

**CAP QOPM GILBERTO OITI OLIVEIRA JUNIOR**

**CRITÉRIOS PARA DISTRIBUIÇÃO DE EFETIVO EM ATIVIDADES  
ESPECIALIZADAS DA POLÍCIA MILITAR**

**Monografia apresentada ao  
Departamento de Contabilidade, do  
Setor de Ciências Sociais Aplicadas, da  
Universidade Federal do Paraná, com  
requisito parcial à obtenção do título de  
Especialista em Administração Policial.**

**CURITIBA**

**2003**

## **AGRADECIMENTOS**

Agradeço a Deus, leme de minha embarcação; a meus pais, professores da arte de navegar; a Melline, minha bússola infalível; e a minha maestrina Maria Elizabete Oliveira, timoneira das mais competentes.

Agradeço, igualmente, ao Ten-Cel José Paulo Betes, Comandante do BPRv e ao Capitão Vieira, colaboradores de meu estaleiro.

## **EPIGRAFE**

Quando os sabres estiverem enferrujados e as  
espadas polidas.

Quando as prisões estiverem vazias e os  
celeiros cheios.

Quando os degraus do tempo estiverem  
gastos pelo caminho dos fiéis e a entrada dos  
tribunais coberta de ervas.

Quando os médicos andarem a pé e os  
padeiros a cavalo, o império será bem  
governado. (Julio Verne)

## SUMÁRIO

<b>AGRADECIMENTOS .....</b>	<b>ii</b>
<b>EPÍGRAFE .....</b>	<b>iii</b>
<b>LISTA DE TABELAS .....</b>	<b>v</b>
<b>LISTA DE GRÁFICOS .....</b>	<b>vi</b>
<b>LISTA DE SIGLAS .....</b>	<b>vii</b>
<b>RESUMO .....</b>	<b>ix</b>
<b>1. INTRODUÇÃO .....</b>	<b>1</b>
<b>2. METODOLOGIA.....</b>	<b>4</b>
<b>3. DESENVOLVIMENTO .....</b>	<b>7</b>
3.1 ORIGEM E EVOLUÇÃO HISTÓRICA DO POLICIAMENTO DE TRÂNSITO RODOVIÁRIO: .....	7
<b>3.2 REFERENCIAL CONTEMPORÂNEO.....</b>	<b>11</b>
<b>4. CONSIDERAÇÕES FINAIS.....</b>	<b>27</b>
4.1 PROPOSTAS PARA MUDANÇA DA REALIDADE.....	29
<b>5. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....</b>	<b>31</b>
<b>6. ANEXO: Anteprojeto</b>	

## LISTA DE TABELAS

TABELA 1	ANÁLISE DE ESTUDO DE EFETIVO DO BATALHÃO DE POLÍCIA RODOVIÁRIA ESTADUAL	17
TABELA 2	APLICAÇÃO DO POLICIAMENTO RODOVIÁRIO NAS RODOVIAS DO PARANÁ	17
TABELA 3	RELAÇÃO DOS POSTOS DE POLÍCIA RODOVIÁRIA DA 1ª CIA COM SUAS RESPECTIVAS FROTAS E ACIDENTES - MÊS OUT/02	18
TABELA 4	RELAÇÃO DOS POSTOS DE POLÍCIA RODOVIÁRIA DA 1ª CIA COM SUAS RESPECTIVAS FROTAS E ACIDENTES - MÊS OUT/03	19
TABELA 5	RELAÇÃO DOS POSTOS DE POLÍCIA RODOVIÁRIA DA 2ª CIA COM SUAS RESPECTIVAS FROTAS E ACIDENTES - MÊS OUT/02	20
TABELA 6	RELAÇÃO DOS POSTOS DE POLÍCIA RODOVIÁRIA DA 2ª CIA COM SUAS RESPECTIVAS FROTAS E ACIDENTES - MÊS OUT/03	20
TABELA 7	RELAÇÃO DOS POSTOS DE POLÍCIA RODOVIÁRIA DA 3ª CIA COM SUAS RESPECTIVAS FROTAS E ACIDENTES - MÊS OUT/02	21
TABELA 8	RELAÇÃO DOS POSTOS DE POLÍCIA RODOVIÁRIA DA 3ª CIA COM SUAS RESPECTIVAS FROTAS E ACIDENTES - MÊS OUT/03	22
TABELA 9	RELAÇÃO DOS POSTOS DE POLÍCIA RODOVIÁRIA DA 4ª CIA COM SUAS RESPECTIVAS FROTAS E ACIDENTES - MÊS OUT/02	23
TABELA 10	RELAÇÃO DOS POSTOS DE POLÍCIA RODOVIÁRIA DA 4ª CIA COM SUAS RESPECTIVAS FROTAS E ACIDENTES - MÊS OUT/03	23
TABELA 11	RELAÇÃO DOS POSTOS DE POLÍCIA RODOVIÁRIA DA 5ª CIA COM SUAS RESPECTIVAS FROTAS E ACIDENTES - MÊS OUT/02	24
TABELA 12	RELAÇÃO DOS POSTOS DE POLÍCIA RODOVIÁRIA DA 5ª CIA COM SUAS RESPECTIVAS FROTAS E ACIDENTES - MÊS OUT/03	24
TABELA 13	RELAÇÃO DOS POSTOS DE POLÍCIA RODOVIÁRIA DA 6ª CIA COM SUAS RESPECTIVAS FROTAS E ACIDENTES - MÊS OUT/02	25
TABELA 14	RELAÇÃO DOS POSTOS DE POLÍCIA RODOVIÁRIA DA 6ª CIA COM SUAS RESPECTIVAS FROTAS E ACIDENTES - MÊS OUT/03	26

## LISTA DE GRÁFICOS

GRÁFICO 1	COMPARATIVO ENTRE ACIDENTES E FROTA – 1 <sup>A</sup> CIA DO BATALHÃO DE POLÍCIA RODOVIÁRIA – ANOS 2002 E 2003	19
GRÁFICO 2	COMPARATIVO ENTRE ACIDENTES E FROTA – 2 <sup>A</sup> CIA DO BATALHÃO DE POLÍCIA RODOVIÁRIA – ANOS 2002 E 2003	21
GRÁFICO 3	COMPARATIVO ENTRE ACIDENTES E FROTA – 3 <sup>A</sup> CIA DO BATALHÃO DE POLÍCIA RODOVIÁRIA – ANOS 2002 E 2003	22
GRÁFICO 4	COMPARATIVO ENTRE ACIDENTES E FROTA – 4 <sup>A</sup> CIA DO BATALHÃO DE POLÍCIA RODOVIÁRIA – ANOS 2002 E 2003	24
GRÁFICO 5	COMPARATIVO ENTRE ACIDENTES E FROTA – 5 <sup>A</sup> CIA DO BATALHÃO DE POLÍCIA RODOVIÁRIA – ANOS 2002 E 2003	25
GRÁFICO 6	COMPARATIVO ENTRE ACIDENTES E FROTA – 6 <sup>A</sup> CIA DO BATALHÃO DE POLÍCIA RODOVIÁRIA – ANOS 2002 E 2003	26
GRÁFICO 7	RELAÇÃO POLICIAL RODOVIÁRIO POR KM DE RODOVIA NO PARANÁ	27

## LISTA DE SIGLAS

<b>BPRv</b>	Batalhão de Polícia Rodoviária
<b>CELPmRR</b>	Coronel Policial Militar da Reserva Remunerada
<b>CIA</b>	Companhia de Polícia Militar
<b>COTER</b>	Comando de Operações Terrestres
<b>DENIT</b>	Departamento Nacional de Infra Estrutura de Transportes
<b>DER</b>	Departamento de Estradas e Rodagem
<b>PMPR</b>	Polícia Militar do Estado do Paraná
<b>PRv</b>	Posto de Polícia Rodoviária
<b>P1</b>	Seção de Instrução e Pessoal
<b>P3</b>	Seção de Planejamento e Estatística
<b>SESP</b>	Secretaria de Estado da Segurança Pública
<b>VDM</b>	Volume Médio Diário

## RESUMO

**OLIVEIRA JÚNIOR, Gilberto Oiti.** A construção de critérios científicos, para a distribuição de efetivo empregado no policiamento de unidades especializadas, foco do presente trabalho, tem sido uma das maiores dificuldades para as Polícias Militares do Brasil.

Este trabalho reúne referencial teórico produzido pelas Polícias Militares dos Estados do Paraná e São Paulo, na busca de discutir se o atual critério é o mais adequado para a distribuição de efetivo na Polícia Militar do Estado do Paraná, especialmente o Batalhão de Polícia Rodoviária Estadual.

Foi analisada a aplicabilidade da legislação, baseada nos indicadores nela definidos, na tentativa de administrar e distribuir o efetivo existente. Partindo da refutação da crença social, que quanto maior o número de policiais, maior será o estado de segurança, buscou-se desmistificar preconceitos empíricos quanto a critérios de fixação de efetivo. Neste estudo, realizado uma abordagem quantitativa/qualitativa, de cunho exploratório interpretativo, concluiu-se que a legislação do Estado do Paraná, não apresenta base científica aplicável, quanto a critérios de distribuição de efetivo.

Preocupado com a importância do tema, esta pesquisa foi apresentada como pioneira e ousada, na busca de uma construção científica própria e interdisciplinar, a fim de dar prosseguimento a futuros estudos. Palavras-chave: Polícia Militar, distribuição de efetivo.

## 1. INTRODUÇÃO

A percepção da comunidade quanto à eficácia e eficiência da atividade policial é complexa, pois, sofre influências políticas e da mídia. Os acidentes de trânsito têm sido transformados em pautas de debates político-ideológicos, em que ficam esquecidas as definições dos papéis de dever do Estado e seus segmentos, dentre os quais se inclui a Polícia Militar do Estado do Paraná.

A Polícia Militar, especificamente o Batalhão de Polícia Rodoviária Estadual, tem assumido, além de suas missões constitucionais, outras atividades por falência de determinados órgãos e serviços. Neste sentido, a Polícia Militar do Estado do Paraná tem recebido inúmeras críticas, deixando por vezes de prevenir, administrando vontades políticas momentâneas.

A falta de interação do BPRv nos últimos anos com os poderes públicos, de recursos científicos e tecnológicos disponíveis, tem se tornado o maior óbice na procura da construção de uma visão estratégica. A inexistência de um banco de dados e sistemas integrados permanentes tem dificultado a administração policial, produzindo, com frequência, aos meios de comunicação a imagem de “um estado de desorganização e impotência dos órgãos de segurança”.

Para atender às demandas da comunidade, o BPRv necessariamente precisa buscar um gerenciamento estratégico, partindo de uma gestão de administração dos recursos existentes na Corporação, fundamentalmente com o foco voltado aos recursos humanos.

Nesta perspectiva, a busca do quantitativo e qualitativo do efetivo ideal tem perdurado ao longo da história da Corporação.

A Polícia Militar vive hoje um paradoxo interno de insegurança - como será seu futuro - e outro externo-a sua utilidade social. Inúmeros projetos de emendas constitucionais alterando a estrutura e competência da Polícia Militar, além da dinâmica de elaboração das Leis no Brasil, têm afetado os recursos humanos,

eclodindo na segmentação político-partidária. Quanto à utilidade social, a Polícia Militar – instituição social –, desenvolve uma tarefa de controladora de padrões individuais e coletivos, assumindo pela ostensividade a culpa da incompetência e inércia dos poderes constituídos, também responsáveis pela construção de um estado de segurança.

Com o aumento dos acidentes de trânsito rodoviário, desde as colisões com danos materiais, passando pelos atropelamentos, até aqueles com óbito, vê-se ameaçada a subsistência do Estado de Direito, gerando um clamor público em relação à segurança pública, ao estado de segurança, ao bem-estar, ao direito de ir e vir do cidadão.

O BPRv, através da sua trajetória como órgão exclusivo responsável pelo policiamento de trânsito rodoviário, tem sentido a necessidade, em face das demandas sociais, de criar parâmetros analisando os diversos fatores relevantes que influenciam na fixação de efetivo.

Como ponto de partida para reflexão sobre o tema, aborda-se a Lei nº 6774/76, Lei de Organização Básica da Polícia Militar do Estado do Paraná, enquanto para fins de análise da realidade, utilizam-se os quantitativos referentes à malha viária e o número de acidentes, dos municípios da amostra, para a conclusão sobre a fixação do efetivo no Batalhão de Polícia Rodoviária Estadual.

O BPRv dentro de seu papel social de prevenção de acidentes de trânsito rodoviário, na preservação de vidas e na Educação de Trânsito, vem buscando uma melhor qualificação na prestação de serviço e, poderá encontrar neste trabalho, dados importantes para melhor empregar seus recursos de acordo com a demanda social.

Na sociedade atual, onde as empresas buscam a qualidade de seus funcionários e seus produtos, não se pode deixar também de melhor atender ao cliente - o cidadão - e melhorar o produto - a prestação de serviço. Serviço esse não se limitando a bens materiais, e sim ao maior e mais precioso bem, que é a vida.

O compromisso com o resultado de melhor atendimento à comunidade,

transcende ao próprio policial que nela atua, pois a Instituição tem de preservar a integridade da comunidade, na qual o policial está incluído.

Nesta realidade, tornam-se necessários critérios confiáveis para estabelecer a fixação de efetivo e, também, para que sirva de estímulo e referencial para outros prosseguirem aperfeiçoando o presente trabalho.

Assim, o trabalho tem a pretensão de oferecer a possibilidade de aplicação do conhecimento produzido à realidade local, sob o gerenciamento dos Comandos das Subunidades, de forma a associar a responsabilidade territorial às percepções reais e contemporâneas.

## 2. METODOLOGIA

O presente trabalho caracterizou-se como uma pesquisa qualitativa de cunho exploratório interpretativo.

Selecionado o tema, passou-se à formulação do problema, ao enunciado das questões norteadoras de pesquisa e à definição dos objetivos, elementos necessários para definir o delineamento da pesquisa.

Para MAIRE (2001 p.54):

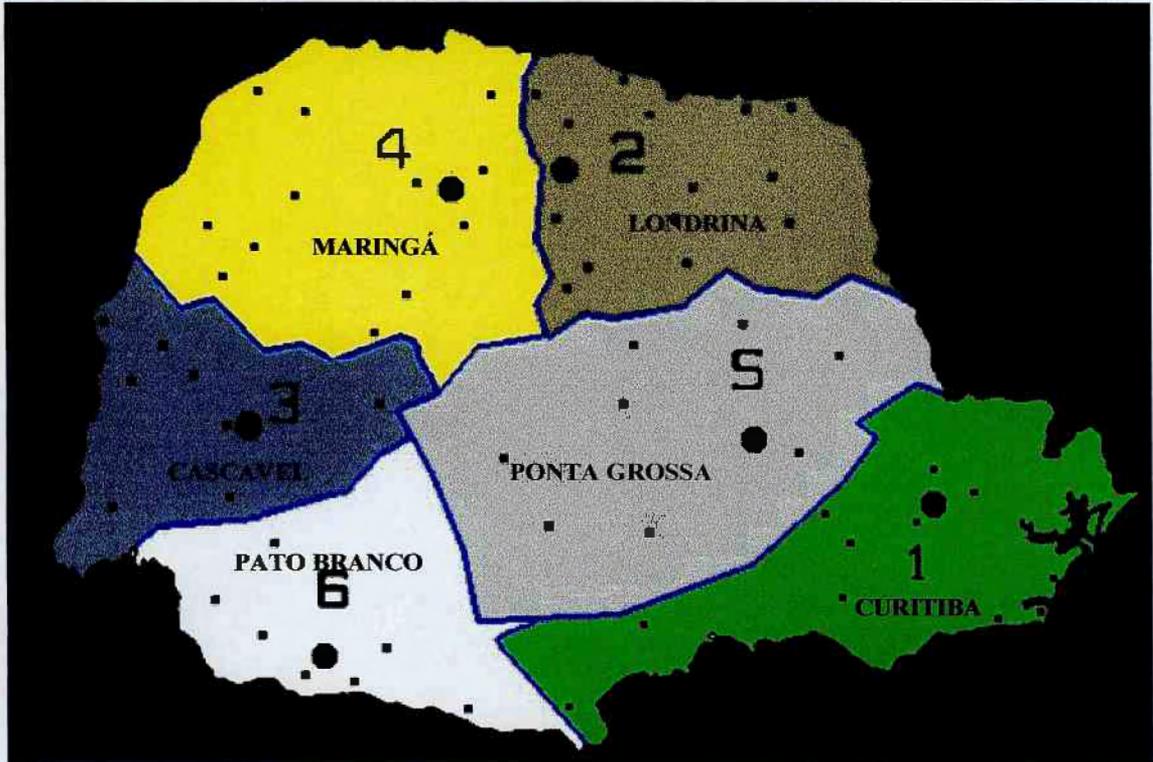
“... o delineamento da pesquisa é a fase em que o pesquisador passa a utilizar os chamados métodos particulares, já que estará preocupado, fundamentalmente, com os meios técnicos da investigação.”.

Os dados relativos aos critérios para distribuição de efetivo em Unidades Especializadas, utilizados pela PMPR, foram coletados no Estado-Maior da Corporação, PM/1 e PM/3 e também no Batalhão de Polícia Rodoviária Estadual do Paraná.

A população da presente pesquisa é constituída das cidades de Curitiba, Londrina, Cascavel, Maringá, Ponta Grossa e Pato Branco, por serem elas respectivamente, sede das seis Companhias do Batalhão de Polícia Rodoviária Estadual e fiel cumpridoras dos critérios adotados pelo setor de planejamento do Batalhão.

Para um melhor conhecimento da área de abrangência de cada companhia destacada no Estado do Paraná, ilustra-se logo abaixo, o mapa geográfico do Estado com a divisão de competências em suas respectivas áreas de jurisdição.

MAPA 1 – DIVISÃO DO BATALHÃO DE POLÍCIA RODOVIÁRIA NO ESTADO DO PARANÁ



FONTE: P3 DO BPRV

O método empregado deu-se através de levante informal de opinião com o oficial de planejamento do Batalhão de Polícia Rodoviária Estadual, responsável pelo estudo de aplicação de efetivo em todo o Estado, objetivando o grau de fidelidade no cumprimento das normas de distribuição de efetivo e o reflexo no resultado da missão.

Neste estudo, utilizou-se uma amostra intencional, definida entre as cidades sedes das companhias, bem como os municípios sob suas jurisdições, organizadas de acordo com o organograma do BPRV e baseada em dados recentes.

Coletaram-se os dados estatísticos nos órgãos responsáveis da amostra, estando esses subdivididos em seis regiões, procurando estudar qual a relação existente entre o número de acidentes com o número de veículos (frota) da amostra, bem como estudar qual a relação entre policial rodoviário por quilômetro de rodovia, como sendo fator determinante para o estabelecimento de critérios de fixação do efetivo na

atividade de policiamento rodoviário e estudar também a relação entre o efetivo previsto e o efetivo existente, a frota e o número de acidentes dos municípios da amostra e analisar os critérios que estão sendo utilizados para a fixação de efetivo no Batalhão de Polícia Rodoviária Estadual.

### 3. DESENVOLVIMENTO

#### 3.1 ORIGEM E EVOLUÇÃO HISTÓRICA DO POLICIAMENTO DE TRÂNSITO RODOVIÁRIO:

O Batalhão de Polícia Rodoviária da Polícia Militar do Paraná, teve sua origem da antiga “**Polícia de Estradas**”, criada no ano de 1946 no DER, a qual em 1951 tomou a denominação de **Polícia Rodoviária**, tendo como Comandante o Capitão PM Benedito Evangelista Dos Santos e 33 (trinta e três) guardas para a execução do policiamento ostensivo nas estradas.

A Lei nº 1943 de 22 de junho de 1954, Código da Polícia Militar do Estado do Paraná em seu Art. 10, estabelece que o efetivo da Corporação será regulado por decreto governamental.

Em 1960, policiais militares foram empregados para atuarem juntamente com os civis nos 04 (quatro) postos de fiscalização de tráfego existentes: Rondinha, Rincão, Bateias (Estrada do Cerne) e São João (Estrada da Graciosa).

Em 1962, por sugestão do Major PM Reinaldo José Machado, o Governo resolveu reunir, sob direção única, a Polícia Rodoviária com a denominação de “**Corpo de Policiamento Rodoviário**”, cuja existência foi reconhecida pelo Decreto n.º 8.999 de 27 de julho de 1962, já previsto como Unidade da PMPR na estrutura da Secretaria de Estado da Segurança Pública (SESP).

Efetivamente, em 27 de outubro de 1964, o referido corpo foi concebido como Unidade Orgânica da Polícia Militar do Paraná, em caráter definitivo, através do Decreto Estadual n.º 16.316.

Em maio de 1967, o Corpo de Policiamento Rodoviário foi incluído no texto constitucional, desta forma, em 04 de Outubro de 1968 foi extinto o Grupo Ocupacional do DER, responsável até então juntamente com a Polícia Militar pelo policiamento nas rodovias paranaenses, sendo os componentes deste grupo

aproveitados no quadro do Corpo de Policiamento Rodoviário e conseqüentemente, definiu-se a competência do novo Corpo através do Decreto Estadual n. ° 12.471, ficando o policiamento preventivo, ostensivo e repressivo em todas as rodovias estaduais e federais dentro do território do Estado do Paraná sob a responsabilidade da Polícia Militar.

Os componentes do Grupo Ocupacional do DER que optaram pela permanência no Corpo de Policiamento Rodoviário foram incluídos na Corporação como oficiais e sargentos especialistas, sendo submetidos a um curso de adaptação na Academia Policial Militar do Guatupê com duração de um ano.

Observa-se que o Quadro Organizacional da Polícia Militar do Paraná foi planejado em 1969, e ainda encontra-se em vigor, sendo totalmente inadequado para a nossa realidade, embora o efetivo esteja acima do previsto no referenciado quadro.

Com o desenvolvimento do Estado, tornou-se imperioso dotar o Corpo de Policiamento Rodoviário, de material aperfeiçoado e pessoal mais adestrado, quando então, no ano de 1971, foram destinados ao Corpo, veículos Volkswagen modelo Variant, equipados com maca móvel, caixas de primeiros socorros e equipamentos diversos para atendimento aos usuários, com as novas cores padrão da Unidade (amarelo e preto), destacando-se o símbolo da Polícia Rodoviária (o Delta).

Em 1974, o poder executivo autorizou o reaparelhamento do Corpo de Policiamento Rodoviário, e no ano seguinte foi firmado o “Termo de Cooperação” entre o DER e a PMPR.

Em 08 de janeiro de 1976, com a Lei n. ° 6774 (Lei de Organização Básica da PMPR), o Corpo de Policiamento Rodoviário passou a denominar-se **Batalhão de Polícia Rodoviária**, como Unidade especializada subordinada ao Comando do Policiamento do Interior, com área de atuação nas rodovias estaduais e federais conveniadas do Estado do Paraná.

Desde sua efetiva criação como Unidade da PMPR, o Batalhão de Polícia Rodoviária foi se consolidando através de relevantes serviços prestados à comunidade

paranaense, preservando a ordem e garantindo a obediência ao poder constituído, às leis e normas de circulação no trânsito rodoviário.

Em 1975 e 1978, o Quadro Organizacional e de Distribuição de Pessoal (QO/DP) passou por algumas alterações, porém o efetivo permaneceu inalterado, ou seja, 725 homens.

Até 1975, o Corpo de Policiamento Rodoviário possuía apenas 03 Companhias, respectivamente, 1ª Companhia de Polícia Rodoviária, com sede em CURITIBA, 2ª, com sede em LONDRINA, e 3ª, com sede em CASCAVEL.

Em 1975, foi criada a 4ª Companhia de Polícia Rodoviária, com sede em MARINGÁ, em 1978 a 5ª Companhia, com sede em PONTA GROSSA, e em 1994 foi criada a 6ª Companhia de Polícia Rodoviária, com sede em PATO BRANCO.

Na Polícia Militar do Estado do Paraná, a partir de 1976, com o advento da Lei de Organização Básica Lei nº 6774/76, houve uma inovação na reestruturação dos níveis hierárquicos e funções. Mas, ao mesmo tempo não há, até o presente momento, embasamento científico para a aplicação do efetivo existente pelo atual Quadro Organizacional.

Com poucas experiências a respeito, entendeu o alto-comando da Corporação que se fazia necessário um estudo para criar parâmetros de distribuição de efetivo em Unidades Especializadas da Corporação, em especial no Batalhão de Polícia Rodoviária Estadual. Entretanto, o atual Plano Nacional de Segurança Pública apresenta as formas de aperfeiçoar o sistema de Segurança Pública no Brasil, sem apontar ações concretas de realizar esse estado de segurança coletiva.

O policiamento de trânsito rodoviário constitui-se num dos tipos de policiamento ostensivo, em que, por via de conseqüências, aplicam-se as variáveis de execução enfocadas no policiamento de trânsito urbano, apenas alterando quanto ao lugar que não é no perímetro urbano, mas rural.

É o policiamento rodoviário nas rodovias estaduais e nas federais delegadas, exercido pelas Polícias Militares, no sentido de prevenir e fiscalizar atos relacionados

com a segurança do trânsito, praticados de forma direta ou indireta por pessoas de direito público ou privado que utilizam as vias abertas à circulação pública, bem como orientá-las no sentido de manter a ordem, a disciplina, a organização e o respeito às normas de trânsito, assegurando a livre circulação e evitando acidentes, conforme batizado conceito expedido pela Inspeção Geral das Polícias Militares (COTER) em seu Manual de Policiamento e Fiscalização de Trânsito volume II.

Competem aos órgãos responsáveis pelo policiamento rodoviário, o planejamento, a direção, a coordenação e a execução de todas as medidas de policiamento rodoviário previstas em leis, regulamentos e demais normas em vigor.

No Estado do Paraná, o policiamento de trânsito rodoviário, nas rodovias estaduais, é da competência da Polícia Militar do Estado consoante expõe expressamente a Constituição do Estado do Paraná em seu Art.48:

“A Polícia Militar, força estadual, instituição permanente e regular, organizada com base na hierarquia e disciplina militares, cabe a polícia ostensiva, a preservação da ordem pública, a execução de atividades de defesa civil, prevenção e combate a incêndio, buscas, salvamentos e socorros públicos, o policiamento de trânsito urbano e rodoviário, de florestas e de mananciais, além de outras formas e funções definidas em lei”.

Igualmente, é da competência do Batalhão de Polícia Rodoviária Estadual, o policiamento ostensivo para o controle do tráfego nas rodovias federais, neste caso por delegação, fruto de convênios, conforme o Art. 144 da Constituição Federal:

“**Art. 144** - A segurança pública, dever do Estado, direito e responsabilidade de todos, é exercida para a preservação da ordem pública e da incolumidade das pessoas e do patrimônio, através dos seguintes órgãos:”

“**V** - polícias militares e corpos de bombeiros militares.”

“§ 5º - Às polícias militares cabem a polícia ostensiva e a preservação da ordem pública; aos corpos de bombeiros militares, além das atribuições definidas em lei, incumbe a execução de atividades de defesa civil.”

“§ 6º - As polícias militares e corpos de bombeiros militares, forças auxiliares e reserva do Exército, subordinam-se, juntamente com as polícias civis, aos Governadores dos Estados, do Distrito Federal e dos Territórios.”

MELO NETO (1977 p.87) ensina que para a preservação da ordem pública, atua a chamada polícia geral ou polícia de ordem pública, sendo uma das suas modalidades o policiamento de trânsito, onde se inclui a fiscalização de trânsito.

O legislador brasileiro estabelece ainda a Legislação Infraconstitucional através do Código de Trânsito Brasileiro, Lei nº 9503, de 23 de Setembro de 1997, em seu Art. 7º § 1º, o conceito de Trânsito:

“Considera-se 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.”

### 3.2 REFERENCIAL CONTEMPORÂNEO

Atualmente, o cidadão está cada vez mais consciente de seus direitos e garantias constitucionais, sendo a segurança pública um dos setores mais exigidos em função do aumento da percepção da violência nas rodovias Estaduais e Federais do nosso Estado. Posto isto, há necessidade de melhor qualificação na prestação do serviço.

O Estado tem o dever constitucional de dar segurança ao cidadão e a Corporação precisa ter a consciência desse dever.

A Segurança Pública é um estado coletivo, resultante do somatório de todas as percepções das pessoas que habitam ou circulam em determinado espaço. Segundo FROMM (1983 p.193):

“A tarefa psíquica que uma pessoa pode e deve escolher para si não é a de sentir-se segura, mas a de ser capaz de tolerar a insegurança sem pânico, nem temor indevido...” “Só há segurança completa quando há também uma submissão completa a outros poderes que se supõem fortes e duradouros, e os quais livra o homem da necessidade de tomar decisões, correr riscos e ter responsabilidades. O homem livre é por necessidade inseguro; o homem que pensa é por necessidade indeciso”.

Sob o ponto de vista da psicologia, segurança é um estado abstrato e individual, enquanto segurança pública é um estado abstrato coletivo, formado pelo conjunto de seguranças individuais.

Atualmente, há dificuldade para colocar em prática o estabelecido pela doutrina de emprego de polícia militar. Visando dar um escopo prático para esta aplicação, o presente estudo assume relevância no sentido de encontrar, no escol da corporação a continuidade deste trabalho, recebendo o louvor da população paranaense.

Hoje, há a busca da melhor racionalização e emprego dos recursos humanos nas empresas. Há por parte do Estado a intenção como um todo, de buscar a diminuição dos seus quadros e o melhor aproveitamento dos existentes não fazer inclusões na Polícia Militar, também está dentro deste contexto.

A realidade brasileira das Polícias Militares é esta e há a necessidade de saber melhor administrar o efetivo, principalmente o da atividade-fim - o Policiamento de Trânsito Rodoviário -. Entretanto, nas Polícias Militares do Brasil, via de regra, não tem sido usado critério científico para justificar a fixação do Policiamento de Trânsito Rodoviário, e na Polícia Militar do Paraná, não é diferente.

As Polícias Militares do Brasil, através de diversas produções científicas, têm justificado a administração de recursos humanos, para atividade de policiamento ostensivo, baseados na relação PM x Habitantes, critério este difundido pela mídia e trabalhos de polícias militares, como formulado e indicado pela Organização das Nações Unidas; que consultada, informou não reconhecer tal referencial praticado.

O Comando da Polícia Militar do Estado do Paraná informou que utiliza os critérios estabelecidos no Decreto Federal nº 88.777, de 30 de Setembro de 1983, que aprova o Regulamento para as Polícias Militares e Bombeiros Militares e que regulamenta o Decreto nº 667/69. A Lei nº 7.047, de 21 de novembro de 1978 e atualizada pela Lei nº 11.120, de 30 de junho de 1995, fixa o efetivo da Polícia Militar do Paraná, estabelecendo o total geral de efetivo da Polícia Militar, contemplando o quantitativo e não forma de fixar o efetivo para policiamento ostensivo.

A Lei nº 6774/76, Lei de Organização Básica da PMPR, preconiza em seus Artigos 55 e 56, que o efetivo será estabelecido por lei complementar a cargo do Chefe

do Executivo Estadual, então, para definição real do efetivo a ser utilizado por uma Unidade Operacional, vários fatores devem ser avaliados para que, ao final, tenha-se um quadro que expresse a necessidade de efetivo da Organização Policial Militar considerada.

Antes de iniciar qualquer exploração sobre a distribuição de efetivo, é de bom alvitre salientar que, no Brasil, não existem critérios plenamente definidos e aceitos por todos para a fixação de policiais-militares no serviço específico de policiamento ostensivo de trânsito rodoviário.

Nas diversas unidades da federação, os critérios são os mais variados, não encontrando praticamente nenhuma concordância. Determinam aleatoriamente o número de policiais-militares necessários ao serviço de policiamento ostensivo num certo local.

É importante, também, lembrar aqui, que por definição legal, as Polícias Militares do Brasil, não têm somente a missão de preservar a ordem pública, mas têm também as missões de defesa civil, defesa pública, defesa integrada e auxiliar na defesa territorial, como já anteriormente observado nos textos legais citados.

Apenas um dos critérios para fixação de efetivo, entretanto será considerando na atividade de policiamento ostensivo de trânsito rodoviário.

Para a execução do policiamento rodoviário, utiliza-se, em média um Posto para cada 50 Km de rodovia. Sua localização deve ser em local elevado para facilitar o sistema de comunicações via rádio. Devem ainda situar-se em local plano e em segmento de reta com no mínimo 100 metros de visibilidade de cada lado.

O efetivo utilizado por posto de policiamento rodoviário deve considerar fundamentalmente o volume de tráfego médio na rodovia.

Para rodovias ou trechos de rodovias onde o volume médio diário (VDM) de veículos seja:

- Entre 500 a 1500 veículos dia:..... 10 policiais por posto P Rv;
- Entre 1500 a 3000 veículos dia:.... 20 policiais por posto P Rv;

- Acima de 3000 veículos dia..... 30 policiais por posto P Rv.

Há que se considerar que o Batalhão de Polícia Rodoviária necessita aumentar o seu efetivo Policial Militar, haja vista a defasagem que apresenta em seu quadro de pessoal, para fins de melhorar ainda mais a segurança nas rodovias estaduais e federais sob sua responsabilidade, executar uma escala adequada ao Policial-Militar, seguindo os critérios de doutrina de emprego de polícia militar.

Observa-se que o Quadro Organizacional de recursos humanos do Batalhão de Polícia Rodoviária foi planejado em 1967,- e ainda encontra-se em vigor - , elaborado para uma realidade diferente da vivenciada nos dias de hoje, em que o fluxo de veículos era pequeno assim, o Quadro Planejado em 1967, fica completamente distanciado da nossa atual realidade, ocasionando um déficit de efetivos, recursos humanos diante da atual realidade.

Embora o efetivo esteja acima do previsto no referenciado quadro, constata-se que houve a necessidade de ampliação do número de Postos Policiais Rodoviários, a fim de atender as exigências que a atividade de trânsito requer. Para fins do presente estudo, cabe destacar alguns itens indicadores que influenciam decisivamente na necessidade de ampliação do efetivo, a saber: a malha viária, o aumento significativo da frota nacional de veículos, de acidentes, modernização na legislação entre outros.

O BPRv conta atualmente com 926 policiais-militares, contra 798 previstos em lei, 65 Postos de Polícia Rodoviária Estadual, com a incumbência de fiscalizar 11.737 Km de rodovias estaduais e 3.566 Km de rodovias federais delegadas, conforme convênio firmado entre o DER/PR e o DENIT.

Consultando o Comando de Policiamento Rodoviário do Estado de São Paulo, verificou-se que os critérios para distribuição do efetivo naquela organização policial militar estão normatizados nas "Instruções para Distribuição e o Complemento do Efetivo Policial Militar Territorial".

Tal distribuição do efetivo deve obedecer a critérios que

atendam à geografia do Estado, considerando os seguintes fatores:

- a) Divisão administrativa por município;
- b) Distribuição demográfica;
- c) Índice de criminalidade;
- d) Situação peculiar do município.

Deve ser feita a partir de bases reais, ou seja, de acordo com o efetivo previsto em lei e do efetivo existente, dividindo-se tecnicamente.

O efetivo territorial é distribuído obedecendo a 04 (quatro) critérios:

- a. Por população residente = 70%;
- b. Por população pendular = 10%;
- c. Por índice de criminalidade = 11%;
- d. Por peculiaridade local = 7%.

Os municípios são agrupados em 7(sete) faixas:

- a. Até 25.000 habitantes;
- b. De 25.001 a 50.000 habitantes;
- c. De 50.001 a 100.000 habitantes;
- d. De 100.001 a 200.00 habitantes;
- e. De 200.001 a 300.000 habitantes;
- f. De 300.001 a 500.000 habitantes;
- g. Acima de 500.000 habitantes.

A distribuição do efetivo territorial pelo critério da população residente é feita a partir dos parâmetros da faixa mínima, de forma que quanto maior for a faixa populacional menor deve ser a proporção/habitantes por Policial-Militar.

A faixa mínima abrange os municípios com até 25.000 (vinte e cinco mil) habitantes e tem, para distribuição de efetivo por população residente, os seguintes parâmetros:

Até 7.000 (sete mil) habitantes, o correspondente a 7 (sete) policiais, e de 7001(sete mil e um) a 25.000 (vinte e cinco mil) habitantes, um policial a cada 1500

habitantes.

A distribuição do efetivo na Polícia Militar Rodoviária está diretamente ligada a:

- a. Volume Diário Médio (VDM) de veículos no trecho avaliado;
- b. Extensão do trecho avaliado;
- c. Índice de ocorrências de trânsito e criminal no trecho avaliado;
- d. Tempo de empenho das patrulhas em atendimento de ocorrências policiais;
- e. Trânsito em relação ao tempo de patrulhamento;
- f. Índice de ações delituosas;
- g. Índice de movimentos sociais;
- h. Ocupações desordenadas dos terrenos lindeiros às rodovias;
- i. Rodovias localizadas próximas da Capital ou de Sedes Regionais etc.

Embora não existam critérios definidos e aceitos por todos os Estados, na distribuição do efetivo das polícias militares para as atividades de policiamento ostensivo, a prática tem mostrado que se pode estabelecer alguns indicadores.

Tais indicadores estabelecidos pela doutrina de emprego, extraído do trabalho, A Doutrina de Emprego da Polícia Militar e os Aspectos Conjunturais, apresentado pelo Cel PR RR Carlos Octávio Valente Aymoré, e citado pelo Cel PM RR WILSON ODIRLEY VALLA, dão conta que para a aplicação do efetivo em caráter ideal, seria necessário um Posto Policial Rodoviário a cada 60 ou 100 Km, definindo-se um efetivo de 30 (trinta) policiais por posto, considerando-se nesta variação a relação de um policial rodoviário para cada 600 veículos/dia.

A Polícia Rodoviária Estadual é responsável por 15.304,82 Km de malha rodoviária, o que segundo os indicadores levaria a existência de 153 Postos de Polícia Rodoviária.

Considerando a atual existência de 65 postos, seria necessária a construção e

a instalação de mais 88 postos, levando-se em consideração os indicativos, seriam ainda necessários 4.590 Policiais-Militares, conforme se pode observar no quadro demonstrado com maior clareza logo abaixo.

TABELA 1 ANÁLISE DE ESTUDO DE EFETIVO DO BATALHÃO DE POLÍCIA RODOVIÁRIA ESTADUAL

VARIAVEIS	EXISTENTE	NECESSIDADE DE ESTUDO	DIFERENÇA
EFETIVO	926	4590	3664
POSTOS PRV	65	153	88

FONTE: BPRV P/3

A prática tem revelado o estabelecimento de critérios mais definidos, que sob ótica do direito constitucional traz um resultado mais preciso no tocante a aplicação do Policial-Militar, resultando no aumento da eficiência e eficácia operacional da unidade.

Assim, para o estabelecimento da adequação do efetivo do Batalhão de Polícia Rodoviária, pretende-se adotar o seguinte critério, classificando-se em três classes distintas:

TABELA 2: APLICAÇÃO DO POLICIAMENTO RODOVIARIO NAS RODOVIAS DO PARANA

CLASSES	A	POLICIAIS		B	POLICIAIS		C	POLICIAIS	
		A	P		LI	C		A	D
ABRANGENCIA (Km)		+ 250			+ 100 ATÉ 250			ATÉ 100	
ESCALA 12X24/PM	SIM	15		SIM	12		SIM	12	
ESCALA 12X36	SIM	4		SIM	4		NÃO		
ESCALA 12X 48	SIM	15		SIM	12		SIM	12	
REFORÇO/DIA	SIM	2		NÃO			NÃO		
COMANDO	2º SARGENTO			2º SARGENTO			2º SARGENTO		

FONTE: BPRV -P3

Da análise dos dados da tabela 01, verifica-se que:

A aplicação do policiamento espera-se ocorrer em três classes distintas, respeitados os limites de abrangência, cabendo ressaltar que a aplicação atinge os 65 (sessenta e cinco) Postos de Polícia Rodoviária Estadual divididos em 06 áreas de

comandos de companhias. Convém ainda destacar que serão respeitadas as escalas de serviço, seus respectivos reforços, bem como os períodos de descanso e folga dos policiais empregados.

Por outro lado, foram escolhidas algumas variáveis, como a relação dos acidentes de trânsito rodoviário e a frota em cada jurisdição de companhia, levados em consideração os dados estatísticos de Outubro/02 e Outubro /03. Para se ter uma idéia, serão apresentadas duas tabelas, esclarecendo as quantidades de acidentes e frota nos referidos períodos e logo após, um gráfico evidenciando as diferenças em percentuais.

A Primeira Companhia de Polícia Rodoviária possui 12 (doze) postos avançados, a saber:

TABELA 3 – RELAÇÃO DOS POSTOS DE POLÍCIA RODOVIÁRIA DA 1ª CIA COM SUAS RESPECTIVAS FROTAS E ACIDENTES MÊS - OUT/02

		Km	Efet.	Km/PM	Acid/Mês	Frota/Veíc
Sede 1ª Cia		0	8	0,00		
1º Pel	São Luiz do Purunã	110	13	8,46	34	2082
	Contorno Sul	135,6	13	10,43	45	761582
	Cabo César	212,2	11	19,29	23	11639
	Araucária	179,9	12	14,99	18	23683
2º Pel	São Mateus do Sul	281,5	13	21,65	13	7349
	União da Vitória	396,8	10	39,68	25	13969
	Lapa	216	10	21,60	19	8349
3º Pel	Graciosa	224	9	24,89	25	1556
	Pontal do Paraná	74	9	8,22	24	1259
	Guaratuba	5,8	3	1,93	0	3472
	Coroados	39,6	9	4,40	10	3472
	Alexandra	37,3	9	4,14	10	24078
TOTAL - 1ª CIA PRV		1912,7	129	14,83	246	862490

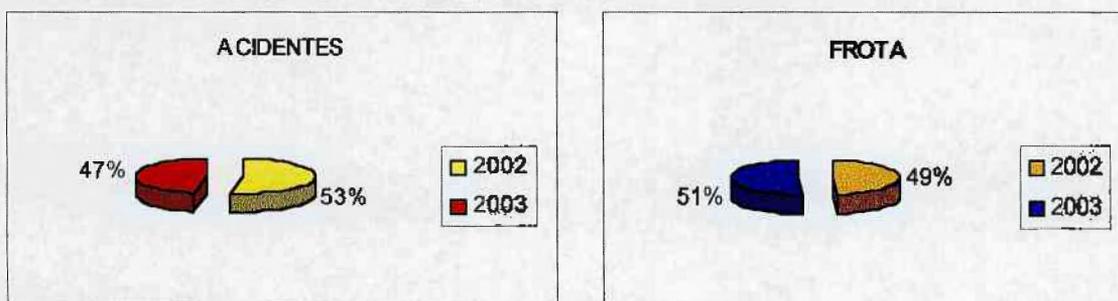
FONTE: BPRV

TABELA 4 –RELAÇÃO DOS POSTOS DE POLÍCIA RODOVIÁRIA DA 1ª CIA COM SUAS RESPECTIVAS FROTAS E ACIDENTES - MÊS OUT/03

		Km	Efet.	Km/PM	Acid/Mês	Frota/Veíc
Sede 1ª Cia		0	12	0,00		
1º Pel	São Luiz do Purunã	110	14	7,86	30	22065
	Contorno Sul	135,6	10	13,56	36	786620
	Cabo César	212,2	10	21,22	18	12773
	Araucária	179,9	7	25,70	20	26007
2º Pel	São Mateus do Sul	281,5	11	25,59	19	8073
	União da Vitória	396,8	7	56,69	24	14730
	Lapa	216	9	24,00	15	8898
3º Pel	Graciosa	224	7	32,00	25	1638
	Pontal do Paraná	74	11	6,73	16	1391
	Guaratuba	5,8	3	1,93	2	3691
	Coroados	39,6	8	4,95	8	3691
	Alexandra	37,3	9	4,14	5	25122
TOTAL - 1ª CIA PRV		1912,7	118	16,21	218	914699

FONTE: BPRV

GRÁFICO 1 COMPARATIVO ENTRE ACIDENTES E FROTA – 1ª CIA BPRV – ANOS 2002/2003



ORIGEM DOS DADOS: P3 DO BPRV

Analisando os resultados da 1ª Cia, observa-se um aumento sensível de frota neste período, cerca de 3%, mas em contrapartida, uma redução do número de acidentes da ordem de 6 % no mesmo período.

A Segunda Companhia de Polícia Rodoviária possui 15 (quinze) postos avançados, a saber:

TABELA 5 – RELAÇÃO DOS POSTOS DE POLÍCIA RODoviÁRIA DA 2ª CIA COM SUAS RESPECTIVAS FROTAS E ACIDENTES - MÊS OUT/02

		Km	Efet.	KM/PM	Acid/Mês	Frota/Veíc
Sede 2ª Cia		0	14	0,00		
1º Pel	Ibiporã	322,23	15	21,48	35	10566
	Cornélio Procópio	170,75	12	14,23	23	15936
	São Seb. Amoreira	155,5	10	15,55	25	1445
2º Pel	Rolândia	87,6	11	7,96	35	15408
	Apucarana	189,55	10	18,96	23	30565
	Ubá do Sul	298,4	10	29,84	9	800
	Mauá da Serra	136,02	12	11,34	14	1208
3º Pel	Andirá	163,11	12	13,59	9	5428
	Cambará	165,7	17	9,75	9	8341
	Santo A. Platina	261,67	12	21,81	11	11083
	Siqueira Campos	231,45	12	19,29	6	3571
	Ibaiti	328,65	14	23,48	13	4606
4º Pel	Jaguapitã	156,5	12	13,04	16	2439
	Charles Naufal	130,56	12	10,88	18	1567
	Porto Capim	172,6	11	15,69	8	3864
TOTAL - 2ª CIA PRV		2970,3	196	15,15	254	116827

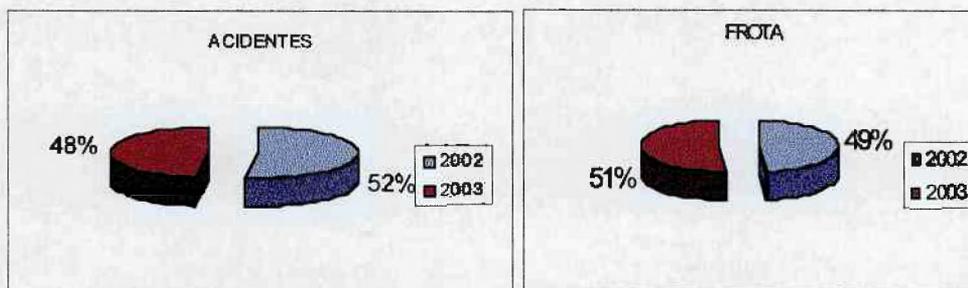
FONTE: BPRV

TABELA 6 – RELAÇÃO DOS POSTOS DE POLÍCIA RODoviÁRIA DA 2ª CIA COM SUAS RESPECTIVAS FROTAS E ACIDENTES - MÊS OUT/03

		Km	Efet.	KM/PM	Acid/Mês	Frota/Veíc
Sede 2ª Cia		0	26	0,00		
1º Pel	Ibiporã	322,23	15	21,48	46	11370
	Cornélio Procópio	170,75	10	17,08	14	16644
	São Seb. Amoreira	155,5	9	17,28	9	1510
2º Pel	Rolândia	87,6	11	7,96	30	16095
	Apucarana	189,55	7	27,08	22	32425
	Ubá do Sul	298,4	7	42,63	14	891
	Mauá da Serra	136,02	13	10,46	25	1360
3º Pel	Andirá	163,11	11	14,83	8	5711
	Cambará	165,7	17	9,75	10	8679
	Santo A. Platina	261,67	12	21,81	14	11512
	Siqueira Campos	231,45	12	19,29	8	3829
	Ibaiti	328,65	13	25,28	10	4968
4º Pel	Jaguapitã	156,5	9	17,39	9	2560
	Charles Naufal	130,56	11	11,87	7	1658
	Porto Capim	172,6	7	24,66	6	3885
TOTAL - 2ª CIA PRV		2970,3	190	15,63	232	123097

FONTE: BPRV

GRÁFICO 2 - COMPARATIVO ENTRE ACIDENTES E FROTA – 2ª CIA BPRV – ANOS 2002/2003



FONTE: P3 DO BPRV

Analisando os resultados da 2ª Cia, observa-se um aumento sensível de frota, cerca de 3% neste período, mas em contrapartida, uma redução do número de acidentes da ordem de 6 % no mesmo período.

A Terceira Companhia de Polícia Rodoviária possui 08 (oito) postos avançados, a saber:

TABELA 7 –RELAÇÃO DOS POSTOS DE POLÍCIA RODOVIÁRIA DA 3ª CIA COM SUAS RESPECTIVAS FROTAS E ACIDENTES - MÊS OUT/02

		Km	Efet.	KM/PM	Acid/Mês	Frota/Veíc
Sede 3ª Cia		0	6	0,00		
1º Pel	Cascavel	459,39	20	22,97	22	82319
	Lindoeste	161,7	20	8,09	14	869
2º Pel	Mal. Cândido Rondon	171,12	15	11,41	8	16133
	Guaira	123,14	18	6,84	9	11955
	Santa Helena	300,99	16	18,81	6	5925
3º Pel	Palotina	137,72	16	8,61	15	9547
	Assis Chateaubriand	235,92	13	18,15	14	10368
	Ubiratã	283,4	19	14,92	25	5951
TOTAL - 3ª CIA PRV		1873,4	143	13,10	113	143067

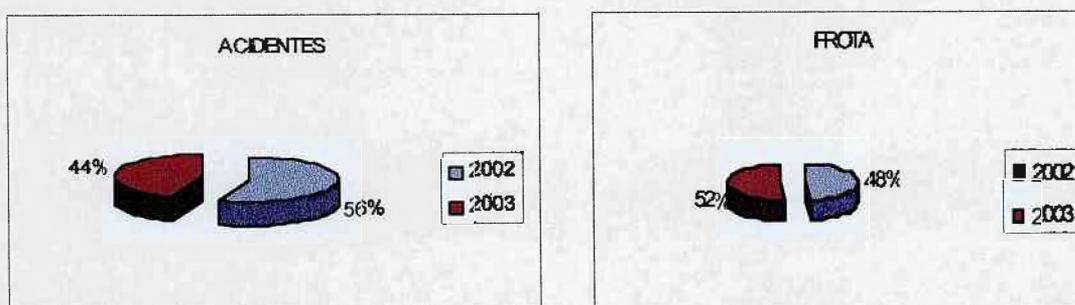
FONTE: BPRV P/3

TABELA 8 – RELAÇÃO DOS POSTOS DE POLÍCIA RODOVIÁRIA DA 3ª CIA COM SUAS RESPECTIVAS FROTAS E ACIDENTES – MÊS OU / 03

		Km	Efet.	KM/PM	Acid/Mês	Frota/Veic
Sede 3ª Cia		0	13	0,00		
1º Pel	Cascavel	459,39	20	22,97	26	87887
	Lindoeste	161,7	16	10,11	14	957
2º Pel	Mal. Cândido Rondon	171,12	11	15,56	11	17360
	Guaíra	123,14	14	8,80	5	12996
	Santa Helena	300,99	12	25,08	2	6633
3º Pel	Palotina	137,72	10	13,77	9	10505
	Assis Chateaubriand	235,92	11	21,45	12	11121
	Ubiratã	283,4	17	16,67	10	6421
TOTAL - 3ª CIA PRV		1873,4	100	18,73	89	153880

FONTE: BPRV P/3

GRÁFICO 3 – COMPARATIVO ENTRE ACIDENTES E FROTA – 3ª CIA BPRV – ANOS 2002/2003



FONTE P3 DO BPRV

Analisando os resultados da 3ª Cia, observa-se um aumento sensível de frota, chegando aos 4% neste período, mas em contrapartida, uma redução do número de acidentes, da ordem de 12 % no mesmo período.

A Quarta Companhia de Polícia Rodoviária possui 13 (treze) postos avançados, a saber:

TABELA 9 –RELAÇÃO DOS POSTOS DE POLÍCIA RODOVIÁRIA DA 4ª CIA COM SUAS RESPECTIVAS FROTAS E ACIDENTES - MÊS OUT/02

		Km	Efet.	KM/PM	Acid/Mês	Frota/Veíc
Sede da 4ª Cia		0	8	0,00		
1º Pel	Iguaraçu	289,4	13	22,26	10	800
	São Pedro do Ivaí	191,45	12	15,95	12	2075
	Marialva	269,63	22	12,26	42	8781
2º Pel	Campo Mourão	479,3	22	21,79	14	24333
	Goioerê	233,31	11	21,21	8	7965
3º Pel	Paranavaí	562,55	20	28,13	25	24434
	Loanda	436,2	12	36,35	13	4762
	Colorado	312,47	11	28,41	9	6353
	Cidade Gaúcha	162,07	11	14,73	8	1980
4º Pel	Cruzeiro do Oeste	431,47	13	33,19	21	4087
	Cianorte	197	13	15,15	6	20387
	Pérola	185,77	10	18,58	7	2566
	Porto Camargo	142,68	8	17,84	6	508
TOTAL - 4ª CIA PRV		3893,3	186	20,93	181	109031

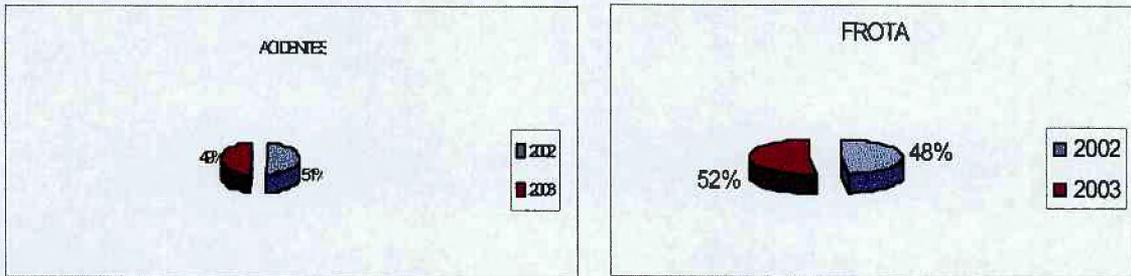
FONTE: BPRV

TABELA 10 –RELAÇÃO DOS POSTOS DE POLÍCIA RODOVIÁRIA DA 4ª CIA COM SUAS RESPECTIVAS FROTAS E ACIDENTES - MÊS OUT/03

		Km	Efet.	KM/PM	Acid/Mês	Frota/Veíc
Sede da 4ª Cia		0	18	0,00		
1º Pel	Iguaraçu	289,4	10	28,94	9	880
	São Pedro do Ivaí	191,45	8	23,93	9	2187
	Marialva	269,63	21	12,84	44	9361
2º Pel	Campo Mourão	479,3	22	21,79	22	26329
	Goioerê	233,31	10	23,33	9	8359
3º Pel	Paranavaí	562,55	19	29,61	17	26367
	Loanda	436,2	12	36,35	7	5036
	Colorado	312,47	9	34,72	9	6641
	Cidade Gaúcha	162,07	8	20,26	5	2092
4º Pel	Cruzeiro do Oeste	431,47	13	33,19	23	4339
	Cianorte	197	12	16,42	16	22721
	Pérola	185,77	8	23,22	3	2767
	Porto Camargo	142,68	7	20,38	3	1818
TOTAL - 4ª CIA PRV		3893,3	177	22,00	176	118897

FONTE: BPRV

GRÁFICO 4 – COMPARATIVO ENTRE ACIDENTES E FROTA – 4ª CIA BPRV – ANOS 2002/2003



Analisando os resultados da 4ª Cia, observa-se um aumento sensível de frota, chegando aos 4% neste período, mas em contrapartida, uma redução do número de acidentes, da ordem de 3 % no mesmo período.

A Quinta Companhia de Polícia Rodoviária possui 08 (oito) postos avançados, a saber:

TABELA 11 –RELAÇÃO DOS POSTOS DE POLÍCIA RODOVIÁRIA DA 5ª CIA COM SUAS RESPECTIVAS FROTAS E ACIDENTES - MÊS OUT/02

		Km	Efet.	KM/PM	Acid/Mês	Frota/Veic
Sede da 5ª Cia		0	6	0,00		
1º Pel	Furnas	242	21	11,52	49	74796
	Irati	411,05	21	19,57	32	12428
	Imbaú	584	19	30,74	32	1030
2º Pel	Guarapuava	232,15	17	13,66	17	35383
	Pitanga	393,45	12	32,79	17	6138
3º Pel	Pirai do Sul	360	20	18,00	34	3914
	Arapoti	310	14	22,14	23	4655
	Ventania	209	5	41,80	8	899
TOTAL - 5ª CIA PRV		2741,7	135	20,31	212	139243

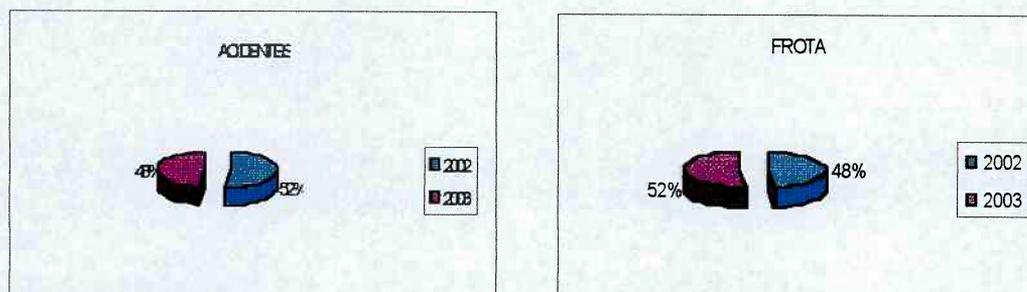
FONTE: BPRV P/3

TABELA 12 –RELAÇÃO DOS POSTOS DE POLÍCIA RODOVIÁRIA DA 5ª CIA COM SUAS RESPECTIVAS FROTAS E ACIDENTES - MÊS OUT/03

		Km	Efet.	KM/PM	Acid/Mês	Frota/Veic
Sede da 5ª Cia		0	13	0,00		
1º Pel	Furnas	242	20	12,10	50	79185
	Irati	411,05	19	21,63	26	13508
	Imbaú	584	16	36,50	39	1180
2º Pel	Guarapuava	232,15	14	16,58	13	37841
	Pitanga	393,45	12	32,79	15	6720
3º Pel	Pirai do Sul	360	18	20,00	28	4225
	Arapoti	310	15	20,67	20	5095
	Ventania	209	4	52,25	2	1107
TOTAL - 5ª CIA PRV		2741,7	131	20,93	193	148861

FONTE: BPRV P/3

GRÁFICO 5 – COMPARATIVO ENTRE ACIDENTES E FROTA – 3ª CIA BPRV – ANOS 2002/2003



FONTE: P3 DO BPRV

Analisando os resultados da 5ª Cia, observa-se um aumento sensível de frota, chegando aos 4% neste período, mas em contrapartida, uma redução do número de acidentes, da ordem de 4 % no mesmo período.

A Sexta Companhia de Polícia Rodoviária possui 08 (oito) postos avançados, a saber:

TABELA 13 –RELAÇÃO DOS POSTOS DE POLÍCIA RODOVIÁRIA DA 6ª CIA COM SUAS RESPECTIVAS FROTAS E ACIDENTES - MÊS OUT/02

		Km	Efet.	KM /PM	Acid/Mês	Frota/Veíc
Sede da 6ª Cia		0	8	0,00		
1º Pel	Pato Branco	215,57	11	19,60	27	20813
	Campo Alto	94,7	9	10,52	4	1255
	Palmas	164,64	9	18,29	5	6658
2º Pel	Chopinzinho	444,55	11	40,41	14	4398
	Espigão Alto	211,62	10	21,16	3	487
3º Pel	Francisco Beltrão	407,88	13	31,38	24	19001
	Planalto	374,04	9	41,56	30	2760
TOTAL - 6ª CIA PRV		1913	80	23,91	107	55372

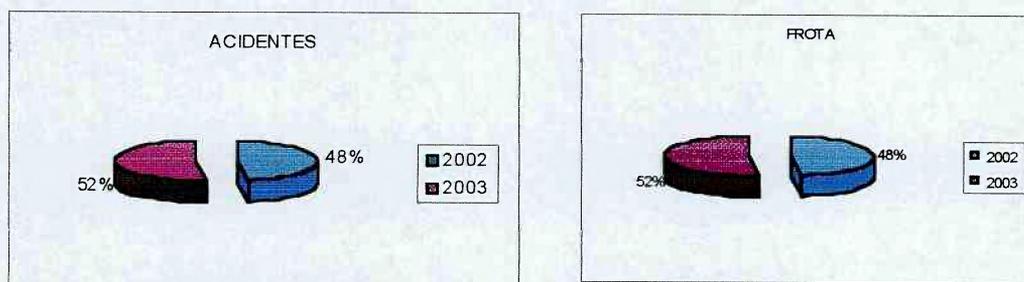
FONTE: BPRV

TABELA 14 –RELAÇÃO DOS POSTOS DE POLÍCIA RODOVIÁRIA DA 6ª CIA COM SUAS RESPECTIVAS FROTAS E ACIDENTES - MÊS OUT/03

		Km	Efet.	KM /PM	Acid/Mês	Frota/Veíc
Sede da 6ª Cia		0	9	0,00		
1º Pel	Pato Branco	215,57	12	17,96	20	22181
	Campo Alto	94,7	9	10,52	5	1594
	Palmas	164,64	8	20,58	11	7278
2º Pel	Chopinzinho	444,55	9	49,39	21	4806
	Espigão Alto	211,62	9	23,51	6	547
3º Pel	Francisco Beltrão	407,88	13	31,38	30	20592
	Planalto	374,04	11	34,00	25	3076
TOTAL - 6ª CIA PRV		1913	80	23,91	118	60074

FONTE: BPRV

GRÁFICO 6 – COMPARATIVO ENTRE ACIDENTES E FROTA – 6ª CIA BPRV – ANOS 2002/2003



FONTE P3 DO BPRV

Analisando os resultados da 6ª Cia, observa-se um aumento sensível de frota, chegando aos 4% neste período e também aumento do número de acidentes, da ordem de 4 % no mesmo período.

A pesquisa procurou verificar a relação Policial Rodoviário por quilômetro de rodovia, como fator determinante para o estabelecimento de critérios de distribuição de efetivo para a atividade de trânsito rodoviário.

Utilizou-se no quadro a seguir, um gráfico evidenciando esta relação:

GRÁFICO 7 – RELAÇÃO POLICIAL RODOVIÁRIO POR KM DE RODOVIA NO PARANÁ



FONTE: P3 DO BPRV

Da análise dos dados apurados, verifica-se que a aplicação do efetivo teve um sensível acréscimo, chegando a 1%, com exceção da 3ª Cia que o índice chegou próximo dos 5%.

#### 4. CONSIDERAÇÕES FINAIS

A Corporação estabelece critérios para fixar o efetivo de policiamento de trânsito rodoviário de acordo com a Legislação Estadual, como ressaltado em capítulos anteriores.

O objetivo em querer buscar indicadores para fixar efetivo no BPRv significa um início na mudança de comportamento, principalmente, no que se refere à Instituição como polícia, para ter referenciais confiáveis e não subjetivos.

Um dos objetivos desta pesquisa foi a tentativa pioneira e ousada de analisar o Decreto Lei 88.777/83, que cria o Regulamento das Polícias Militares e Corpos de Bombeiros Militares, bem como a Lei nº 7047/78 atualizada pela Lei nº 11.120, de 30 de junho de 1995 que regula a fixação de efetivo para policiamento na Polícia Militar do Estado do Paraná, bem como uma análise superficial do emprego do efetivo previsto e existente do Batalhão de Polícia Rodoviária Estadual.

Para a polícia atender a esta demanda da sociedade, passa pela necessidade de ter uma gestão de administração dos recursos existentes na Corporação, principalmente dos recursos humanos. Por isso, faz-se necessário estudo dessa natureza, sobre a fixação de nosso efetivo, pois, há o conhecimento, de que bem mais do que aumentar o efetivo existe a necessidade de qualificar e disponibilizar o efetivo existente e poder ter uma política de ingresso de novos servidores na Corporação. Este estudo foi o marco inicial, de uma trilha que pode ser seguida por outros e que, pelo autor do presente trabalho, não será abandonada.

Sobre o critério relação entre o número de veículos e o número de acidentes é possível afirmar, na realidade investigada, que embora o número de acidentes tenha reduzido, cerca de 6%, faz-se necessário um estudo mais aprofundado para tratar do assunto, uma vez que foram apresentados dados estatísticos referentes ao mês de Outubro dos anos de 2002 e 2003, o que poderá sofrer alteração certamente quando compilado de outra forma.

Importante também destacar que apesar da redução do número de acidentes nas áreas da amostra, em nenhum momento falou-se em quantidade de vítimas e seus

ferimentos, o que se deve levar em conta, uma vez que o número de acidentes poderá ser maior e o número de vítimas menor, merecendo atenção no tocante a absenteísmo e danos financeiros.

A frota sofreu redução na amostra investigada, porém cabe ressaltar que foram utilizados os mesmos dados estatísticos, cabendo reflexão para a flutuação da mesma nos municípios pesquisados.

Para analisar esta relação, portanto entende-se que é imprescindível dispor de dados mais concretos para obtenção de melhores resultados.

Sobre o critério a relação policial rodoviário por quilômetro de rodovia, a relação não pode ser considerada como fator determinante para estabelecer o critério de distribuição do efetivo para a atividade de policiamento rodoviário. Esta afirmação baseia-se na análise das tabelas e gráficos da amostra, em que foram relacionadas as variáveis – policiais e número de acidentes – demonstrando que apenas na área da 4ª Cia houve um sensível aumento, aproximadamente 6%. Ocorre que a doutrina de emprego policial militar e a prática não desmentem, que não se utiliza até 14% do efetivo policial para o emprego operacional, para atendimento dos casos de tratamento de saúde, férias, licenças e outras.

Sobre o critério relação entre o efetivo previsto e o efetivo existente, a frota e o número de acidentes nos municípios da amostra, na realidade investigada, conforme a apresentação de análise das tabelas e gráficos notou-se que existem municípios onde o efetivo existente aproxima-se e/ou excede do previsto, evidenciando uma sensível queda no número de acidentes, com exceção da 6ª Companhia de Polícia Rodoviária, sediada no município de Pato Branco e que abrange o sudoeste do Estado. Assim, é relativo afirmar e desmistificar a idéia de que quanto maior o efetivo existente no policiamento rodoviário, maior será a segurança de trânsito nas rodovias.

Há que se considerar como relevante, no momento do levantamento de dados para fins de fixação de efetivo, as variáveis de indisponibilidade e efetivo empregado na administração, tais dados não constam deste estudo tendo em vista uma cultura de

natureza empírica.

A presente análise procurou apresentar a visão Policial Militar no campo da aplicação, diante de três estudos distintos, a considerar por primeiro o constante no estudo realizado pelo Batalhão de Polícia Rodoviária, por segundo, o estudo apresentado e citado pelo Coronel PM RR VALLA, estas análises foram realizadas tendo-se como ponto de referência os dados constantes nas tabelas 1 e 2 e, por derradeiro, os critérios utilizados pela Polícia Rodoviária do Estado de São Paulo.

Com relação ao estudo apresentado pelo BPRv, procurou-se viver o estudo, buscando acima de tudo, caracterizar a imparcialidade e concluir que se faz importante a sua implantação como um laboratório de experiências que por certo servirão de suporte para apresentação de anteprojetos à Legislação Estadual defasada.

Conclui-se que atualmente da forma como é apresentado, torna-se difícil a possibilidade de aplicação do estudo do efetivo apresentado pelo Coronel PM RR VALLA, uma vez que seria necessário um contingente de policiais relativamente grande para compor o quadro de organização atual.

Ao finalizarmos esta análise e com base nestes conhecimentos, pode-se de forma clara e objetiva, concluir que a hipótese levantada para o problema enunciado foi confirmada, enfatizando que a legislação em vigor merece ser atualizada.

#### 4.1 PROPOSTAS PARA MUDANÇA DA REALIDADE

Durante o desenvolvimento desta produção científica, percebeu-se o quanto as informações empíricas transcendem ao tempo e aos limites das civilizações, e que, se não contestadas, passam a repetir-se podendo influenciar sobre destinos de instituições.

Sugere-se que haja uma sistematização integrada dos órgãos públicos, na construção de um banco de dados único, a fim de instrumentalizar uma nova cultura de polícia de trânsito rodoviário que atue sob critérios validados cientificamente. A informatização integrada, interna e entre os órgãos de segurança pública, precede a

qualquer outra iniciativa para a efetivação do proposto.

Estabelecer em caráter permanente, uma assessoria técnica e científica, com equipes interdisciplinares, para elaboração de análise e projetos a serem aplicados na área de segurança pública.

Racionalizar e dimensionar o recurso humano, a partir da realidade atual, para a fixação do efetivo de policiamento de trânsito rodoviário.

Criar mapas de projeção de inatividade, a fim de estimar novas inclusões para o recompletamento do quadro de recurso humano previsto.

Recrutar e selecionar o recurso humano, regionalizado, para harmonizar as necessidades da Corporação, bem como as pessoais, diminuindo as movimentações, bem como evitar a geração de ônus para a administração pública.

Elaborar instrumento legal, como forma final de um estudo científico para estabelecer critérios de distribuição do efetivo para o policiamento de trânsito rodoviário.

Analisar os critérios estabelecidos na distribuição do efetivo pelo Comando do Policiamento de Trânsito Rodoviário do Estado de São Paulo como forma de aplicação alternativa.

Realizar novos estudos procedendo a uma análise aprofundada sobre os critérios previstos no Decreto Lei nº 88.777/83 e Lei nº 7047/78, de forma que possam ser sugeridas reformulações a partir da comprovação científica da necessidade da criação de critérios pela própria Corporação.

## 5. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

**CONSTITUIÇÃO** da República Federativa do Brasil, 1988.

**CONSTITUIÇÃO** do Estado do Paraná, 1989.

**FROMM**, Erich. *Psicanálise da sociedade contemporânea*. 10. ed. Rio de Janeiro: Zahar, 1983. p. 193-194.

**LEGISLAÇÃO FEDERAL**. *Decreto-Lei nº 88.777*, de 30 de setembro de 1983. Aprova o regulamento para as polícias militares e corpos de bombeiros militares (R-200).

**LEGISLAÇÃO FEDERAL**. *Lei nº 9503*, de 23 de setembro de 1997. Aprova o Código de Trânsito Brasileiro.

**LEI ESTADUAL**. *Lei nº 1943*, de 22 de junho de 1954. Aprova o Código da Polícia Militar do Estado do Paraná.

**LEI ESTADUAL**. *Lei nº 6774*, de 08 de janeiro de 1976. Cria a Lei de Organização Básica da Polícia Militar do Estado do Paraná.

**LEI ESTADUAL**. *Lei nº 7047*, de 21 de novembro de 1978. Fixa o Efetivo da Polícia Militar do Estado do Paraná.

**LEI ESTADUAL**. *Lei nº 7638*, de 10 de setembro de 1982. Altera a Lei nº 7047 que fixa o Efetivo da Polícia Militar do Estado do Paraná.

**LEI ESTADUAL**. *Lei nº 11.120*, 30 de junho de 1995. Altera a Lei nº 7638 que fixa o Efetivo da Polícia Militar do Estado do Paraná.

**MAIRE**, Carlos Oliveira et al. *Análise do 1º Nível de fiscalização, na execução do policiamento ostensivo, na área do 3º BPM (NH)*. Porto Alegre: CAAPM/2000-III, fev./2001. p. 23-27,54.

**NETO**, Cardoso de Melo. *A ação social do Estado*. São Paulo - USP - 1977. p 87.

**VALLA**, Wilson Odirley. *Doutrina de Emprego de Polícia Militar e Bombeiro Militar*. 1 ed. Curitiba: 1999. p. 57-59