais, reduzindo ou evitando acidentes.

2.4 Credenciamento e Treinamento de Condutores de Viaturas na PMMG

A condução de viaturas da Polícia Militar pode ser feita por militares credenciados e por funcionário civil contratado para esse fim, no caso deste último, somente poderá ser empenhado na condução de viatura em função de apoio administrativo (PMMG, 1997). O militar para conduzir viatura policial, além de está devidamente habilitado no órgão de trânsito e possuir conceito disciplinar favorável na instituição, deverá passar por exame teórico, o qual atestará:

Conhecimento da legislação de trânsito e regras de circulação, pois é imprescindível ao exercício da condução de viaturas militares;

Conhecimentos básicos sobre mecânica, princípio de funcionamento dos veículos automotores, principais componentes das viaturas e suas respectivas funções e capacidade de avaliar pequenas avarias;

Conhecimento básico sobre direção defensiva e primeiros socorros;

Conhecimento básico dos procedimentos administrativos quando do deslocamento com a viatura (preenchimento da ordem de movimento);

Conhecimento básico dos procedimentos administrativos em local de acidente envolvendo viaturas (preenchimento da ficha de acidentes, termo de compromisso, etc.) (PMMG, 2003).

Obtendo aprovação neste exame, o militar submeterá a um exame prático de 30 (trinta) minutos, onde se avaliará a afinidade e o grau de domínio do veículo em movimento, devendo ser

ensaiada situação própria da atividade policial militar. Conforme já analisado sobre os fatores intervenientes nos acidentes de trânsito e as variáveis predispostas para ocorrências de acidentes envolvendo viaturas da Polícia Militar, há uma somatória de situações que torna mais propensa a exposição ao risco de acidentes envolvendo viaturas policiais.

A prática ensina que o trabalho policial e, mais precisamente a condução de uma viatura policial, difere e muito da condução de qualquer outro veículo. Neste mister, acredita-se, por natureza, que o Credenciamento e Treinamento de Condutores de Viaturas na PMMG possa ser aperfeiçoado.

Nos moldes atuais (existência de um teste/prova teórica e exame prático de 30 minutos) o credenciamento apenas oportuniza e busca conscientizar aos motoristas para a adoção dos princípios básicos de direção defensiva, não os habilitando para o enfrentamento dos fatores e variáveis intervenientes nos acidentes de trânsito aos quais são submetidos diuturnamente. Objetivando capacitar, atestar e reciclar a aptidão dos condutores de viaturas, a PMMG autorizou a criação de Escola⁷ para Formação, Credenciamento e Reciclagem de Condutores de Veículos Automotores na Corporação. Para o funcionamento das Escolas deverão ser observados:

Art. 2º - No interior do Estado todas as Unidades de Execução Operacional, até nível de Cia Independente, poderão manter Escolas em suas sedes, de acordo com a necessidade de cada Unidade e prévia ciência do Chefe do Estado-Maior.

Art. 4º - As matérias curriculares, bem como a carga-horária, serão elaboradas pela Diretoria de Ensino.

ACIDENTES DE TRÂNSITO ENVOLVENDO VIATURAS POLICIAIS MILITARES: ESTUDO DE CASOS OCORRIDOS EM MONTES CLAROS/MG

Art. 5º - O funcionamento das Escolas obedecerá a necessidade de formação, credenciamento e reciclagem de condutores de veículos automotores para dirigir a frota da Unidade considerada, ficando a priorização por causa do Comandante da Unidade (PMMG, 1995).

O funcionamento da Escola ficará a cargo do comandante da Companhia Escola, sendo este juntamente com o coordenador técnico e instrutores designados pelo Comandante da Unidade. Na Escola ainda possibilita a realização de curso de reciclagem para condutores de viaturas, normatizando que:

Art. 44 - A reciclagem visa o constante aprimoramento do militar já credenciado tendo por objetivo:

I - Modificar comportamentos viciosos dos condutores militares, visando a eficiência e eficácia operacional;

II - Criar e reforçar a mentalidade da condução defensiva nos condutores de viaturas militares;

III - Atualizar conhecimentos e procedimentos na condução e manutenção de viaturas militares, visando o prolongamento da vida útil da viatura e diminuir o seu tempo de baixa por indisponibilidade mecânica;

⁷A Resolução nr. 3140/1995, afirma que o entendimento de Escola deve ser compreendido as organizações que disponham à formação de condutores de veículos automotores de 2 (duas), 4 (quatro) ou mais rodas, bem como os cursos instituídos em qualquer entidade, pública ou privada, legalmente constituída.

IV- Enfatizar o aspecto de segurança na condução, para evitar e/ou reduzir os acidentes de trânsito, causadores de danos materiais e de lesões;

V - Possibilitar ao condutor de viaturas militares a oportunidade de atualizar conhecimentos, retirar dúvidas e oferecer sugestões para melhoria do sistema (PMMG, 1995).

A reciclagem será ministrada em cinco dias úteis, dentro das necessidades e disponibilidades de cada Unidade, com oito tempos de aula diários, devendo ocorrer aulas práticas e teóricas. Por fim, estipula a resolução que a matrícula para a reciclagem se fará de duas formas: voluntariamente, a pedido do interessado e compulsoriamente, nos seguintes casos:

1 - quando o condutor se envolver em acidentes graves (grandes danos, mortes, etc.);

2 - quando o condutor produzir avarias prematuras e/ou excessivas no veículo ou em seus conjuntos e em componentes isolados;

3 - quando o condutor envolver-se em mais de um acidente de qualquer natureza em período inferior ou igual a 01 (um) ano;

4 - quando estiver credenciado há mais de três anos;

5 - quando decorridos mais de três anos de participação da última reciclagem;

6 - quando surgirem casos julgados oportunos, a critério dos respectivos Comandantes.(PMMG, 1995).

Reconhecendo que o exercício da condução de veículos automotores possuem especificidades próprias, distinguindo-os

de acordo com algumas profissões a Resolução nr. 168/2004 do Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN) em seu art. 33 veio estabelecer que “Os Cursos especializados⁸ serão destinados a condutores habilitados que pretendam conduzir veículo de transporte coletivo de passageiros, de escolares, de produtos perigosos ou de emergência”. A resolução também estabelece a carga horária e a estrutura curricular para o funcionamento do Curso e da Atualização para Condutores de Veículos de Emergência

Como exemplo, a Polícia Militar do Paraná (PMPR) possui o Curso de Conductor de Viatura Policial Militar (CCVPM), objetivando preparar os motoristas operacionais da PMPR para dirigir viaturas operacionais com eficiência e eficácia, reforçando o senso de responsabilidade no uso e conservação da frota do Estado.

A grade curricular do curso é composta por disciplinas afetas a Direção Defensiva, Condução de Viaturas Policiais em Segurança, Legislação de Trânsito e Manutenção em Viaturas. São demonstradas as estatísticas de acidentes urbanos e rodoviários, análise de acidente pela causa provável, pela faixa horária, a análise da idade da viatura, condições da pista, condições de visibilidade e do local; tipos de colisões mais comuns, observância à velocidade e distância, etc. Portanto, o conhecimento da realidade afetos aos acidentes de trânsito e danos envolvendo viaturas policiais, bem como treinamentos práticos aos condutores da frota da instituição, possibilita conscientizar e capacitar os militares na prevenção de acidentes.

⁸ Na cidade de Montes Claros/MG o Serviço Social do Transporte e o Serviço Nacional de Aprendizagem do Transporte, ministram estes cursos, com exceção do Curso e da Atualização para Condutores de Veículos de Emergência.

2.5 Acidentes envolvendo viaturas da Polícia Militar em Montes Claros/MG

Inserida na mesorregião norte de Minas, na Bacia do Alto Médio São Francisco, possuindo sua sede a localização geográfica de Latitude (16º 43' 41"), Longitude (43º 51' 54") e Altitude, 638 metros, população de 361.915 (IBGE, 2010) a cidade de Montes Claros⁹ possui importante entroncamento rodoviário do país (BRs 365; 135; 122 e 251).

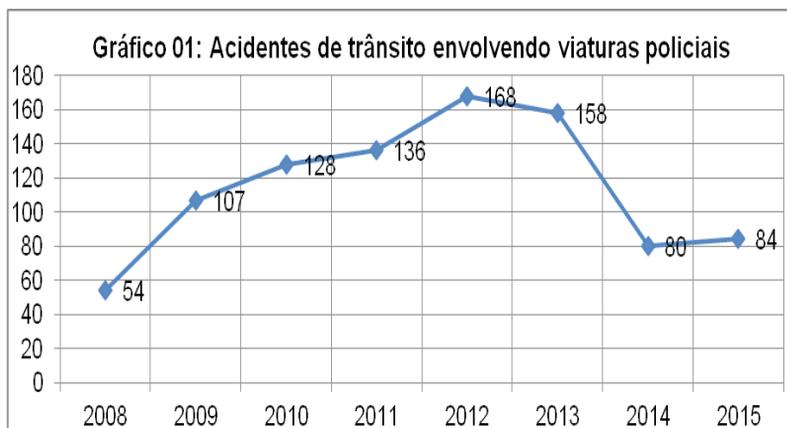
Ressalta-se que o fluxo diário de veículos passando dentro da cidade com destino às principais capitais do Brasil como Belo Horizonte, Salvador, Vitória, Rio de Janeiro e Brasília é intenso, apesar da existência do anel rodoviário sul (liga a BR 135 a 365) e leste (liga a BR 135 a 251).

Conforme dados do IBGE (2010) a população de Montes Claros era de 361.915 e tem como estimativa para 2015 um total de 394.350 habitantes, um crescimento de 9,17%. Já a frota de veículos passou de 63.095 em 2000 para 199.793 em 2015 um aumento de 315,80% (DENATRAN, 2015). No período de 2000 a 2013 as mortes no trânsito cresceram 472,22%, em termos absolutos, ocorreram 18 mortes no ano de 2000 passando para 85 vítimas fatais no ano de 2013¹⁰. O que se verifica, a partir de informações do SAMU, é que nos anos de 2014 e 2015 os atendimentos a acidentes de trânsito têm crescido, entretanto, as informações precisas sobre óbitos são extraídas do SIM DATASUS, estando atualizada apenas até o ano de 2013.

⁹ O acervo sobre a história da cidade de Montes Claros pode ser encontrado no Instituto Histórico e Geográfico de Montes Claros – IHGMC, 2007.

ACIDENTES DE TRÂNSITO ENVOLVENDO VIATURAS POLICIAIS MILITARES: ESTUDO DE CASOS OCORRIDOS EM MONTES CLAROS/MG

A exposição destes números reforça a necessidade de maior atenção dos militares na condução de viaturas da Polícia Militar no trânsito em Montes Claros/MG. Para ilustrar, apresenta-se, no gráfico 01, o crescimento na quantidade de acidentes de trânsito envolvendo viaturas da Polícia Militar em Montes Claros/MG. A queda no número dos acidentes em 2014 e 2015 se deve a análise da Seção de Transporte junto à prestadora de manutenção das viaturas.



Fonte: Seção de Manutenção e Transporte da PMMG, 11ª RPM

Org: OLIVEIRA, FMA, 2016

¹⁰ Dados disponíveis no SIMDATASUS, Grupo CID 10, Categoria V01 a V89, óbitos por local de ocorrência. <http://tabnet.datasus.gov.br/cgi/deftohtm.exe?sim/cnv/ext10mg.def>, acesso em 27/05/2016.

Destaca-se que a somatória, aumento da criminalidade, o foco no resultado fim como gestão estratégia de Estado, o crescimento da frota de veículos, precárias condições da infraestrutura urbana da cidade de Montes Claros, influencia numa maior propensão de envolvimento de viaturas em acidentes de trânsito. Sabe-se que estes acidentes trazem diversos transtornos aos envolvidos, recaindo ao militar condutor da viatura processos nas áreas cíveis, penais e administrativos. Além disso, ainda mais grave, tem-se os acidentes em que há vítimas, gerando perdas e/ou debilidades variadas, além dos desgastes pessoais (sensibilização e transtornos pós-traumas) e institucionais em decorrência destes tipos de acidentes. Em Montes Claros/MG, no ano de 2013, foram pagos R\$ 1.147.500,00 em seguro por morte¹¹ no trânsito, sem contar as despesas em indenizações por invalidezes.

Observando o gráfico 02 verifica-se que os acidentes de trânsito envolvendo viaturas policiais em que resultaram vítimas apresentam-se um crescimento histórico até o ano de 2011, queda nos números em 2010 a 2014 e ligeiro aumento em 2015.

Considerando o período de análise 2008/2015, os acidentes envolvendo viaturas policiais militares vitimaram 204 (duzentas e quatro) pessoas em Montes Claros/MG.

¹¹ Disponível no www.seguradoralider.com.br, sítio da seguradora oficial. Acessado em 27 maio 2016.

ACIDENTES DE TRÂNSITO ENVOLVENDO VIATURAS POLICIAIS MILITARES: ESTUDO DE CASOS OCORRIDOS EM MONTES CLAROS/MG



Fonte: Seção de Manutenção e Transporte da PMMG, 11ª RPM
Org: OLIVEIRA, FMA, 2016

Na Polícia Militar, acredita-se que o desconhecimento da realidade dos acidentes de trânsito envolvendo viaturas policiais, a baixa percepção dos fatores causais, aliado às justificativas atribuídas ao aumento da criminalidade, tem propiciado mitigar as consequências destes acidentes, por sua vez, contribuído para seu aumento. As teorias afirmam que o risco zero não existe, pois sempre surgirão novos riscos. Porém, conhecê-lo e quantificá-lo de forma objetiva através da estatística dos acidentes, possibilita interferir na percepção subjetiva das pessoas (condutores de viaturas) ou naquilo em que estas entendem como riscos reais, despertando preocupação e maior atenção em mecanismos de segurança.

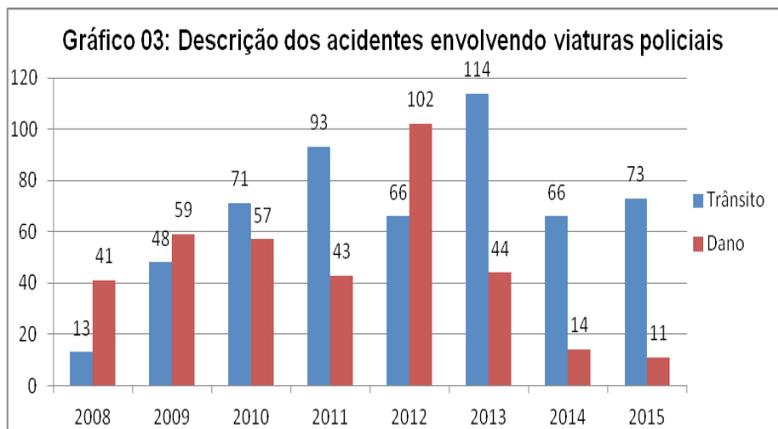
2.6 Danos envolvendo viaturas da Polícia Militar em Montes Claros/MG

Analisando a legislação da PMMG sobre o uso das viaturas policiais, bem como, após verificar o banco de dados informatizados sobre acidentes e controle de manutenção da logística, verificou-se que grande parte dos acidentes envolvendo viaturas não se refere a acidentes de trânsito. Constatou-se que há diversas notificações de baixa (indisponibilização de viaturas na seção de manutenção) para verificar/corrigir avarias diversas.

Fazendo uma distinção entre acidente de trânsito e danos ou avarias temos que: acidente de trânsito refere-se “todo evento não premeditado de que resulte dano em veículo ou na sua carga e/ou lesões em pessoas e/ou animais, em que pelo menos uma das partes está em movimento nas vias terrestres ou aéreas abertas ao público” (Associação Brasileira de Normas Técnica (ABNT) - NBR 10.697/1989). Já o dano ou avaria, estragos, defeito causado por ação ou omissão, não necessariamente tem relação com um acidente de trânsito. Na maioria das vezes, conforme veremos, estes danos podem ter relação com o mau uso, a guarda ou questões estruturais das vias.

Os dados pesquisados referentes aos acidentes envolvendo viaturas da Polícia Militar em Montes Claros/MG permitiu elaborar o gráfico 03, o qual revela que do total de 915 acidentes notificados, 40,55% estão relacionados a danos/avarias e não a acidentes de trânsito propriamente dito.

ACIDENTES DE TRÂNSITO ENVOLVENDO VIATURAS POLICIAIS MILITARES: ESTUDO DE CASOS OCORRIDOS EM MONTES CLAROS/MG



Fonte: Seção de Manutenção e Transporte da PMMG, 11ª RPM
Org: OLIVEIRA, FMA, 2016

O gráfico ainda revela que, apesar do conturbado trânsito da cidade de Montes Claros/MG, somado às diversas variáveis e fatores intervenientes no trabalho policial militar (já discutidos), no ano de 2012, se comparado com 2011, ocorreu uma redução de 29% no número de acidentes de trânsito envolvendo viaturas da Polícia Militar. Na contramão deste fator positivo, no mesmo período, ano de 2012 comparado a 2011, os danos/avarias cresceram 137%. Infere-se que grande parte destes acidentes (51%) pode ter relação direta com o mau uso ou da irregular gestão sobre a frota.

Conforme normas relacionadas à logística da instituição, o mau uso ou a irregular gestão das viaturas, identificando o culpado, ser-lhe-á atribuído: responsabilidade civil, decorrente ao dano, ao uso ou falha na guarda da viatura; responsabilidade administrativa, decorrente da inobservância das regras estabelecidas nas normas administrativas e, por fim, responsabilidade criminal, baseando-se no tipo penal infringido (PMMG, 2011).

Memorando técnico da instituição (PMMG, 2009) estabelece que a responsabilização pelo dano pode recair a terceiros (particular, União ou Município), devendo este ressarcir ao estado ou à “empresa terceirizada” mantenedora da frota. Caracterizado utilização irregular da viatura ou deficiência na guarda do bem por parte do militar, este poderá ressarcir diretamente à empresa terceirizada e, em caso de recusa, o Estado responderá objetivamente junto à empresa terceirizada, cobrando judicialmente do militar, via Procuradoria Geral.

Comprovado a correta guarda ou o bom uso da viatura, e ainda assim sobrevier o acidente (pneu cortado em situação de normalidade; roda com pequenos danos provocados por irregularidade na pista; corpo estranho arremessado contra o veículo, etc.) os custos serão absorvidos pela a empresa terceirizada. Nesta hipótese é primordial que o militar responsável pela viatura adote as recomendações de manutenção preventiva, antes, durante e após seu emprego, compreendendo:

- a) a condução cuidadosa da viatura;
- b) a verificação constante dos instrumentos e indicadores da viatura;
- c) a inspeção constante da viatura, recorrendo à oficina quando qualquer irregularidade for constatada;
- d) a verificação dos níveis de óleo e água, inclusive da bateria, completando-os se necessário;
- e) a calibragem de pneus;
- f) a limpeza da viatura;
- g) o local de guarda da viatura;
- h) reapertos gerais que não impliquem em regulagens (PMMG, 1997).

ACIDENTES DE TRÂNSITO ENVOLVENDO VIATURAS POLICIAIS MILITARES: ESTUDO DE CASOS OCORRIDOS EM MONTES CLAROS/MG

Observa-se que ao atribuir responsabilidade pela conservação das viaturas a todos os envolvidos na condução, utilização, emprego, fiscalização e controle, ou seja, a todos (militares e prestadores de serviços à instituição) o Estado demonstra interesse em mitigar custos, racionalizar o uso da logística, melhorando a prestação de serviço de segurança pública.

Em análise ao gráfico 04, o qual versa sobre os custos em manutenção de viaturas em Montes Claros/MG, período 2008 a 2014, verifica-se que esta preocupação encontra-se consonância com os valores gastos.



Fonte: Seção de Manutenção e Transporte da PMMG, 11ª RPM
Org: OLIVEIRA, FMA, 2016

Verifica-se no gráfico 04 que os valores gastos em manutenção de viaturas possuem uma relação simétrica com o total de acidentes demonstrado no gráfico 03. Desta feita, ratifica-se que, menores acidentes (sejam eles de trânsito ou danos/avarias), reduzem-se os custos em manutenção, aumenta-se a efetividade na execução do trabalho policial de preservação e manutenção da ordem pública, reforçam-se os aspectos positivos no processo de accountability e, por fim, fortalece a imagem institucional da PMMG perante a comunidade.

3 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Irrelevante neste trabalho foi identificar quem é o culpado pelo acidente ou pelo dano na viatura, imperioso é saber que ele poderia ter sido evitado. São notórios que os acidentes de trânsito envolvendo viaturas policiais militares trazem vários outros transtornos além dos acidentes rotineiros. Destaca-se que a visibilidade ou ostensividade da viatura policial militar envolvida no acidente expõe a instituição a críticas perante a população, aumenta a insegurança objetiva e subjetiva no trânsito, reduz a capacidade de resposta ao enfrentamento da violência, há um desgaste de caráter normativo, seja nos âmbitos administrativo, penal e civil, dentre diversas outras consequências.

A alarmante realidade vivenciada no trânsito, expressa na forma de acidentes e mortes, tem deixado os usuários das vias públicas cada vez mais preocupados e inseguros. Paralelo a isso, a existência de envolvimento de viaturas policiais militares em acidentes de trânsito agrava, ainda mais, a insegurança. A sociedade deposita e acredita no preparo e na técnica do policial militar, portanto, quando depara com acidente envolvendo uma viatura da instituição, sente-se desprotegida, perdendo sua referência de a quem recorrer.

A propósito da insegurança social e clamor por justiça que se depara o policial militar diuturnamente em seu ofício, deve-se ter como premissa que seu desejo, a vontade em prestar um serviço célere à população/vítima não pode, jamais, sobrepor a segurança própria e de terceiros. Da mesma forma que agir com legalidade é um princípio basilar da atividade policial, a operacionalização, a execução das diversas atividades quando do uso e guarda da viatura policial deve ser um meio e fim de se evidenciar a imagem da Polícia Militar.

Entende-se que a preservação do bem maior, a vida, é o grande alvo de proteção da Polícia Militar, portanto, cultivar o senso de responsabilidade, observar os riscos no trânsito, atentar para o zelo na gestão e uso da frota representa uma valiosa contribuição para a humanização do trânsito, salvando vidas. Apesar da dinâmica, atribuições e amplitude da atividade policial, sempre deve haver momentos para análises de condutas, conscientização do papel de cada policial militar na promoção da segurança própria e de terceiros, sendo o trânsito, um excelente espaço para o exercício da cidadania e proteção aos direitos da pessoa humana.

REFERÊNCIAS

BRASIL. **Constituição (1988)**. Constituição da República Federativa do Brasil: promulgada em 5 de outubro de 1988. 37ª ed. São Paulo: Saraiva 2005.

_____. **Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997**. Institui o Código de Trânsito Brasileiro.

_____. **Decreto-Lei nº 237, de 23 de fevereiro de 1967**. Modifica o Código Nacional de Trânsito.

_____. **Lei nº 5.108, de 21 de setembro de 1966**. Institui o Código Nacional de Trânsito.

_____. **Decreto-Lei nº 2.994, de 28 de janeiro de 1941**. Código Nacional de Trânsito.

_____. DENATRAN. **Sistema Nacional de Estatística de Trânsito, 2011**.

_____. **Decreto-Lei nº 3.651, de 25 de setembro de 1941**. Dá nova redação ao Código Nacional de Trânsito.

_____. **Resolução nº 168, de 14 de dezembro de 2004**. Estabelece normas e procedimentos para a formação de condutores de veículos automotores e elétricos.

CORRÊA, Roberto Lobato. **Rede urbana**: reflexões, hipóteses e questionamentos sobre um tema negligenciado. Cidades, Rio de Janeiro, v. 1, n. 1, p. 65-78, 2004.

DAMATTA, Roberto Augusto. **Fé em Deus e pé na tábua ou como e por que o trânsito enlouquece no Brasil**. Rio de Janeiro: Rocco, 2010.

HONORATO, Cássio Mattos. **O trânsito em condições seguras**. São Paulo: Millennium, 2009.

MINAS GERAIS. **Armazém de dados da PMMG**. Disponível em: <<http://www.sids.mg.gov.br>>. acesso em: novembro 2012.

_____. **Memorando Circular N.º 40385/2012**. Belo Horizonte, 19 de julho de 2012. Uso e guarda das viaturas da PMMG.

_____. **Abordagem a veículos**. Belo Horizonte: Academia de Polícia Militar, 2011. Prática Policial Básica. Caderno Doutrinário 4.

_____. **Instrução logística nº 66 - DAL, de 08 de julho de 2011**. Estabelece procedimentos com o fim de otimizar o uso e durabilidade das viaturas da PMMG.

_____. **Intervenção Policial, Verbalização e Uso de Força**. Belo Horizonte: Academia de Polícia Militar, 2010 a. (Prática Policial Básica. Caderno Doutrinário n. 1).

_____. **Memorando Técnico nº 2376.2/09-DAL** Belo Horizonte, 22 de abril de 2009. Imputação de danos decorrentes de acidentes envolvendo viaturas da frota mantida pela Empresa Júlio Simões.

_____. **Instrução nº 60-DAL, de 01 de julho de 2008**. Orienta procedimentos a serem adotados em decorrência de notificações e imposições de penalidades por infrações de trânsito às viaturas da frota da PMMG.

**ACIDENTES DE TRÂNSITO ENVOLVENDO VIATURAS POLICIAIS MILITARES:
ESTUDO DE CASOS OCORRIDOS EM MONTES CLAROS/MG**

_____. **Instrução da Diretoria de Apoio Logístico (DAL) n.º 057/2.005.** Define procedimentos a serem observados na execução do contrato n.º 0012/2.005 celebrado entre a Polícia Militar de Minas Gerais e a empresa Júlio Simões Transportes e Serviços Ltda.

_____. **Memorando Circular nº 40484 /03** Belo Horizonte, 05 de maio de 2003. Normas para credenciamento de motoristas para a condução de viaturas.

_____. **Resolução nº 3403, de 20 de janeiro de 1998.** Regulamenta o reembolso à PMMG dos gastos com assistência à saúde resultante de acidentes de trânsito, ocasionados por veículos automotores.

_____. **Resolução nº 3.395/97, de 31 de dezembro de 1997.** Aprova o Manual de Gerenciamento da Frota da Polícia Militar do Estado de Minas Gerais.

_____. **Resolução nº 3140, de 07 de fevereiro de 1995.** Autoriza a criação de Escola e aprova Normas para Formação, Credenciamento e Reciclagem de Condutores de Veículos Automotores na Corporação.

_____. **Resolução nº 3140, de 07 de fevereiro de 1995.** Autoriza a criação de Escola e aprova Normas para Formação, credenciamento e Reciclagem de Condutores de Veículos Automotores na Corporação.

_____. **Memorando Circular nº 4027/93** – Estado Maior da Polícia Militar. Belo Horizonte, 31 de maio de 1993. Obrigatoriedade do uso do cinto de segurança.

_____. **Nota Instrutiva nº 016 /93 – CG** (Acidente de trânsito com viaturas PM).

_____. **Decreto Nº 11636, de 29 de janeiro de 1969.** Aprova o regulamento Geral da Polícia Militar do Estado de Minas Gerais e dá outras providências.

PANICHI & WAGNER, Renata Maria Dotta Panichi e Adriana Wagner. **Comportamento de Risco no Trânsito:** Revisando a Literatura sobre as Variáveis Preditoras da Condução Perigosa na População Juvenil. Revista Interamericana de Psicología/Interamerican Journal of Psychology - 2006, Vol. 40, Num. 2 pp. 159-166.

VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara. **Transporte urbano, análise e equidade:** análise das políticas públicas. 2ª ed. São Paulo: Annablume, 2001.

_____. **Transporte urbano nos países em desenvolvimento:** reflexões e propostas. 3ª Ed. São Paulo: Annablume, 2000.