

TRÂNSITO E POLÍCIA MILITAR: ALGUNS ASPECTOS

JAIR JOSÉ DIAS

Tenente-Coronel da PMMG

1 INTRODUÇÃO

A Polícia Militar vive uma nova realidade nos dias de hoje. Quando a minha geração ingressou no serviço ativo, a Corporação era um “exército estadual”, aquartelada, voltada para o seu aprestamento como força de combate e alimentando-se de glórias conquistadas em muitas e memoráveis campanhas. O valor militar da Polícia Militar de Minas Gerais já se revelou útil ao Estado e ao País em mais de uma oportunidade. A realidade social, porém, é dinâmica. O Brasil evoluiu em muitos campos. O fenômeno da urbanização acelerada mudou os padrões da sociedade brasileira. Os problemas urbanos, particularmente o crescimento dos índices de criminalidade e de violência, chamaram a Polícia Militar para um reencontro com a sua vocação secular de mantenedora da ordem em Minas Gerais. A PM, porém, encontrou um quadro muito diferente daquele de uma sociedade rural e pacata. Além do fenômeno da violência exacerbada, foi chamada à defesa social contra novos tipos de ameaça, próprios da etapa contemporânea. Por isso, hoje vemos a Polícia Militar, além da prevenção e da repressão à criminalidade comum, envolvida com problemas relativos à proteção ecológica, à defesa do patrimônio artístico e histórico, à assistência pública complementando ou mesmo substituindo a outros órgãos, e ao trânsito.

Este trabalho visa discutir, especificamente, alguns aspectos da atuação da Polícia Militar no denominado Policiamento Ostensivo de Trânsito.

Qual o papel da Polícia Militar dentro do Sistema (ou Administração) Estadual de Trânsito? Qual a sua competência? O patrulheiro de trânsito é agente da autoridade de trânsito? E quem é essa autoridade? O Diretor do Detran? O Delegado de Polícia? O Diretor-Geral do DER? E qual é a autoridade do próprio patrulheiro? Perante o cidadão comum? E perante um superior hierárquico?

Trânsito e Polícia Militar: alguns aspectos

Estas são algumas das indagações a cujo exame me proponho dedicar neste trabalho. Não tenho, evidentemente, a pretensão de inovar na matéria, com a qual tenho apenas contatos superficiais. Nem julgo que possa atinar com respostas satisfatórias para as questões formuladas. Acho, todavia, que a matéria é extremamente importante e merece toda a atenção que nós policiais-militares lhe possamos dedicar. O trânsito é hoje um interesse vital da sociedade. O êxito ou o fracasso da Polícia Militar no desempenho de suas atribuições nesta área condiciona certamente, e em grande proporção, o conceito que o povo e o Governo fazem da nossa Corporação.

2 POLÍCIA JUDICIÁRIA E POLÍCIA ADMINISTRATIVA

Integrando o Poder Executivo, a Polícia Militar faz parte de Administração, por confronto com a Legislação e com a Jurisdição, funções próprias respectivamente, do Poder Legislativo e do Poder Judiciário. Por isso, como é óbvio, toda as suas atividades são atividades administrativas, inclusive o policiamento. Os tratadistas do Direito Administrativo, porém, recomendam uma classificação mais analítica do poder de polícia, para facilitar e compreender, com maior precisão, o alcance e os limites das ações de polícia.

“Poder de Polícia é a faculdade de que dispõe a Administração Pública para condicionar e restringir o uso e gozo de bens, atividades e direitos individuais, em benefício da coletividade ou do próprio Estado.”¹

“Poder de Polícia é a atividade administrativa que tem por fim limitar e condicionar o exercício das liberdades e direitos individuais, visando a assegurar, em nível capaz de preservar a ordem pública, o atendimento de valores mínimos de convivência social, notadamente segurança, salubridade, decoro e estética.”²

Este vasto campo de atividades disciplinadoras do exercício dos direitos individuais se bifurcaria em POLÍCIA ADMINISTRATIVA E POLÍCIA JUDICIÁRIA.

¹ MEIRELES, Hely Lopes: Direito Administrativo Brasileiro - 3.^a Edição - Revista dos Tribunais - São Paulo, 1975 pág. 102.

² FERREIRA NETO. Diogo de Figueiredo: CURSO DE DIREITO ADMINISTRATIVO -2.^a Edição - Forense - Rio, 1974 pág. 306.

Esta é uma taxinomia clássica. Assim definia HELY LOPES MEIRELLES, em 1966, os termos referidos:

“Polícia Judiciária é a que se destina precipuamente a reprimir infrações penais (crimes e contravenções) e a apresentar os infratores à Justiça, para a necessária punição. Em face de sua missão específica, a polícia judiciária se exterioriza em corporações armadas e especializadas em repressões, prevenções e investigações criminais, sob a forma de forças militarizadas, polícias civis, polícias de choque, polícias técnicas e outras mais Na Polícia Judiciária é que reside propriamente a força pública do Estado.”³

“Polícia Administrativa é a que se destina a assegurar o bem-estar geral, impedindo, através de ordens, proibições e apreensões, o exercício anti-social dos direitos individuais, o uso abusivo da propriedade ou a prática de atividades prejudiciais à coletividade. A polícia administrativa se expressa no conjunto de órgãos e serviços públicos incumbidos de fiscalizar, controlar e deter as atividades individuais (não os indivíduos) que se revelem contrárias, inconvenientes ou nocivas à comunidade, no tocante à segurança, à higiene, à saúde, à moralidade, ao sossego, ao conforto públicos, e até mesmo à estética urbana.”⁴

Na 3.^a edição de sua obra, em 1975, o eminente mestre introduziu alterações na sua classificação. Mantendo inalterado o conceito de Polícia Administrativa, desdobrou a Polícia Judiciária em dois ramos: a polícia judiciária e a polícia de manutenção da ordem pública.⁵

Afirmava que, enquanto a polícia judiciária é privativa da Polícia Civil e a polícia de manutenção da ordem pública é privativa da Polícia Militar, a polícia administrativa é inerente a todo e qualquer órgão da Administração. Asseverava, mais, que a polícia judiciária e a polícia de

³ MEIRELLES, Hely Lopes: DIREITO ADMINISTRATIVO. - 2.^a Edição - Revista dos Tribunais - São Paulo. 1966 pág. 96.

⁴ MEIRELLES, Hely Lopes: Op. Cit. pág. 97

⁵ MEIRELES, Hely Lopes: Direito Administrativo Brasileiro - 3.^a Edição - Revista dos Tribunais - São Paulo, 1975 pág. 102.

Trânsito e Polícia Militar: alguns aspectos

manutenção da ordem pública incidem sobre as pessoas, enquanto a polícia administrativa incide sobre os bens, os direitos e as atividades.

Outro autor moderno obtém o mesmo resultado, a meu ver de maneira mais simples. DIOGO DE FIGUEIREDO MOREIRA NETO distingue uma Polícia Administrativa e uma Polícia de Segurança, “ramo especificamente voltado à prevenção da criminalidade e perseguição dos delinquentes.”⁶

Não caberia, nos limites deste modesto trabalho, o aprofundamento da questão. Importa apenas destacar o acordo dos tratadistas em distinguir dois grandes campos de atuação do Poder de Polícia: O dos ilícitos administrativos e dos ilícitos penais. A atividade do Estado voltada à prevenção e à repressão dos ilícitos administrativos seria o exercício da POLÍCIA ADMINISTRATIVA. Aquela destinada à prevenção e à repressão dos ilícitos penais, na órbita do Poder Executivo, seria o exercício da POLÍCIA DE SEGURANÇA.

3 POLÍCIA DE TRÂNSITO

3.1 Enquadramento doutrinária

Fixada adequadamente a moldura doutrinária para as ações do Poder de Polícia, é muito fácil o enquadramento das ações do Estado na área do Trânsito.

O Código Nacional de Trânsito dispõe sobre o trânsito nas vias terrestres do território nacional abertas à circulação pública, estabelecendo regras gerais para a circulação, sinalização de trânsito, requisitos a serem satisfeitos por condutores e por veículos, deveres e proibições, infrações, penalidades e recursos.

A simples leitura do texto permite-nos enquadrar, com toda a segurança, todas as ações estatais voltadas para a imposição do CNT como atribuições de Polícia Administrativa. Não se trata de Polícia de Segurança, porque esta é ramo especificamente voltado à prevenção da criminalidade e à perseguição dos delinquentes”. “A Polícia de Segurança se exerce predominantemente sobre as pessoas, relacionada de modo especial com a liberdade de ir e vir, enquanto que a Polícia Administrativa, em geral, atuam todas as demais manifestações de

⁶ FERREIRA NETO, Diogo de Figueiredo: Op. Cit., p. 306.

liberdade o direitos individuais.”⁷ Constituem tais ações, inegavelmente, POLÍCIA ADMINISTRATIVA, porque esta incide sobre os bens, direitos e atividades, ao passo que as outras atuam sobre as pessoas, individualmente ou indiscriminadamente.

“A Polícia Administrativa é inerente e se difunde por toda a Administração Pública, enquanto que as demais são privativas de determinados órgãos (Policias Cíveis) ou corporações (Policiais Militares).⁸ Os citados autores reconhecem expressamente este enquadramento. HELY LOPES MEIRELLES⁹ fala em polícia das águas, polícia da atmosfera, dentre muitas outras, da POLÍCIA ADMINISTRATIVA. DIOGO DE FIGUEIREDO¹⁰ faz enumeração semelhante, mas enquadra a polícia de trânsito dentro de um campo maior de atividades que denomina Polícia da Viação. Esta abrangeria ainda as espécies de policias de tráfego terrestre, de trânsito e tráfego aéreo e de trânsito e tráfego marítimo, este incluindo o fluvial e o lacustre.

3.2 Administração do trânsito

3.2.1 Generalidades

O exame apressado ou desatento da legislação de trânsito tem levado a Polícia Militar a adotar procedimentos que não se coadunam com a real disciplina jurídica da matéria, nem atendem cabalmente ao interesse público. de tal forma que, como esperamos deixar demonstrado, deixa de cumprir, sem necessidade, atribuições que lhe cabem; submete o desempenho de seu pessoal à apreciação e ao julgamento de autoridades incompetentes para avaliá-lo, ou convalidá-lo; e permite agressões à sua cadeia de comando, de forma a prejudicar-lhe a hierarquia e a disciplina.

Isto ocorre porque, sendo a legislação de trânsito codificada, a tendência é buscar a disciplina legal da matéria exclusivamente no Código Nacional de Trânsito e no seu regulamento. Ocorre que existe legislação esparsa, não mencionada diretamente no CNT, que altera preceitos seus, conformando o chamado Sistema Nacional de Trânsito

⁷ DIOGO DE FIGUEIREDO MOREIRA NETO, Op. Cit., pág. 306.

⁸ HELY LOPES MEIRELLES, Op. Cit., pág. 102.

⁹ Op. Cit., pág. 315.

¹⁰ Op. Cit., pág. 515.

Trânsito e Policia Militar: alguns aspectos

de maneira diferente daquela que figura na versão original do Código.

Senão vejamos.

3.2.2 Princípios constitucionais

Diz a Constituição Federal:

“Art. 8.º - Compete à União:

XVII - Legislar sobre.

.....

n) tráfego e trânsito nas vias terrestres;

.....

v) organização, efetivos, instrução, justiça e garantias das Polícias Militares e condições gerais de sua convocação, inclusive mobilização.

Parágrafo Único - A competência da União não exclui a dos Estados para legislar supletivamente sobre as matérias das alíneas , *n* e *v*, do item XVII, respeitada a lei federal.”

“Art. 13 - Os Estados organizar-se-ão e reger-se-ão pelas Constituições e leis que adotarem, respeitados, dentre outros princípios estabelecidos nesta Constituição, os seguintes:

.....

§ 1.º - Aos Estados são conferidos todos os direitos que, explicita ou implicitamente, não lhes sejam vedados por esta Constituição.

.....

§ 4.º - As polícias militares, instituídas para a manutenção da ordem pública nos Estados, nos Territórios e no Distrito Federal, e os corpos de bombeiros militares, são considerados forças auxiliares, reserva do Exército, não podendo seus postos e graduações ter remuneração superior à fixada para os postos e graduações no Exército

3.2.3 Prescrições do CNT:

“Art. 3.º - Compõem a Administração do Trânsito, como integrantes do Sistema Nacional de Trânsito:

- a) O Conselho Nacional, órgão normativo e coordenador;
- b) Os Conselhos Estaduais e Territoriais de Trânsito e o Conselho de Trânsito do Distrito Federal;
- c) O Departamento Nacional de Trânsito, os Departamentos de Trânsito dos Estados, Territórios e Distrito Federal, os órgãos rodoviários federal, estaduais e municipais, e as Circunscrições Regionais do Trânsito, órgãos executivos.”

“Art. 10 - Os Departamentos Estaduais de Trânsito, órgãos executivos com jurisdição sobre todo o território do respectivo Estado, deverão dispor dos seguintes serviços, dentre outros:

- a) de engenharia de trânsito;
-

- e) de fiscalização e policiamento;
-

“Art. 11 - Além de outras que lhe confira o poder, são atribuições dos Departamentos Estaduais de Trânsito, no âmbito de sua jurisdição;

- a) cumprir e fazer cumprir a legislação de trânsito, aplicando as penas previstas neste Código;
-

“Art. 15 - A regulamentação do uso de estradas caberá à autoridade com jurisdição sobre essa via e se restringirá às respectivas faixas de domínio, respeitadas as disposições deste Código e seu Regulamento.”

“Art. 95 - O responsável pela infração fica sujeito às seguintes penalidades.

- a) advertência;
- b) multa;
- c) apreensão do documento de habilitação;
-

- e) remoção do veículo;
-

Trânsito e Polícia Militar: alguns aspectos

“Art. 104 - As multas são aplicáveis a condutores e proprietários de veículos de qualquer natureza, e serão impostas e arrecadadas pela repartição competente, em cuja jurisdição haja ocorrido a infração.”

“Art. 112 - As autuações por infração prevista neste Código serão julgadas pela autoridade competente para a aplicação da penalidade nele inscrita.”

“Art. 113 - Das decisões que impuserem penalidade, por infração prevista neste Código, caberá recurso para a Junta Administrativa de Recursos de Infrações, que funcionará junto a cada repartição de trânsito.”

§ 1.º - Cada junta será composta de três membros, sendo:

- a) um presidente indicado pelo Conselho de Trânsito do Estado, do Território ou do Distrito Federal;
- b) um representante da repartição local do trânsito;
- c) um representante dos condutores de veículos indicado por entidade fixada no Regulamento deste Código.

.....

§ 3.º - Quando e onde for necessário, a União, os Estados, os Territórios e o Distrito Federal poderão criar anais de uma Junta.”

3.2.4 Discussão preliminar

Do confronto dos dispositivos constitucionais e do CNT, algumas conclusões se impõem:

- A competência legislativa em matéria de trânsito e de Polícia Militar é comum à União e ao Estado, este em caráter supletivo;

- A União pode legislar sobre ORGANIZAÇÃO DE POLÍCIA MILITAR, mas não pode fazê-lo sobre ORGANIZAÇÃO DE ADMINISTRAÇÃO DE TRÂNSITO nos Estados, em virtude da autonomia destes em matéria de auto-organização, respeitados os PRINCÍPIOS CONSTITUCIONAIS;

- Por isso, cada Estado é obrigado a ter uma Polícia Militar, órgão de assento constitucional, mas nada o obriga a ter um DEPARTAMENTO DE TRÂNSITO, por exemplo;

- Assim, os preceitos do CNT sobre ORGANIZAÇÃO DO TRÂNSITO, nos Estados, devem ser interpretados em harmonia com o art. 13 de Constituição. Desta forma, os ÓRGÃOS DE TRÂNSITO, as AUTORIDADES DE TRÂNSITO e o SISTEMA ESTADUAL DE TRÂNSITO serão aqueles definidos na Constituição e nas leis estaduais;

- A ADMINISTRAÇÃO DO TRÂNSITO deve ser organizada, tanto quanto possível, em bases locais. A descentralização da administração de trânsito é um imperativo lógico, decorrente das peculiaridades locais e da necessidade de os cidadãos obterem solução de questões de trânsito o mais próximo possível do seu domicílio.

3.2.5 Evolução legislativa

A situação exposta revela que, adotando o Estado de Minas Gerais o CNT como parâmetro para organizar a sua Administração do Trânsito, devemos entender que tal organização decorre da autonomia estadual e não diretamente da força normativa do próprio Código. Assim, por muitos anos, entendeu-se, e corretamente, que ÓRGÃOS EXECUTIVOS DE TRÂNSITO seriam, em Minas Gerais, o DETRAN em relação a vias urbanas e o DER em relação a rodovias. Analogamente seriam AUTORIDADES DE TRÂNSITO o Diretor do DETRAN e o Diretor-Geral do DER.

Sendo estes os dois únicos órgãos executivos de trânsito no Estado, a competência estadual na matéria era integralmente desempenhada por seu intermédio. A estrutura deles era ajustada às suas competências, O DETRAN contava, por exemplo, com um CORPO DE FISCAIS DE TRÂNSITO, para o desempenho da atribuição de FISCALIZAÇÃO E POLICIAMENTO (CNT, Art. 10, alínea “e”) e com uma DIVISÃO DE ENGENHARIA DE TRÂNSITO, para desincumbir-se das tarefas pertinentes. Da mesma forma, o DER dispunha da sua própria POLÍCIA RODOVIÁRIA, para fiscalização e o policiamento nas rodovias sob seu controle.

O Código, porém, data de 21 de setembro de 1960. Daí para cá ocorreram muitas alterações ao seu texto. Algumas delas, dentro da melhor técnica legislativa, foram incorporadas ao próprio corpo codificado. Outras porém, mesmo sendo leis federais, não obedeceram à sistemática. Além disso, o Estado exercitou a sua autonomia, alterando a estrutura da sua Administração do Trânsito através de legislação peculiar.

Trânsito e Polícia Militar: alguns aspectos

3.2.5.1 Engenharia de trânsito

O DETRAN perdeu em favor da METROBEL as suas atribuições na área da Engenharia de Trânsito. Através da Lei n.º 7.275, de 20Jun78, ficou o Poder Executivo autorizado a constituir a Companhia de Transportes Urbanos da Região Metropolitana de Belo Horizonte - METROBEL, com a finalidade de implantar e operar o serviço de transporte e sistema viário na RMBH.

Nos Municípios do Interior, já existia o entendimento de que o planejamento viário era da competência dos Governos locais, face a prescrições da Lei de Organização Municipal.

Esta alteração de competência do DETRAN, embora ocorrida em 1978, é citada primeiramente por dois motivos: é decorrente de legislação estadual e não suscitou qualquer controvérsia jurídica, estando perfeitamente assimilada. Aliás, deve mencionar-se que a criação da Secretaria de Transportes vem deixar ainda mais nítida a questão.

3.2.5.2 Fiscalização e policiamento

Serão transcritos à frente os preceitos da Constituição do Estado e da LOB sobre a exclusividade do Policiamento Ostensivo. Não me parece necessário invocar os dispositivos do DL 667/69, face à legislação estadual pertinente. Na verdade, a transferência de encargo do DETRAN para a Polícia Militar se fez através do Decreto n.º 12.793, de 10Jun70, que criou o Batalhão de Trânsito, determinando que esta Unidade “além de outras atribuições, deverá especificamente exercer o policiamento e a fiscalização do trânsito.”

Porém, para a hipótese do contestação da possibilidade de alteração da competência do DETRAN por legislação estadual, examine-me o seguinte:

- O CNT, na sua versão original, prescreve que o DETRAN disponha de serviço de FISCALIZAÇÃO E POLICIAMENTO e que FAÇA CUMPRIR A LEGISLAÇÃO DE TRÂNSITO;

- O DL 667/69 atribui à Polícia Militar a exclusividade do policiamento ostensivo;

- “A lei posterior revoga a anterior quando seja com ela incompatível” (Lei de Introdução ao Código Civil Brasileiro, art. 2.º, § 1.º);

- Ora, como poderia o DETRAN fazer cumprir a legislação de trânsito sem dispor de serviço de fiscalização e policiamento? E como dispor de órgão de fiscalização e policiamento, se o policiamento ostensivo é privativo da Polícia Militar?

3.2.6 A Posição das Polícias Militares

Do exposto, é forçoso entender que, sendo ou não mencionadas, no texto codificado, como ÓRGÃOS DE TRÂNSITO ou componentes do SISTEMA NACIONAL DE TRÂNSITO, as Polícias Militares efetivamente o são, em virtude da exclusividade para a execução do policiamento ostensivo.

É absolutamente impensável um Sistema Nacional de Trânsito sem policiamento ostensivo de trânsito. E não há outra organização autorizada a realizar policiamento ostensivo de trânsito, no Brasil, nem mesmo a Polícia Rodoviária Federal.

Desta forma as Polícias Militares integram necessariamente o Sistema Nacional de Trânsito, como órgãos de Fiscalização e Policiamento. O alcance e os limites da sua competência, e as regras de subordinação administrativa, são os fixados na legislação de cada Unidade da Federação.

4 AUTONOMIA ADMINISTRATIVA DA POLÍCIA MILITAR

4.1 Preceitos constitucionais

Diz a Constituição do Estado de Minas Gerais.

“Art. 43 - É da competência exclusiva do Governador do Estado a iniciativa de projeto-de-lei sobre:

I -

II - Servidores públicos e seu regime jurídico;

a)

.....

d) reforma e transferência de militares para a inatividade;

V - Fixação ou modificação do efetivo da Polícia Militar;

“Art. 76 - Compete, privativamente, ao Governador:

I -

.....

Trânsito e Polícia Militar: alguns aspectos

IV - Exercer a autoridade superior da Polícia Militar no âmbito estadual;

.....

“Art. 83 - Para o cumprimento de Suas finalidades, integram a Secretaria da Segurança Pública, subordinadas ao respectivo Secretário:

I - A Polícia Civil, que lhe é subordinada administrativa e funcionalmente;

II - A Polícia Militar, com subordinação operacional.”

“Art. 87 - Compete à Polícia Militar:

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

II -

.....

4.2 Legislação Federal

Diz o Decreto-lei n.º 667, de 02 de julho de 1969, alterado pelo Decreto-lei 2.010, de 12 de janeiro de 1983.

“Art. 4. - As Polícias Militares, integradas nas atividades de segurança pública dos Estados e Territórios e do Distrito Federal, para fins de emprego nas ações de manutenção da ordem pública, ficam sujeitas à vinculação, orientação, planejamento e controle operacional do órgão responsável pela Segurança Pública, sem prejuízo da subordinação administrativa ao respectivo Governador.”

4.2 Legislação Estadual

Transcreve-se, da Lei de Organização Básica (LOB), da Polícia Militar de Minas Gerais (Lei n.º 6.624, de 18Jul75):

“Art. 2.º - Compete à Polícia Militar:

I - Executar com exclusividade, ressalvadas as missões peculiares das Forças Armadas, o policiamento ostensivo, fardado, planejado pelas autoridades policiais competentes, a fim de assegurar o cumprimento da

lei, a manutenção da ordem pública e o exercício dos poderes constituídos;

II -

.....

“Art. 5.º - A administração, o comando e o emprego da Corporação são da competência e responsabilidade do Comandante-Geral, assessorado e auxiliado pelos órgãos de direção.”

“Art. 13 - O cargo de Comandante-Geral é subordinado diretamente ao Governador do Estado.”

É absolutamente pacífico, da legislação vigente ou da tradição administrativa do nosso Estado, o seguinte:

- A Polícia Militar é um ÓRGÃO AUTÔNOMO da Administração Estadual, subordinado direta e imediatamente ao Governador do Estado, em condições similares a outros órgãos autônomos que não constituem Secretarias de Estado, como o Ministério Público, o Gabinete Militar do Governador e outros;

- Para fins de integração operacional, participa do Sistema Operacional de Segurança e Trânsito, que tem por órgão central a Secretaria de Estado da Segurança Pública;

- A subordinação operacional (ou vinculação sistêmica) é ao SECRETÁRIO DE SEGURANÇA PÚBLICA. Vale dizer, a PM se vincula, através do seu Comandante-Geral, ao titular da Pasta, para fins de receber orientação operacional;

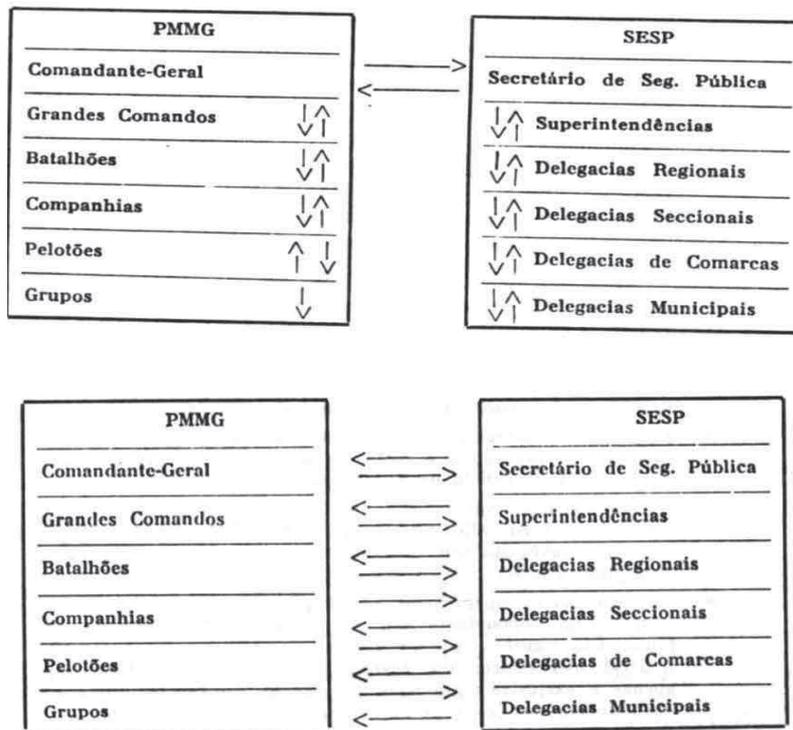
- Esta vinculação operacional não implica em subordinação hierárquica do Comandante-Geral ao Secretário de Segurança Pública. Isto significa que os atos administrativos do Comandante-Geral não podem ser revistos por aquela autoridade, mas apenas e exclusivamente pelo Governador do Estado, única autoridade em posição superior à sua;

- Com muito maior razão, os atos administrativos de outras autoridades da Polícia Militar não podem ser revistos por autoridades externas à Polícia Militar. O princípio da unidade de comando, doutrinariamente imperativo nas organizações militares, é, em relação à PMMG, legalmente inafastável (“A administração, o comando e o emprego da Corporação são da competência e responsabilidade do Comandante-Geral...”).

4.4 Visualização gráfica

Os esquemas abaixo ilustram o raciocínio:

1) Situação legal



5 O SISTEMA ESTADUAL DE TRÂNSITO

5.1 Competência do Estado-membro

Como já mencionado, o Estado membro dispõe de autonomia para auto-organizar-se e de competência legislativa para disciplinar, supletivamente, o trânsito no âmbito estadual.

O Estado de Minas Gerais, através da sua Constituição, da LOB e do Decreto n.º 12.793/70, atribui à PMMG, com exclusividade, o policiamento e a fiscalização do trânsito.

5.2 Estrutura do Sistema

As competências estaduais em matéria de trânsito e estão hoje atribuídas a um conjunto diversificado de órgãos e entidades, e não mais apenas ao DETRAN e ao DER. Estão envolvidos, de alguma forma, com a Administração de Trânsito:

- o Conselho Estadual de Trânsito;
- a Secretaria de Estado do Planejamento e Coordenação-Geral (pelo PLANBEL e pela METROBEL);
- Secretaria de Estado da Segurança Pública (pelo DETRAN);
- a Secretaria de Estado dos Transportes;
- a Secretaria de Estado da Fazenda;
- a Polícia Militar;
- o DER.

5.3 A Jurisdição compartilhada

A Administração do Trânsito em Minas Gerais, presentemente, só pode ser compreendida através do conceito da “jurisdição compartilhada.” Isso significa que o Poder de Polícia Administrativa do Estado, na área do trânsito, não é mais desempenhado exclusivamente através de um órgão estadual, mas através de um conjunto de órgãos. O poder de polícia administrativa de trânsito, não sendo mais concentrado no DETRAN e no DER, pode dizer-se que é exercido através de uma “jurisdição compartilhada”, para utilizarmos o termo utilizado no CNT (“jurisdição” sobre a via).

Assim, poderíamos, num primeiro esboço esquemático, dizer que, em Belo Horizonte, por exemplo, o DETRAN exerce “jurisdição” em matéria da habilitação de condutores, registros de veículos, campanhas educativas de trânsito e investigações criminais em acidentes de trânsito.

O PLANBEL e a METROBEL exercem “jurisdição” em matéria de planejamento e execução de obras do sistema viário, nas vias urbanas.

O DER exerce a mesma “jurisdição” do PLANBEL e da METROBEL, só que sobre as estradas estaduais.

A Polícia Militar exerce “jurisdição” sobre as vias urbanas e as

Trânsito e Polícia Militar: alguns aspectos

rodovias, no tocante ao policiamento e à fiscalização.

E, finalmente, a Secretaria da Fazenda exerce a “jurisdição” de trânsito, no que concerne a tornar efetivo o recolhimento das importâncias devidas ao Estado pelos proprietários ou condutores de veículos em virtude da imposição de penalidade de multa, aplicada pela Polícia Militar.

5.4 A posição da PMMG

A Polícia Militar integra a Administração e o Sistema Estadual de Trânsito, como já demonstrado. Integra esta Administração como órgão autônomo, coordenando suas ações com os demais órgãos do sistema, mas não subordinando suas ações senão aos preceitos legais e a determinações do Governador do Estado. Detém a exclusividade do policiamento ostensivo de trânsito.

Ora, somente por intermédio do policiamento ostensivo de trânsito, executado diuturnamente sobre as vias públicas, quer sejam urbanas, quer sejam rodovias, pode o Estado de Minas Gerais fiscalizar a efetiva utilização das vias terrestres e verificar se é ou não realizada pelos condutores de conformidade com a legislação. É possível que outros órgãos possam fiscalizar o cumprimento de prescrições sobre condições dos veículos e dos condutores. Mas o cumprimento da legislação de trânsito, no que concerne à circulação propriamente dita, ao acatamento de limites de velocidade, à obediência aos sinais regulamentares, à utilização de estacionamentos, à observância, enfim, das regras gerais de circulação, este só pode ser assegurado pela Polícia Militar. Correspondentemente, só o PM pode constatar a eventual infringência destas regras.

“Quem quer os fins quer os meios.” É competência do Estado a imposição de penalidade aos infratores do CNT. A Polícia Militar é o único órgão do Estado autorizado a exercer o policiamento e a fiscalização do trânsito. A PM executa o policiamento não como preposta de outro órgão, ou como agente de autoridade externa, mas como agente da lei e titular do poder de polícia do Estado em matéria de policiamento de trânsito.

Parece-me inafastável a conclusão de que é competência da Polícia Militar a autuação dos infratores de normas do CNT e a imposição de penalidades decorrente das autuações que realizar.

Desta forma, parece-me que o atual procedimento da Corporação na matéria, em que o pessoal da Polícia Militar executa o policiamento de trânsito como se fosse “agente de autoridade do trânsito”, autoridade externa à Corporação, é insustentável juridicamente. Não há fundamento legal para a prática corrente de o nosso patrulheiro trabalhar com bloco de NIT recebido do DETRAN, do DER ou do Delegado, autuando infratores e entregando as notificações àqueles órgãos ou autoridades, a quem ficariam atribuídos poderes para análise, revisão, homologação e decisão sobre a imposição de penalidade.

Por isso, julgo que seria conveniente ampliar o quanto necessário o estudo da matéria, para estabelecimento, pelo Comandante-Geral, das normas, segundo as quais a Polícia Militar irá desincumbir-se cabalmente da sua competência em matéria de trânsito. Não creio que seja necessário insistir na importância disto para a Corporação.

6 ASPECTOS DE ECONOMIA INTERNA

6.1 Generalidades

Até o presente momento, vimo-nos dedicando a aspectos eminentemente institucionais, com vistas a situar a Polícia Militar, e o seu Policiamento Ostensivo de Trânsito, dentro de uma moldura ampla, face aos princípios orientadores da Administração Pública em uma Federação. Este capítulo se destina a examinar problemas internos à Corporação, no campo do Trânsito.

6.2 Competência

6.2.1 Competência concentrada

A competência é a condição primeira da validade do ato administrativo. Assim se manifesta HELY LOPES MEIRELLES¹¹ sobre o assunto:

“A competência administrativa, sendo um requisito de ordem pública, é intransferível e improrrogável pela vontade dos interessados. Pode, entretanto, ser delegada e avocada, desde que o permitam as normas reguladoras da Administração. Sem que a lei faculte essa deslocação de função, não é possível a modificação discricionária da

¹¹ Op. Cit.pág. 117.

Trânsito e Polícia Militar: alguns aspectos

competência, porque ela é elemento vinculado de todo ato administrativo e, pois, insuscetível de ser fixada ou alterada ao nuto do administrador e ao arrepio da lei.”

Parece-me já tranqüilo, da discussão anterior, que a Polícia Militar é uma organização autônoma dentro do Estado. A sua vinculação sistêmica ao SOST não a subordina administrativamente ao Secretário de Segurança Pública, mas apenas condiciona a sua ação à orientação operacional daquela autoridade, em benefício de uma ação integrada dos organismos de Segurança Pública do Estado.

Por outro lado, embora seja possível a delegação de competência, é notório que não existe nem texto autorizativo expresso nem instrumento formal de delegação à Polícia Militar de atribuições de polícia de trânsito por qualquer órgão do Estado.

Isso ocorre porque, na verdade, a Polícia Militar executa o Policiamento Ostensivo de trânsito não como proposta ou delegada de qualquer órgão. Executa-o como ÓRGÃO DE TRÂNSITO, depositário ou titular, sem intermediários, do próprio poder de polícia do Estado. A prática corrente, em que os nossos patrulheiros de trânsito, urbano ou rodoviário, notificam em talonários do DETRAN, do DER ou da Delegacia de Polícia local e ainda submetem as suas decisões à revisão de autoridades administrativas externas, não invalida, a meu ver, o argumento.

Isso posto, examinemos outros ângulos da questão. O ato administrativo é praticado por um agente público e não por um órgão público. assim, reconhecido que a Polícia Militar é órgão competente para o policiamento de trânsito, de onde deriva o patrulheiro, o soldado executante do policiamento, a sua competência?

Com a edição do DL 1.072/70, que modificou o DL 667/69, atribuindo às Polícias Militares a exclusividade do policiamento ostensivo, o Governo do Estado procurou ajustar a situação ao texto legal. Através do Decreto n.º 12.793, de 10 de julho de 1970, que dispõe sobre a instalação do 14.º Batalhão de Polícia, decidiu-se pela criação, na Polícia Militar, de uma Unidade Especializada em Policiamento Ostensivo de Trânsito. A essa Unidade, o 14.º BPM, com a denominação de BATALHÃO DE TRÂNSITO, ficou atribuída a competência de “(exercer o policiamento e a fiscalização do trânsito)” (art. 2.º). Até então,

não havia texto expresso sobre policiamento de trânsito na Polícia Militar. O RGPM, em seu art. 334, estipula como um dos deveres do patrolhelro o de “na ausência dos encarregados, fiscalizar a regularidade do trânsito de veículos e anotar as infrações para a devida comunicação” (inciso X).

Desta forma, podemos dizer que, num primeiro momento, a competência para o policiamento e a fiscalização do trânsito teria sido atribuída não à Polícia Militar como um todo, mas apenas a uma das suas Unidades o então chamado 14.º Batalhão, o BTRAN. Parece possível questionar a jurisdição dessa concentração de competência, face ao texto constitucional já vigente à época e à própria doutrina administrativa (“quem pode o mais pode o menos”). Porém, a discussão é hoje bizantina, face à evolução legislativa.

6.2.2 Competência difusa

Em 1975, a Polícia Militar iniciou talvez a mais profunda reformulação administrativa de sua história. Através da Lei n.º 6.624, de 18 de julho de 1975, a chamada Lei de Organização Básica LOB, assim ficou disciplinado o assunto trânsito:

“Art. 2.º - Compete à Polícia Militar:

I - Executar com exclusividade, ressalvadas as missões peculiares das Forças Armadas, o policiamento ostensivo...”

“Art. 5.º - A Administração, o comando e o emprego da Corporação são da competência e responsabilidade do Comandante-Geral, assessorado e auxiliado pelos órgãos de direção.”

“Art. 6.º - A Polícia Militar estrutura-se em órgãos de direção, órgãos de apoio e órgãos de execução.”

“Art. 9.º - Os órgãos de execução realizam a atividade-fim da Corporação de acordo com diretrizes, planos e ordens emanados dos órgãos de direção. . .” (Grifei).

“Art. 37 - Os órgãos de Execução da Polícia Militar são constituídos de comandos e unidades operacionais de duas naturezas:

I - comando e unidades de polícia militar;

II - comando e unidades de bombeiros.”

Trânsito e Polícia Militar: alguns aspectos

“A rI. 41 - As unidades de Polícia Militar são as organizações (OPM) que executam as atividades-fins da Corporação.

Parágrafo único - As Organizações Policiais-Militares Operacionais serão estruturadas em batalhões, companhias, pelotões e grupos.”

“Art. 42 - As Unidades de Polícia Militar serão dos seguintes tipos:

I - Batalhão de Polícia Militar (BPM):

.....

III - Batalhão de Polícia Rodoviária (BPRv);

IV - Batalhão de Polícia de Trânsito (BPTran);

“Art. 43 - Os Batalhões de Polícia Militar (BPM) e Companhias de Polícia Militar (Cia PM) poderão, em princípio, integrar as missões de policiamento ostensivo normal *de* trânsito, de guardas, de radiopatrulha, de choque, ou de outros tipos, exceto nas missões de bombeiros, de acordo com as necessidades das áreas por eles jurisdicionadas.” (Grifei).

Do exame dos textos colecionados, podemos afirmar que, hoje, a competência para o policiamento de trânsito, como para os demais tipos, concentra-se, inicialmente, no Comandante-Geral. Dele deriva, por delegações, expressas ou implícitas na organização da Corporação, em planos, ordens, ou diretrizes, às Unidades especializadas ou integradas e aos seus integrantes. A regra é que todo BPM tenha a competência para o policiamento de trânsito. A exceção é a existência de Batalhão especializado. Porém, a existência de Batalhão especializado não suprime a competência dos Batalhões integrados. A especialização apenas define, por conveniência administrativa, uma concentração de esforços, uma missão principal porém não exclusiva. da Unidade especializada.

Por outro lado, a Constituição do Estado atribui a responsabilidade pelo policiamento ostensivo à Polícia Militar como um todo. Qualquer arranjo administrativo que a Corporação adote só tem sentido se e enquanto contribuir para a eficácia do policiamento. Não se pode entender, sem incorrer em erro grosseiro de hermenêutica (quem quer os fins quer os meios), que um policial-militar, por pertencer, por exemplo, ao Estado-Maior ou à Academia de Polícia Militar, que não são órgãos de execução e portanto não estão encarregados de atividade-fim, esteja impedido de atuar no Policiamento de trânsito. Na verdade, a

competência é poder-dever da Polícia Militar e de cada um dos seus integrantes. O uso do “boné branco”, o pertencer a Batalhão de Trânsito ou Rodoviário, são apenas exteriorizações de decisões administrativas do Governo ou do Comando, adotadas com a finalidade de ampliar a eficácia da Corporação e que só podem ser entendidas sem agressão àquele objetivo.

6.3. Disciplina e Hierarquia

O exame da competência no que se refere ao Policiamento Ostensivo de Trânsito permite-nos uma visão adequada das nossas relações com o “público externo”, pois essas são relações Estado-Cidadão, ou Administração-Administrado. Existe, porém, outra questão igualmente importante, a das relações internas. Como devemos encarar, do ponto de vista da hierarquia e da disciplina, as relações que se estabelecem entre um Patrulheiro de Trânsito e um Condutor de Veículo, quando este é integrante da Polícia Militar e superior hierárquico do Patrulheiro?

A resposta não é simples. De um lado, as prescrições do Código Nacional de Trânsito são imperativas e devem ser impostas ao cumprimento de todos. A infração aos seus preceitos deve ser sancionada de acordo com a própria legislação de trânsito. Não seria possível estabelecer uma “imunidade de trânsito” em favor de uma classe, fundamentada na hierarquia militar. Por outro lado, a disciplina e a hierarquia constituem os fundamentos da organização militar e condições para a sua própria sobrevivência como tal. De tal modo são importantes os princípios da hierarquia e da disciplina que todo o Direito Militar se constrói tendo por cerne a sua tutela. O exame, mesmo apressado, da legislação militar permite identificar várias prescrições reveladoras da preocupação com a preservação da disciplina e da hierarquia. Todo o Título II do Código Penal Militar trata de crimes contra a Autoridade ou Disciplina Militar, arrolando o motim, a revolta, a conspiração, a aliciação, o incitamento, a insubordinação, a resistência e muitos outros. No outro extremo, a mesma lei valoriza a obediência hierárquica, quando estabelece a inculpabilidade do agente que comete o crime em estrita obediência a ordem superior em matéria de serviço (art. 38). O CPPM também preserva o princípio hierárquico. O encarregado de IPM deve ser superior ou pelo menos mais antigo do que o indiciado (Art. 7.º). A descoberta, pelo encarregado do IPM, de indícios contra superior, ou

O Alferes, Belo Horizonte, 02 (02): 93-118, jan./abr. 1984

Trânsito e Polícia Militar: alguns aspectos

contra Oficial mais antigo, implica na sua substituição art. 10).

Creio, porém, que é possível afirmar que, conquanto fundamentais, a hierarquia e a disciplina não são fins em si mesmas, mas meios de que se vale a organização militar para assegurar a sua própria eficiência e eficácia. As organizações militares não existem para cultivar a disciplina e hierarquia. Ao contrário, cultuam a disciplina e a hierarquia para continuarem a existir como organizações militares. E existem como organizações militares para atingir a fins sociais colocados pelo Estado. A defesa externa da Nação, pelas Forças Armadas. A defesa social, pelas Forças Policiais. Tanto isso é verdade que opor-se às ordens de sentinela constitui crime de insubordinação (CPM, art. 164). Ora, a sentinela é soldado e, no entanto, as suas ordens têm de ser acatadas por todos, inclusive superiores hierárquicos, sob pena de crime. Isso se explica se olharmos mais fundo nas finalidades da ação militar e não apenas nas suas manifestações superficiais. O papel da sentinela é fundamental para a segurança. O Direito deve amparar a sua ação até mesmo contra os superiores hierárquicos, isso no benefício de todos.

Assim, acredito que já se possa esboçar uma abordagem ao problema.

Em primeiro lugar, devemos distinguir duas situações: quando o Patrulheiro, por qualquer motivo, ignora a posição hierárquica do infrator e quando conhece esta situação. No primeiro caso, a sua ação será, em tudo e por tudo, igual àquela que normalmente adota em relação a qualquer cidadão. A notificação eventualmente lavrada terá seu processamento normal, de acordo com os procedimentos estabelecidos. Sou de opinião que, se a PM vier a assumir o controle do processamento eletrônico das NIT, como me parece acertado, poderíamos inserir rotinas no Sistema que nos permitissem identificar os infratores integrantes da Corporação e dar à NIT o tratamento adequado à posição hierárquica de cada um. Já no caso em que o Patrulheiro tenha ciência de que está tratando com um superior hierárquico, a meu ver, o procedimento deve ser o seguinte: se já se constatou a prática de infração (avanço de sinal, por exemplo), a autuação (ou preenchimento da NIT) é realizada normalmente. Nesse caso, deve entender-se a ação do Patrulheiro como de mero observador do fato, cabendo a decisão sobre imposição de penalidade à primeira autoridade da Polícia Militar com ascendência hierárquica sobre o infrator que tomar conhecimento do fato. Para isso,

igualmente, é mister que a Corporação assuma efetivamente o controle do processamento das Notificações por Infração de Trânsito, e, além disso, que faça a integração desse Sistema com o Banco de Dados de Pessoal da Polícia Militar. Já na hipótese de fiscalização mediante abordagem (“blitz”, “radar”, etc.), uma vez identificado o condutor do veículo como superior hierárquico do agente, este cessa incontinenti a sua ação. Pode tolerar-se apenas o registro, para fins estatísticos e de avaliação de desempenho, da abordagem em si, porém nenhuma menção a irregularidade pode ser feita.

Sobre a matéria, acredito que a experiência ainda nos ensinará muito. De qualquer forma, creio que duas diretrizes deveriam ser implementadas, desde logo. Primeira: todo o pessoal de execução do policiamento de trânsito, urbano e rodoviário, deve ser orientado e instruído no sentido de exteriorizar, de maneira inequívoca, as honras e sinais de respeito a que fazem jus os superiores hierárquicos em toda e qualquer situação de trabalho. É absolutamente indispensável evitar que se forme nele a impressão de que as suas ações estão à margem dos preceitos disciplinares. Segunda: a Administração da Polícia Militar deve adotar mecanismos internos, de instrução, de convencimento e de controle, que assegurem uma melhor disciplina do nosso pessoal na condução de veículos. Se não houver uma ação de comando consciente, é muito provável a ocorrência de abusos por parte de Oficiais e Graduados, que irão prevalecer-se da posição hierárquica para cometer infrações e evitar a aplicação de penalidades.

6.4 Aspectos Operacionais

Este texto já vai ficando bem mais extenso do que se pretendia inicialmente. Contudo faz parte expressamente da tarefa uma apreciação sobre aspectos operacionais do Policiamento Ostensivo de Trânsito.

A execução do Policiamento Ostensivo de Trânsito tem recebido de inúmeros companheiros, em Minas Gerais e em outros Estados, a atenção que o assunto merece. Já houve cursos de diversos níveis sobre a matéria, patrocinados pelo DENATRAN e realizados em Brasília e em diversos Estados, inclusive em Minas. O Manual Básico de Policiamento Ostensivo,¹² elaborado por Oficiais de Polícia Militar sob a coordenação

¹² IGPM: Manual Básico de Policiamento de Trânsito, - Edição da Brigada Militar do Rio Grande do Sul - Porto alegre, 1912.

Trânsito e Polícia Militar: alguns aspectos

da IGPM, trata de aspectos operacionais do Policiamento Ostensivo de trânsito com alguma profundidade, mesmo sendo um documento genérico. A Universidade Federal do Rio de Janeiro, através de sua Coordenação dos Programas de Pós-Graduação de Engenharia (COPPE), elaborou um Manual de Policiamento de Trânsito, cumprindo convênio de cooperação entre o Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN), o Conselho Nacional de Petróleo (CNP), o Instituto de Pesquisas Rodoviárias (IPR) e a UFRJ. A própria PMMG acaba de lançar um Manual de Policiamento de Trânsito, elaborado em cooperação com a METROBEL.

Vê-se, portanto, que os assuntos operacionais têm recebido atenção concentrada. Optei por dedicar maior esforço no exame dos aspectos institucionais do Policiamento de Trânsito porque, estes sim, parece-me que estão a exigir das Polícias Militares estudos mais profundos, para a perfeita delimitação do seu campo de atuação.

Por outro lado, a minha experiência profissional ainda não me proporcionou um contato mais estreito com os problemas operacionais do Policiamento de Trânsito. Por isso, limitar-me-ei, pedindo escusas, a fazer uma comparação sumária de preceitos contidos no Manual da IGPM e no Manual da UFRJ.

MANUAL BÁSICO (IGPM)	MANUAL DE POLICIAMENTO DE TRÂNSITO (COPPE)
ATRIBUIÇÕES DO POLICIAMENTO	FUNÇÕES DO POLICIAMENTO
1) Disciplinar o trânsito, impor obediência à sinalização e obras de arte;	1) Fiscalização do trânsito;
2) Reduzir acidentes;	2) Orientação e controle do tráfego;
3) Atender Acidentes;	3) Atendimento de Acidentes;
4) Apreender, reter e remover veículos	4) Patrulhamento de trânsito
5) Remover (ou promover a remoção de) obstáculos à livre circulação;	
6) Fiscalizar condutores, veículos e cargas	
7) Notificar infratores (e, se for o caso, efetuar prisões);	
8) Promover ou participar de campanhas educativas de trânsito.	

A matéria é por demais vasta e uma discussão abrangente não caberia nos limites de um trabalho como o presente. Limite-me, do

exame das ATRIBUIÇÕES do Manual Básico do IGPM confrontadas com as FUNÇÕES do Manual da COPPE, a assinalar a diferença marcante na abordagem do item informações ao público. O Manual Básico recomenda “reduzir ao estritamente necessário suas explicações e informações aos que as solicitarem, sejam referentes ao serviço ou a outros assuntos.”¹³ Já o Manual de Policiamento de Trânsito da UFRJ isola, como uma função autônoma, a Informação de trânsito ¹⁴

7 SUGESTÕES

- Formular proposta ao Governo do Estado para incluir um representante da Polícia Militar no CETRAN;
- Adotar providências que permitam à PMMG assumir, efetivamente, o controle do pessoal empenhado em Policiamento de Trânsito e em Policiamento Rodoviário, principalmente;
 - Elaborar e expedir normas internas;
 - Assumir a confecção, a distribuição e o controle da utilização de documentos operacionais (NIT, ROP, Boletins de Acidentes, etc);
 - Assumir o controle do sistema de processamento de dados de notificações de infrações de trânsito;
 - Integrar nos BPM o Policiamento de Trânsito, conservando o BPTran apenas para áreas e eixos de trânsito intenso;
 - Aperfeiçoar a instrução em matéria de trânsito, principalmente tendo em vista os aspectos disciplinares envolvidos.

8 CONCLUSÃO

A Polícia Militar, nos últimos anos, vem realizando um grande progresso no sentido de posicionar-se adequadamente dentro da organização governamental do Estado de Minas Gerais. O grande e crescente esforço para a ampliação da eficácia organizacional vem, a um só tempo, revelando à Corporação o exato alcance da sua competência, estimulando-a a ocupar integralmente o seu espaço institucional e, finalmente, mostrando-lhe que a afirmação de sua autonomia é, muito mais do que mero prurido de paixão classista, condição para a própria prestação de serviços à coletividade.

¹³ Manual Básico, pág. 55.

¹⁴ Manual de Policiamento de Trânsito, pág. 72.

Trânsito e Polícia Militar: alguns aspectos

Já caminhamos muito no campo do planejamento e da execução do policiamento ostensivo geral. Parece definitivamente extinta a prática da “requisição”, da “ordem”, ou do “plano” de policiamento, de órgão externo e para cumprimento da Polícia Militar. Hoje, em todos os escalões, a PM age por iniciativa, em decorrência das leis, das informações que coleta e dos planos que elabora autonomamente.

No policiamento florestal, vimos ocupando até mesmo um espaço importante no campo da polícia judiciária, embora não se possa esquecer que a execução do policiamento ostensivo ainda parece excessivamente condicionada por normas de órgãos externos.

No campo do policiamento de trânsito, urbano e rodviário, é que me parecem mais evidentes as distorções. Acredito sinceramente que vale a pena um esforço específico no sentido de balizarmos com maior precisão os limites da nossa competência nesta área, para eliminarmos agressões evidentes ao princípio da unidade de comando, basilar para a nossa Corporação. Ficarei gratificado se este trabalho contribuir de alguma forma nesse sentido.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- CÓDIGO CIVIL BRASILEIRO, Editora Aurora - Rio, 1973.
- CÓDIGO NACIONAL DE TRÂNSITO, Edição DENATRAN, Brasília, 1981.
- CONSTITUIÇÃO DO ESTADO DE MINAS GERAIS - Imprensa Oficial - Belo Horizonte, 1974.
- COPPE/UFRJ: MANUAL DE POLICIAMENTO DE TRÂNSITO - UFRJ - Rio, 1980.
- CRETELLA JÚNIOR, José: *Tratado de Direito Administrativo Forense* - Rio, 1968.
- FERREIRA NETO, Diogo de Figueiredo: *Curso de Direito Administrativo* - 2.^a Edição - Forense - Rio, 1974.
- MEIRELLES, Hely Lopes: *Direito Administrativo Brasileiro* 3.^a Edição Editora Revista dos Tribunais - São Paulo, 1975.
- METROBEL: *Legislação Básica* - (Edição xerografada) - Belo Horizonte, 1981.
- ROCHA, Luiz Carlos: *Direito de Trânsito* - 2.^a Edição - Sugestões Literárias - São Paulo, 1980.