

Ten.-Cel. QOPM IRINEU OZIREZ CUNHA

**O IMPACTO DO BATALHÃO DE POLÍCIA DE TRÂNSITO, NA SEGURANÇA
PÚBLICA, DA CIDADE DE CURITIBA**

Tese apresentada por exigência curricular do Curso Superior de Polícia, realizado pela Academia Policial Militar do Guatupê, APMG, em convênio com a Universidade Federal do Paraná, para obtenção do título de Especialista em Segurança Pública ao nível de doutoramento, após a conclusão da Disciplina de Metodologia da Pesquisa Científica.

Orientador Metodológico:
Prof. Dr. Márcio Sérgio B. S. de Oliveira

Orientador de conteúdo:
Jorge Luiz Mattke, Cel. QOPM

CURITIBA

2006

AGRADECIMENTOS ESPECIAIS

O meu reconhecimento ao Professor Drº Márcio Sérgio B. S. De Oliveira, orientador metodológico, que não mediu esforços para ensinar e de maneira simples quebrou todos os paradigmas que existiam em mim a respeito de projeto e monografia. A sua abnegação tornou este trabalho mais fácil, interessante e agradável.

Sou igualmente grato, aos Coronéis QOPM Altair Mariot, Jorge Luiz Mattke que me orientaram no conteúdo deste trabalho, oficiais exemplares e de capacidade incontestável nas lides de polícia militar. Profissionais empenhados e colaboradores.

A minha irmã Marina Nicéia Cunha, pela dedicação na correção gramatical do texto.

Aos oficiais e praças do BPTRAN que diuturnamente se dedicam à nobre causa dos atendimentos de acidentes, realização de palestras em escolas, empresas, rádios e televisão tudo para educarem, conscientizarem ou mudarem comportamentos, os meus mais profundos e sinceros agradecimentos, pelo apoio e informações prestados na elaboração desta pesquisa.

A homenagem e distinção a todos os policiais-militares, que no estrito cumprimento do dever legal, tombaram em defesa da sociedade.

DEDICATÓRIA

Dedico este trabalho a minha esposa Elma, aos meus filhos, Alessandra e Gustavo, pelo encanto que me proporcionam e pelo desencanto que lhes causo, quando com eles não posso estar.

À minha mãe Emília e ao meu pai João Cunha pelos anos que dedicaram à minha educação, mas principalmente por terem acreditado em mim.

Ao Capitão Adnilson, oficial íntegro, dedicado, um especialista na área de trânsito, pelas incansáveis horas que dispendeu de seu tempo na pesquisa, busca de dados para que este trabalho pudesse atingir sua plenitude.

Aos nossos colegas do CSP/2006, pela amizade, companheirismo e palavras de incentivo. Aos meus amigos Gilberto Cândido dos Santos que prematuramente, desligou-se do curso, Marco de Castro Palma, Geraldo Domanesch e Luiz Rodrigo Larson Carstens, Rita Aparecida de Oliveira, Carlos Alberto da Silva, Antônio Luiz Ferreira da Silva e Jorge Costa Filho pelo privilégio de juntos podermos compartilhar deste Curso.

A Deus, sem Ele nada seria possível.

EPIGRAFE

“Que Deus me dê serenidade para aceitar aquilo que não posso mudar, força para mudar o que me for possível e sabedoria, para distinguir entre as duas”.

Friedrich C. Oetinger (1702-1782).

SUMÁRIO

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS	IX
LISTA DE TABELAS	XI
LISTA DE GRÁFICOS	XIII
RESUMO	XIV
1 INTRODUÇÃO	1
2 BATALHÃO DE POLÍCIA DE TRÂNSITO.....	6
2.1 HISTÓRICO.....	6
2.2 ESTRUTURA DO BPTRAN.....	8
2.2.1. Missão Geral e Particular.....	9
2.3 COMPETÊNCIA PARA REGISTROS DE ACIDENTES	10
3 LEGALIDADE DA POLÍCIA MILITAR NO TRÂNSITO	11
3.1 O CTB E A SEGURANÇA PÚBLICA	12
3.1.1 Ordem Pública e Segurança Pública	12
3.1.2 O Policiamento Ostensivo e a Fiscalização de Trânsito	14
3.1.3 O Poder de Polícia de Trânsito nos Municípios	16
4 LEGISLAÇÃO DE TRÂNSITO BRASILEIRA.....	21
4.1 ABORDAGEM HISTÓRICA.....	21
4.2 LEGISLAÇÃO ANTERIOR RECENTE	23
4.3 LEGISLAÇÃO ATUAL	24
5 OS ACIDENTES DE TRÂNSITO	27
5.1 O ASPECTO SOCIAL: TRÂNSITO É NOTÍCIA.....	30
5.2 A FROTA DE VEÍCULOS EM CURITIBA E SUA EVOLUÇÃO.....	36
5.3 CAUSAS.....	38
5.4 CONSEQUÊNCIAS.....	39
6 SITUAÇÃO DO TRÂNSITO DE CURITIBA.....	40
6.1 EVOLUÇÃO DO EFETIVO DO BPTRAN E OS ACIDENTES DE TRÂNSITO REGISTRADOS EM CURITIBA NOS ÚLTIMOS 5 ANOS	40
6.2 ATIVIDADE DE TRÂNSITO E SUA ESPECIALIDADE – PAPEL TÉCNICO	42
6.3 ATUAÇÃO DO BPTRAN.....	43
6.3.1. O BPTRAN como Referencial na Área de Trânsito	43
6.3.2. O BPTRAN como Fonte Arrecadadora de Recursos Financeiros para o FUNRESTRAN.....	46
6.3.3. Autos de Infração Lavrados e os Respectivos Valores Arrecadados nos Últimos 5 Anos	49
7 A EXPERIÊNCIA DE SÃO PAULO COM A EXTIÇÃO DO CPTRAN.....	52
8 O BATALHÃO DE POLÍCIA DE TRÂNSITO E O IMPACTO QUE EXERCE NA ATIVIDADE CRIMINAL EM CURITIBA – UMA VISÃO GERAL	55
9 MÉTODO DA PESQUISA.....	58

9.1 ANÁLISE ESTATÍSTICA E INTERPRETAÇÃO DOS QUESTIONÁRIOS	58
9.2 ANÁLISE DOS RESULTADOS DOS QUESTIONÁRIOS	59
9.3 FORMA ATUAL DE ARRECADAÇÃO DE RECURSOS FINANCEIROS E SUA DESTINAÇÃO NA POLÍCIA MILITAR.....	80
9.4 COMPARAÇÃO DOS RECURSOS ARRECADADOS PELO BPTRAN NOS ÚLTIMOS 5 ANOS	81
9.5 A IMAGEM DO BPTRAN PARA A POLÍCIA MILITAR.....	81
9.6 O BPTRAN COMO UNIDADE DE ENFRENTAMENTO DA CRIMINALIDADE ..	84
9.7.POSSIBILIDADE DE OUTRAS UNIDADES OPERACIONAIS ESPECIALIZAREM-SE NA ATIVIDADE DE TRÂNSITO	85
10 CONCLUSÃO E SUGESTÃO.....	86
REFERÊNCIAS	91
ANEXO	93

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ABDETRAN-		Associação Brasileira dos Departamentos de Trânsito
ANTP	-	Associação Nacional de Transportes Públicos
APMG	-	Academia Policial Militar do Guatupê
BPFLO	-	Batalhão de Polícia Florestal
BPGD	-	Batalhão de Polícia de Guardas
BPM	-	Batalhão de Polícia Militar
BPRV	-	Batalhão de Polícia Rodoviária
BPTRAN	-	Batalhão de Polícia de Trânsito
CF	-	Constituição Federal
CNH	-	Carteira Nacional de Habilitação
CNT	-	Código Nacional de Trânsito
CD	-	Conselho de Disciplina
Cel.	-	Coronel.
CJ	-	Conselho de Justificação
CPTRAN	-	Comando de Policiamento de Trânsito
CETTRAN	-	Conselho Estadual de Trânsito
CPC	-	Comando de Policiamento da Capital
CPI	-	Comando de Policiamento do Interior
CPM	-	Código Penal Militar
CPPM	-	Código Processual Penal Militar
CONTRAN	-	Conselho Nacional de Trânsito
COTAMOTRAN	-	Comando Tático Móvel de Trânsito
CPC	-	Comando do Policiamento da Capital
CSP	-	Curso Superior de Polícia
CTB	-	Código de Trânsito Brasileiro
DEDETRAN	-	Delegacia de Trânsito
DENATRAN	-	Departamento Nacional de Trânsito
DETRAN	-	Departamento de Estadual Trânsito
DIRETRAN	-	Diretoria de Trânsito
FUNRESTRAN	-	Fundo Especial de Reequipamento de Trânsito

IPEA	-	Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada
IPPUC	-	Instituto de Planejamento Urbano de Curitiba
JARI	-	Junta Administrativa de Recursos de Infrações
Maj.	-	Major.
PROERD	-	Programa de Educação e Resistência as Drogas
OPM	-	Organização Policial-Militar
PMPR	-	Polícia Militar do Paraná
PM	-	Polícia Militar
QOPM	-	Quadro de Oficiais Policiais Militares
RCNT	-	Regulamento do Código Nacional de Trânsito
RR	-	Reserva Remunerada
RDE	-	Regulamento Disciplinar do Exército
RDPM	-	Regulamento Disciplinar Policial Militar
RPMONT	-	Regimento de Polícia Montada
SMMA	-	Secretaria Municipal do Meio Ambiente
Ten. - Cel.	-	Tenente - Coronel.
UFPR	-	Universidade Federal do Paraná
URBS	-	Urbanização de Curitiba S.A.

LISTA DE TABELAS

TABELA 1 - CAUSAS E CONSEQÜÊNCIAS DOS ACIDENTES DE TRÂNSITO.....	32
TABELA 2 - EVOLUÇÃO DA FROTA DE VEÍCULOS NO MUNICÍPIO DE CURITIBA.....	38
TABELA 3 - DEMONSTRATIVO ENTRE O NÚMERO DE ACIDENTES REGISTRADOS EM CURITIBA E O TOTAL DO EFETIVO DO BPTRAN NOS ANOS DE 2001 A 2005.....	41
TABELA 4 - OPERAÇÕES REALIZADAS E VEÍCULOS RECOLHIDOS JAN - DEZ 2005.....	48
TABELA 5 - AUTOS DE INFRAÇÃO LAVRADOS E OS RESPECTIVOS VALORES ARRECADADOS NOS ÚLTIMOS 5 ANOS.....	50
TABELA 6 - EFETIVO, INSTRUMENTOS DE FISCALIZAÇÃO E AUMENTO DE FROTA.....	60
TABELA 7 - EFETIVO DO BPTRAN E A REDUÇÃO DE ACIDENTES.....	61
TABELA 8 - EFICIÊNCIA E EFICÁCIA DOS SERVIÇOS DO BPTRAN.....	63
TABELA 9 - VALORES REPASSADOS PARA O FUNRESTRAN.....	64
TABELA 10 - REPASSE DO EFETIVO PARA OUTRAS UNIDADES.....	66
TABELA 11 - REPASSE DO EFETIVO E SUA ESPECIALIZAÇÃO.....	67
TABELA 12 - O BPTRAN A EDUCAÇÃO, CONSCIENTIZAÇÃO.....	69
TABELA 13 - O BPTRAN E A CRIMINALIDADE.....	70
TABELA 14 - O BPTRAN E A COMUNIDADE.....	72
TABELA 15 - UTILIZAÇÃO DO EFETIVO DE TRÂNSITO PARA ÁREA OPERACIONAL.....	73
TABELA 16 - PODER DE POLÍCIA E OS MUNICÍPIOS.....	74
TABELA 17 - REDUÇÃO DO EFETIVO E A QUALIDADE DO SERVIÇO.....	76
TABELA 18 - POLICIAIS NAS RUAS E O RESPEITO À LEGISLAÇÃO.....	77

TABELA 19 - OPERAÇÕES E A PREVENÇÃO DOS ACIDENTES..... 78

TABELA 20 - O BPTRAN AS ESCOLAS, EMPRESAS, CAMPANHAS
EDUCATIVAS E A IMAGEM DA CORPORAÇÃO..... 79

LISTA DE GRÁFICOS

GRÁFICO 1 - EFETIVO, INSTRUMENTOS DE FISCALIZAÇÃO E AUMENTO DE FROTA.....	60
GRÁFICO 2 - EFETIVO DO BPTRAN E A REDUÇÃO DE ACIDENTES.....	61
GRÁFICO 3 - EFICIÊNCIA E EFICÁCIA DOS SERVIÇOS DO BPTRAN.....	63
GRÁFICO 4 - VALORES REPASSADOS PARA O FUNRESTRAN.....	64
GRÁFICO 5 - REPASSE DO EFETIVO PARA OUTRAS UNIDADES.....	66
GRÁFICO 6 - REPASSE DO EFETIVO E SUA ESPECIALIZAÇÃO.....	67
GRÁFICO 7 - O BPTRAN A EDUCAÇÃO, CONSCIENTIZAÇÃO.....	69
GRÁFICO 8 - O BPTRAN E A CRIMINALIDADE.....	70
GRÁFICO 9 - O BPTRAN E A COMUNIDADE.....	72
GRÁFICO 10 - UTILIZAÇÃO DO EFETIVO DE TRÂNSITO PARA ÁREA OPERACIONAL.....	73
GRÁFICO 11 - PODER DE POLÍCIA E OS MUNICÍPIOS.....	74
GRÁFICO 12 - REDUÇÃO DO EFETIVO E A QUALIDADE DO SERVIÇO.....	76
GRÁFICO 13 - POLICIAIS NAS RUAS E O RESPEITO À LEGISLAÇÃO.....	77
GRÁFICO 14 - OPERAÇÕES E A PREVENÇÃO DOS ACIDENTES.....	78
GRÁFICO 15 - O BPTRAN AS ESCOLAS, EMPRESAS, CAMPANHAS EDUCATIVAS E A IMAGEM DA CORPORAÇÃO.....	79

RESUMO

O objetivo da presente monografia, tendo como tema "O Impacto do Batalhão de Polícia de Trânsito, na Segurança Pública, da cidade de Curitiba", visou primordialmente comprovar que o BPTRAN é uma Unidade da Polícia Militar absolutamente indispensável para a consecução de seus objetivos. No decorrer do referido trabalho, verificou-se que o tema proposto é bastante complexo e abrangente, tendo sido necessário aprofundar-se na busca de dados, registro e informações precisas e concretas. Para o seu desenvolvimento, procurou-se inicialmente pesquisar sobre o Batalhão de Polícia Trânsito e dentro desse capítulo, descreveu-se sobre sua história, estrutura e competência para o registro de acidentes. Discutiu-se a legalidade da Polícia Militar no Trânsito e também a Legislação de Trânsito Brasileira. Tornou-se indispensável ressaltar os acidentes de trânsito e foi preciso, também, distinguir-se a situação do trânsito em Curitiba. Tratou-se de enfatizar a experiência de São Paulo com a extinção de seu Comando de Policiamento de Trânsito. Estudou-se o impacto que o BPTRAN exerce na criminalidade de Curitiba. Paralelamente à elaboração da revisão da literatura, foram aplicados questionários ao público interno do BPTRAN, 12º, 13º, 17º, RPMON, e algumas autoridades civis ligadas ao tema, procurando embasar a monografia da melhor forma possível e dentro dos critérios necessários da pesquisa. Na seqüência, foram interpretados, discutidos e analisados todos os dados e informações colhidas e pertinentes, culminando por derradeiro com as conclusões e sugestões ao final apresentadas. Verificou-se desta forma, que o BPTRAN tem papel fundamental na Segurança Pública da cidade de Curitiba. Assim, conclui-se que, enquanto não houver políticas de investimento no Batalhão de Trânsito, com ampla discussão e conseqüente adoção de medidas efetivas, a Unidade, cada vez mais minguada e com dificuldade para cumprir sua missão corre um sério risco de ser extinta deixando sua missão residualmente para que o município o faça.

PALAVRAS CHAVES: acidentes de trânsito; educação de trânsito; Código de Trânsito Brasileiro; extinção do BPTRAN; Polícia Militar do Paraná; impacto.

1 INTRODUÇÃO

A gênese da presente pesquisa está no fato de se consolidar a importância do Batalhão de Polícia de Trânsito, na Segurança Pública, da cidade Curitiba. Há muitos anos esta Unidade de Polícia Militar é que tem provido os recursos para que a Instituição possa adquirir praticamente tudo em termos de viaturas e equipamentos necessários à sua manutenção. A título de exemplo só para se ter uma idéia no ano de 2005 foram arrecadados e repassados para o FUNRESTRAN (Fundo Especial de Reequipamento de Trânsito) R\$ 8.105.598,12 (oito milhões cento e cinco mil quinhentos e noventa e oito reais e doze centavos).

Existem, hoje, no entanto, alguns posicionamentos, no sentido de se extinguir o Batalhão de Trânsito, repassando-se o seu efetivo para as Unidades Operacionais, entendendo-se a partir daí, que esses Batalhões, dentro da concepção de responsabilidade territorial, poderão atender mais satisfatoriamente a comunidade local.

Para que isso aconteça, esses efetivos terão que ser técnicos, portanto especializado nessa área. Tanto os oficiais como os praças, que atuam no BPTRAN, dedicam grande parte de seu tempo ao estudo da legislação, que volumosa, se formos verificar as alterações que acontecem na própria Lei 9.503, de 23-9-1997 (Código Nacional de Trânsito), e a quantidade de Resoluções que são editadas, quase que mensalmente, regulamentando, notadamente os artigos do próprio Código de Trânsito Brasileiro. Logo, presume-se que os oficiais e praças das Unidades Operacionais, que já ocupam o seu tempo trabalhando e estudando a área operacional, de combate à criminalidade, por mais que queiram, não terão disponibilidade para se dedicarem a mais essa tarefa que lhes exigirá e muito.

Além do que, o que se cobra, hoje, principalmente da Polícia Militar, é o combate direto à criminalidade, certamente quando se exigir, do Comandante do Batalhão Operacional, uma solução imediata para reduzir esses índices, em sua área de circunscrição, se valerá desses efetivos para responder aos reclamos, tanto da sociedade, como das autoridades, deixando mercê, dos abusos no trânsito, outra grande parcela da sociedade, porque os poucos que ficarem com a atividade, além de não darem cabo da missão, não terão as condições necessárias e

imprescindíveis para se atualizarem, permitindo que muitos desses autos de infração sejam arquivados ou por inconsistência¹, ou irregularidade².

O trabalho buscou, também demonstrar que além do policiamento ostensivo de trânsito, o BPTRAN é um referencial em todos os sentidos, na cidade de Curitiba, na área de trânsito. O seu papel vai muito além do policiamento e controle chegando com sucesso às famílias, onde a sua atuação está direcionada para as igrejas das mais diversas doutrinas, escolas através de visitas das crianças ao Batalhão de Trânsito e palestras do Batalhão nas públicas e privadas, empresas, também com palestras dadas, por oficiais da OPM, que além da legislação, exibem filmes e fotos tudo para mudar o comportamento, desses profissionais, no trânsito; à televisão por meio de entrevistas, onde se discute legislação e em alguns casos com a participação do público, e a comunidade de um modo geral, através de programas que vêm desenvolvendo com *blitz* educativa e distribuição, principalmente de folhetos.

O trânsito, que abrange o trinômio condutor, veículo e sistema viário, é um dos fenômenos que registra as mais expressivas transformações do século XX - e assim será, ainda por algumas décadas. Há algum tempo, sem regramentos apropriados e sem aplicação severa das leis, o Brasil tornou-se um dos países com os mais altos índices de crimes, infrações e acidentes de trânsito, ocupando lugar de destaque e preocupação de todos os segmentos da sociedade. No ano de 2005, foram registrados, somente em Curitiba, “um total de 13.524 acidentes de trânsito urbano, sendo 6.588 com lesões corporais, resultando a morte de 91 pessoas no local do sinistro e ocasionando ferimentos em 8.234 pessoas” (BPTRAN, 2005, p.3).

Logo, caso o BPTRAN venha ser extinto, é de se supor que esses índices aumentarão, ainda mais.

¹Auto inconsistente é aquele que noticia coisa que, juridicamente, não aconteceu. Por exemplo, notificação e motorista de caminhão transitando sem o capacete. Sua cobrança gera direito à restituição do indébito, assim como indenização por danos -DA INCONSISTÊNCIA OU IRREGULARIDADE DO AUTO DE INFRAÇÃO – CUNHA, Irineu Ozires – Intranet, página da Polícia Militar do Paraná.

² O irregular pode ser convalidado pela ausência de impugnação ou recurso, sendo justa a sua imputação de penalidade, depois de todas as fases do processo administrativo de trânsito em caso de inércia do infrator. DA INCONSISTÊNCIA OU IRREGULARIDADE DO AUTO DE INFRAÇÃO – CUNHA, Irineu Ozires – Intranet, página da Polícia Militar do Paraná.

A pesquisa foi árdua, a discussão do tema demandou intensa discussão com pessoas que atuam na área ou atuaram. Finalmente consciente das idéias a serem propostas, parto para o desenvolvimento deste trabalho com uma certeza: o BPTRAN é Unidade Operacional da Polícia Militar que jamais deve ser extinta, até por que o momento exige cada vez mais das Corporações Militares suas especializações.

A noção adequada do alcance social de suas funções deve levar a Polícia Militar a uma preparação eficaz e compatível com a dignidade de seu mister. Essa desejável disposição representa uma forma a mais de demonstrar à sociedade que a Polícia Militar pauta por atitudes de legalidade e ética.

A consciência, portanto, de que a atuação do policial-militar será sempre alvo de avaliação, seja pela comunidade, seja por autoridades, é fundamental para o sucesso da Instituição Polícia Militar no que pertine a atividade de trânsito.

O assunto é importante e atual e muito se discute a respeito buscando encontrar respostas adequadas às expectativas da comunidade e a necessidade de atuação do BPTRAN cada vez mais eficaz. Só respostas adequadas impedirão que continuemos expectadores de uma situação que se vier a se concretizar será caótica, ficando a comunidade mercê de mandos e desmandos que dificultarão a correta aplicação da lei.

Vê-se, então, quão momentoso é o problema, cuja solução repercutirá diretamente na eficácia da atividade policial-militar. Fica evidente por isso, diante de tal quadro, a necessidade de enquadrar devidamente o problema e de se buscar alternativas viáveis, a fim aumentar o efetivo do BPTRAN, além de investimentos cada vez maiores, com vistas a sua total especialização para que possa atender toda a cidade de Curitiba, sem que as outras Unidades Operacionais precisem utilizar seus efetivos para cuidarem o trânsito, dedicando-se exclusivamente a prevenção da criminalidade.

Também é necessário compreender e delimitar a amplitude da desejável especialização, para que cada vez mais apoiado pelo Comando Geral se possa aniquilar qualquer idéia de extirpação do BPTRAN o que certamente traria danos irreparáveis à Corporação.

A fim de melhor subsidiar o presente trabalho, tornou-se necessário colher todos os dados, informações e registros sobre a eficácia do BPTRAN em Curitiba, socorrendo-se para tal, de fontes bibliográficas atinentes ao assunto e de consultas

junto a Órgãos Públicos, notadamente aqueles relacionados às atividades de trânsito.

A metodologia adotada foi a da linha de pesquisa bibliográfica, com consulta a diversos autores, periódicos, Internet, órgãos representativos da comunidade e relatórios especializados em trânsito versados no tema, além da pesquisa teórica nos setores relacionados com a atividade do BPTRAN.

Para realizar estas análises serão utilizados os critérios formais da coerência, da sistematicidade; também serão adotados os critérios políticos da politicidade, da intersubjetividade e da relevância social.

No mesmo sentido, foram também questionadas diversas autoridades, todas ligadas e conhecedoras do tema em questão, como ex-Comandantes do BPTRAN no período pesquisado, o Presidente do Conselho Estadual de Trânsito (CETTRAN) e seus conselheiros, Diretor e ex-Diretor do DETRAN (Departamento Estadual de Trânsito), Chefe do Estado Maior da PMPR (Polícia Militar do Paraná), Comandante do CPC (Comando do Policiamento da Capital), CPI (Comando do Policiamento do Interior), Delegado chefe da DEDETRAN (Delegacia de Trânsito), um juiz e um promotor da Vara Especial de Trânsito, duas diretoras de escolas de 1º e 2º graus e 60 (sessenta) policiais-militares.

Para melhor compreensão, houve-se por bem, dividir a presente monografia nas seguintes partes: o histórico do BPTRAN e a legalidade da Polícia Militar do Trânsito; situação do trânsito em Curitiba discorrendo sobre a evolução do efetivo do BPTRAN nos últimos cinco anos, os acidentes de trânsito registrados em Curitiba nos últimos cinco anos, a especialidade da atividade de trânsito, o BPTRAN como referencial na área de trânsito, o BPTRAN como fonte arrecadadora de recursos financeiros para o FUNRESTRAN; as operações realizadas e os veículos recolhidos de janeiro a dezembro de 2005, o total de operações e os respectivos valores arrecadados nos últimos cinco anos; a Estrutura do BPTRAN apresentando a divisão e as áreas de atuação do Batalhão; a experiência de São Paulo com a extinção do CPTRAN.

Foram, ainda analisados e interpretados todos os dados coletados, e por derradeiro, apresentado as conclusões e sugestões do presente trabalho.

Cumpre, ao final, esclarecer que o problema parte da análise do peso do Batalhão de Polícia de Trânsito, na Segurança Pública, da cidade de Curitiba e modo pelo qual a Polícia Militar do Paraná, após constatar a importância do

BPTRAN, na Segurança Pública, da cidade Curitiba vai se comportar elaborando diagnóstico sobre a eficácia ou não dessa Unidade Operacional.

2 BATALHÃO DE POLÍCIA DE TRÂNSITO

Sua história conta seus feitos heróicos. Comandando ao longo de seus anos por grandes oficiais, sempre trabalhou com suas ações voltadas para o bem estar da comunidade de Curitiba.

Para a Polícia Militar é uma Unidade que desempenha trabalho técnico interpretando legislação que serve de suporte, não só ao trabalho de seus policiais-militares, contudo de suporte para os demais Batalhões sediados no interior do Estado.

2.1 HISTÓRICO

Em 04 de fevereiro de 1952, por solicitação do Chefe de Polícia do Estado (atual Secretário de Segurança Pública), de comum acordo com o Departamento Estadual de Trânsito e com o Comandante-Geral da Polícia Militar, através do Ofício n.º 107, foi criada a Companhia dos Guardas-Sinaleiros do Trânsito que, no ano seguinte, passou a ter existência legal. Dizia o ofício n.º 068, de 19 de fevereiro de 1952: "... considerando finalmente a necessidade da evolução da tropa desta Polícia Militar, no sentido de profissionalmente preparar o policial-militar, dentro do âmbito da caserna e sob a égide dos regulamentos, para exercê-la com eficiência e dentro da tradicional operosidade e prontidão da Corporação".

Os policiais-militares, inicialmente, cobriam, em três turnos diários, dez postos de guardas-sinaleiros de trânsito e contavam com um efetivo de 103 homens, fornecidos pelo 1º Batalhão de Infantaria que, comandados pelo 1º Tenente Combatente REINALDO JOSÉ MACHADO, constituíam o núcleo base para a instrução e o serviço. Para esse serviço, foram designados praças alfabetizados, de boa aparência, que demonstravam desenvoltura, resolução e aptidão para a função. Ficou assim, em consequência das condições estabelecidas, criadas, em caráter precário e em fase experimental, o Serviço de Guardas-Sinaleiros de Trânsito da Polícia Militar - SGSTPM.

A Ordem de Serviço foi publicada no Boletim Geral n.º 049, folhas 360 a 362, de 28 de fevereiro de 1952, sendo, portanto, esta a data oficial da criação do Batalhão de Polícia de Trânsito.

O efetivo do serviço de Sinaleiros ficou subordinado diretamente ao Estado-Maior, para efeito de execução da missão fim, e ao Centro de Preparação Militar (atual Academia Policial Militar do Guatupê).

Em 1953, passou à categoria de Companhia de Guardas de Sinaleiros de Trânsito, formada pela 2ª Cia do Centro de Preparação Militar - CPM, passando à categoria de Unidade Independente, subordinada diretamente ao Comandante-Geral, de acordo com o Boletim do Comando-Geral, de 25 de maio de 1953, com o efetivo de 230 homens, sendo 06 oficiais e 224 praças.

Várias vezes o grupamento mudou de nome e sofreu modificações. Em 1955, a Companhia foi incorporada ao recém-nascido Batalhão de Sinaleiros de Trânsito, com o efetivo de 586 homens. Já em 1964, a Unidade transformou-se em Batalhão de Controle de Tráfego, com um efetivo de 476 homens. Naquela época, foi vinculado ao Regimento Coronel Dulcídio, criado pela mesma lei. Foi somente em 1976 que o Batalhão de Controle de Tráfego passou a denominar-se Batalhão de Polícia de Trânsito - BPTRAN.

Em agosto de 1979, por solicitação do Diretor do DETRAN e por concessão do Comandante do Batalhão de Trânsito, foi destacada uma equipe de 35 homens (01 oficial subalterno, 04 sargentos, 03 cabos e 27 soldados) para substituírem funcionários civis no Plantão de Acidentes do DETRAN, com a missão de efetuar o levantamento de locais de acidentes no município de Curitiba, com exceção das rodovias federais e estaduais.

No período de 20 de outubro de 1979 a 02 de abril de 1983, através de Portaria baixada pelo Diretor do DETRAN, após contato com o Comandante do BPTRAN, foi designada uma equipe de 12 policiais do Batalhão, chefiada por oficiais subalternos, para constituir a banca examinadora de condutores de veículos (motoristas e motociclistas) do DETRAN.

O BPTRAN, hoje, trabalha em conjunto com o DETRAN e a Diretoria de Trânsito de Curitiba (DIRETRAN) - Prefeitura Municipal, fazendo cumprir o contido no Código de Trânsito Brasileiro e legislação complementar.

A data que marcou toda a trajetória do BPTRAN foi 24 de fevereiro de 1983. Após 31 anos da sua criação, o Batalhão foi finalmente alocado em quartel próprio,

localizado junto ao DETRAN, na esquina da Rua Professora Antônia Reginato Viana com a Rua Hayton da Silva Pereira - Bairro Capão da Imbuia, depois de haver passado por vários aquartelamentos, todos eles provisórios e que não atendiam às reais necessidades da unidade. O novo aquartelamento, de linhas arquitetônicas mais modernas e funcionais, ofereceu aos integrantes da unidade condições excepcionais para cumprirem a missão de servir cada vez melhor à coletividade.

2.2 ESTRUTURA DO BPTRAN

A área de atuação de responsabilidade operacional do BPTRAN ficou delimitada em função da Portaria do Comando-Geral n.º 358/88, de 13 de julho de 1988, como sendo o município de Curitiba, com o seguinte desdobramento por subáreas:

- 1ª Cia - Sede na Rua Augusto de Mari, 3608, Portão, Curitiba. Compreende o policiamento ostensivo e registro de acidentes de trânsito dos bairros da região sul de Curitiba.
- 2ª Cia - Sede na Rua Roberto Barroso, 630, Centro Cívico, Curitiba. Compreende o policiamento ostensivo e registro de acidentes de trânsito dos bairros da região norte de Curitiba, incluído o centro da cidade.
- 3ª Cia (COTAMOTRAN - Companhia Tático Móvel de Trânsito) - Sede na Rua Dicesar Playsant, 14, Jardim Social, Curitiba. Compreende o policiamento especializado de operações destinadas à fiscalização de veículos e condutores, escoltas e atendimento de eventos de grande vulto. Atua em toda Curitiba.

O emprego do efetivo da 1ª e 2ª Cia está voltado ao atendimento rádio-motorizado de ocorrências e acidentes de trânsito. Já a 3ª Cia trabalha direcionada para a atividade de fiscalização de veículos e condutores, por meio da realização de operações de trânsito conhecidas por *blitz*, além de outras atividades acima nominadas.

Convém salientar que o BPTRAN, atualmente, procura atender a todos os acidentes que tem conhecimento, basicamente os solicitados pelo telefone de emergência (190). Os envolvidos em acidentes em que houve somente danos materiais podem registrar a sua ocorrência na sede do Batalhão.

Com relação ao efetivo do BPTRAN verifica-se que o existente é menor do que previsto. Em 1998, ano em que o CTB começou a vigorar, o BPTRAN possuía 176 policiais a menos do que o previsto. No ano de 2003, esta diferença aumentou para 309 policiais. Hoje está em 338. Portanto, defasado abaixo do previsto.

Segundo o Cel. PM RR Carlos Octávio Valente Aymoré, em seu Trabalho Técnico-Científico “A Doutrina de Emprego da Polícia Militar e os Aspectos Conjunturais”, apresentado no Curso Superior de Polícia – CSP, na Polícia Militar de São Paulo – PMESP - 1978, a aplicação do efetivo mínimo necessário para atender a demanda do trânsito urbano é 1 PM para cada 500 veículos licenciados, tendo como variáveis: o estado das vias; o nível relativo de obediência à legislação; qualidade de fiscalização; eficácia da repressão policial e administrativa de trânsito; volume de infrações e acidentes de trânsito; material disponível para controle de trânsito e qualidade dos recursos humanos. (BPTRAN, p. 59, 1984)

Seguindo esse estudo, considerando a frota de 928.079 veículos, existente até maio de 2006 (DETRAN, 2006), seria necessário um total de 1.856 policiais de trânsito.

2.2.1. Missão Geral e Particular

O BPTRAN é uma unidade da Polícia Militar do Paraná, subordinada ao Comando do Policiamento da Capital, que executa, fundamentalmente, o policiamento de trânsito em Curitiba, tanto no processo a pé como motorizado. Sua missão geral é atuar sistematicamente no policiamento ostensivo de trânsito, para prevenir e reprimir atos relacionados com a segurança pública e garantir a obediência e o cumprimento às normas de trânsito estabelecidas por órgãos competentes, de acordo com o Código de Trânsito Brasileiro e legislação pertinente, assegurando a livre circulação de veículos e pedestres, e evitando acidentes.

Tem como missão particular:

- Fiscalizar veículos e condutores;
- Reter e/ou remover veículos por prática de infração de trânsito;
- Autuar infratores e, conforme o caso, efetuar prisões ou detenções;
- Atuar preventivamente, com vistas à redução de acidentes de trânsito;

- Atender a todos os acidentes de trânsito urbano de Curitiba;
- Remover ou providenciar, junto ao órgão competente, a remoção de obstáculos, animais, veículos que impeçam ou dificultem a livre circulação nas vias públicas;
- Promover e/ou participar de campanhas de trânsito, visando orientar e educar motoristas e pedestres.
- Executar isolamento de área;
- Realizar operações de trânsito e,
- Realizar escolta de dignitários, cargas superdimensionadas, e outras.

Além destas atividades, consideradas como básicas, o BPTRAN executa operações em apoio a outros órgãos (IPPUC, URBS, Receita Estadual, SMMA), e conjuntas com outras Unidades Operacionais da PMPR e com a Polícia Civil.

2.3 COMPETÊNCIA PARA REGISTROS DE ACIDENTES

Quando se fala em competência, logo vem à mente a lição do professor Caio Tácito em: O Abuso do Poder Administrativo no Brasil - conceito e remédios, co-edição do Departamento Administrativo do Serviço Público e Instituto Brasileiro de Ciências Administrativas, Rio de Janeiro, 1959, p. 27, assim oferecida:

A primeira condição de legalidade é a competência do agente. Não há, em direito administrativo, competência geral ou universal: a lei preceitua, em relação a cada função pública, a forma e o momento do exercício da atribuição do cargo. Não é competente quem quer, mas quem pode, segundo a norma de direito. A competência é, sempre, um elemento vinculado, objetivamente fixado pelo legislador (TÁCITO, 1959, p. 27).

O BPTRAN é competente para o registro de acidentes de trânsito em Curitiba, em virtude do Decreto Estadual nº 3.832, de 23 de julho de 1984, que a estabelece para o DETRAN, que a delegou à PMPR por convênio.

3 LEGALIDADE DA POLÍCIA MILITAR NO TRÂNSITO

A legalidade do policiamento ostensivo de trânsito e a sua execução pela Polícia Militar com exclusividade está prescrita no Art. 144, parágrafo 5º da CONSTITUIÇÃO FEDERAL (1988): "Às policiais militares cabem a polícia ostensiva e a preservação da ordem pública; [...]". Na Ata da 41ª Reunião (CONTRAN, 1985), encontrava-se implícita a ação das Polícias Militares dos Estados para agirem nas vias públicas como proposta da autoridade de trânsito e, na qualidade de seus agentes, emitirem auto de infração, competência que lhes foi conferida com exclusividade pelo Decreto-lei n.º 667/69, alterado pelo Decreto-lei n.º 2010/83. A exclusividade para o policiamento ostensivo fardado, manutenção da ordem e segurança pública, já era destas Corporações Militares. Para admitir a presença de civis no policiamento ostensivo de trânsito, teria que se rever o Decreto n.º 88.777, de 30 de julho de 1983, em seu artigo 2º, inciso XXVII, estabelece que:

Policiamento Ostensivo: ação policial exclusiva das Polícias Militares em cujo emprego o homem ou à fração de tropa engajados sejam identificado de relance quer pela farda, quer pelo equipamento, ou viatura, objetivando a manutenção da ordem pública. São tipos desse policiamento, a cargo das Polícias Militares, ressalvadas as missões peculiares das Forças Armadas, os seguintes: ostensivo geral, urbano e rural; de trânsito; ... (Decreto n.º 88.777, 1983).

Com o advento do Decreto-lei n.º 667/69, a Polícia Militar substituiu as Guardas Civis e Patrulhas Rodoviárias na fiscalização de trânsito, o que se manteve até o Código de Trânsito Brasileiro.

No Art. 23, que atribuía competências às Polícias Militares, foram vetados pelo Presidente da República os seguintes dispositivos: cumprir e fazer cumprir a legislação de trânsito; exercer com exclusividade, a polícia ostensiva para o trânsito nas rodovias estaduais e vias urbanas; elaborar e encaminhar aos órgãos competentes os boletins de ocorrência, relativos aos acidentes de trânsito; coletar e tabular dados estatísticos de acidentes de trânsito; implementar as medidas da Política Nacional de Segurança e Educação de Trânsito; articular-se com os demais órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito no Estado, sob a coordenação do CETRAN da respectiva Unidade da Federação.

No Art. 23 da Lei n.º 9.503 de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro) foi mantido o item que menciona a competência da Instituição para executar a fiscalização de trânsito, quando e conforme convênio firmado, como agente do órgão ou entidade executiva de trânsito urbano ou rodoviário, concomitantemente com os demais agentes credenciados.

No texto do CTB fica clara a participação das Instituições policiais-militares como componentes do Sistema Nacional de Trânsito (Art. 7, VI).

Os municípios ficaram responsáveis pela fiscalização, planejamento e operação de trânsito, além da aplicação e recolhimento das multas. Podem fazer convênios com órgãos de outras instâncias de poder, como as Polícias Militares, para auxiliarem na fiscalização do tráfego.

Os Estados da Federação continuam com as atribuições de licenciamento, registro, vistoria e emplacamento de veículos, além da habilitação de motoristas, incluindo a aplicação e recolhimento de multas referentes às infrações nas áreas de sua competência.

3.1 O CTB E A SEGURANÇA PÚBLICA

O art. 23 do CTB dita a competência das Polícias Militares estabelecendo a execução e a fiscalização no trânsito, desde que em convênio com os municípios. Já o art. 24, V, estabelece como se deve organizar o policiamento ostensivo de trânsito e com isso a Instituição cumpre o estatuído no art. 144 da Constituição Federal.

3.1.1 Ordem Pública e Segurança Pública

O trânsito está inserido na idéia de ordem pública de que trata o texto constitucional em vigor, no art. 144, "caput". Ordem essa que deve ser preservada, juntamente com a incolumidade das pessoas e do patrimônio. Mesmo sendo dever do Estado, a responsabilidade é dividida entre todos os componentes da sociedade, para depois se falar no direito que cada um tem à sua segurança, e todos, à segurança pública.

A ordem pública é decomposta, doutrinariamente, em vários de seus aspectos. O que parece estar prevalecendo entre nós é a divisão em três: a tranqüilidade pública, a segurança pública e a salubridade pública, como afirma Álvaro LAZZARINI, (1989, p.52) que "a ordem pública compreende a própria ordem pública, a saúde, a segurança, a moralidade e a tranqüilidade, além da boa fé nos negócios". Tal afirmativa leva a concluir que a ordem pública é, em suma, "a ausência de desordem, de atos de violência contra as pessoas, os bens do próprio Estado". (LAZZARINI, 1989, p.52)

Ordem pública é o estado de convivência social que se opõe à desordem e à desarmonia, conforme o entendimento do Desembargador Álvaro LAZZARINI:

A ordem pública, portanto, é efeito de causa segurança pública, como também, acrescentamos, é efeito da causa tranqüilidade pública ou, ainda, efeito da causa salubridade pública. Cada um desses aspectos que Louis Rolland afirmou serem aspectos da ordem pública e teve o apoio incondicional de Paul Bernard, cada um deles é, por si só, a causa do efeito ordem pública, cada um deles tem por objeto assegurar a ordem pública (LAZZARINI, 1989, P.52).

Para Diogo de Figueiredo MOREIRA NETO, segurança pública é "o conjunto de processos políticos e jurídicos, destinados a garantir a ordem pública, sendo essa o objeto daquela". (MOREIRA NETO, 1987, p.53/54)

O Desembargador Álvaro LAZZARINI, como estudioso da matéria que é, manifestou-se sobre o assunto, como entre tantas outras vezes, também com o trabalho titulado "Segurança Nacional e Segurança Pública no Brasil", apresentado na Escola Superior de Guerra, no Rio de Janeiro e publicado na revista "A Força Policial", no qual afirma, categórico:

Tenho entendido, ao certo, que 'falar sobre segurança pública exige do doutrinador cauteloso a atitude de sempre se reportar à ordem pública', face à inter-relação existente entre esses conceitos. Igualmente a festejados administrativistas pátrios e europeus, entendo que a segurança pública é um aspecto da ordem pública, concordo até que seja um dos seus elementos, formando a tríade ao lado da tranqüilidade pública e salubridade pública; como partes essenciais de algo composto. Saliendo que não é uma ordem pública reduzida, como já se interpretou (...) A ordem, assim como a segurança, são valores etéreos, de difícil aferição e não é por acaso que publicistas de renome mundial, sucessivamente, atravessaram séculos a estudá-las, tal a complexidade que oferecem. Pode-se afirmar com certeza que a ordem pública é sempre efeito de uma realidade nacional que trata da convivência harmônica resultante do consenso entre a maioria dos homens comuns, variando no tempo e no espaço em função da própria história. O ordenamento jurídico que o Estado proporciona à sociedade é simples tradutor dessa ordem. (LAZZARINI, 1989, p. 97).

Se a segurança pública situa-se no campo do Direito Penal (crimes e contravenções), a tranqüilidade pública está inserida num campo em que os transtornos à boa ordem pública têm gravidade atenuada, desde que estudados e apreciados *de per si*, mas não menos relevantes para essa mesma ordem pública.

Nesse ponto é que se pretendia chegar: inserir a realidade do trânsito nesse contexto jurídico, tal como foi conceituado. Parece-nos cristalino que os problemas e transtornos do trânsito na realidade social atual, inserem-se na concepção formulada: crimes e contravenções penais do trânsito, como de outras áreas, são assuntos de segurança pública; delitos administrativos, na órbita de tranqüilidade pública; os acidentes de trânsito, resultado patológico da desordem no trânsito, são a consequência relevante para a salubridade pública, com a torrentosa horda de suas vítimas nos hospitais e necrotérios.

3.1.2 O Policiamento Ostensivo e a Fiscalização de Trânsito

Policiamento é o exercício regular do poder de polícia, que compete à Administração Pública, não existindo, propriamente, diferenças entre policiamento e fiscalização. A fiscalização de trânsito é apenas um dos modos de atuação do agente público, quando põe em prática o poder de polícia. Não é, como se possa interpretar, um outro poder de polícia.

Com peculiar clareza, o professor Diogo de Figueiredo MOREIRA NETO explica:

O poder de polícia atua de quatro modos: pela ordem de polícia, pelo consentimento de polícia, pela fiscalização de polícia e pela sanção de polícia". E continua mais adiante: "Segue-se a fiscalização de polícia. Ela se fará tanto para a verificação do cumprimento das ordens de polícia quanto para observar se não estão ocorrendo abusos nas utilizações de bens e nas atividades privadas que receberam consentimentos de polícia. Sua utilidade é dupla: primeiramente realiza a prevenção das infrações pela observação do comportamento dos administrados, relativamente às ordens e aos consentimentos de polícia; em segundo lugar, prepara a repressão das infrações pela constatação formal dos atos infringentes (NETO, 1987, p.340).

O Código de Trânsito Brasileiro, em seu Anexo I, cuja aplicação advém do art. 4º, apresentou definições distintas para fiscalização: "ato de controlar o cumprimento das normas estabelecidas na legislação de trânsito, por meio do poder de polícia administrativa de trânsito, no âmbito de circunscrição dos órgãos e entidades

executivos de trânsito e de acordo com as competências definidas neste Código” (BRASIL, CTB de 1997, Anexo I), e para policiamento ostensivo de trânsito: “função exercida pelas Polícias Militares com o objetivo de prevenir e reprimir atos relacionados com a segurança pública, e de garantir obediência às normas relativas à segurança do trânsito, assegurando a livre circulação e evitando acidentes” (BRASIL, CTB de 1997, Anexo I).

Note-se que, para o Código, fiscalizar é controlar, pois este foi o verbo central da definição. Verbo, todos sabemos, exprime ação ou estado das coisas. Por sua vez, a definição de policiamento trouxe, em lugar do verbo, o substantivo função.

Está, evidentemente, implícito que é o verbo fiscalizar ou controlar. Na verdade faltou, ao legislador, precisão na construção gramatical o que não impede uma exegese correta, a partir da doutrina, da jurisprudência e, principalmente, da comparação com os demais diplomas legais.

Combinando a definição de fiscalização com outros dispositivos do Código (art. 21, VIII, IX e XIII; art. 24, VI, VIII, IX e XX), denota-se que a intenção do legislador foi a de limitar o poder de polícia. Nesses casos, a fiscalização de trânsito e a conseqüente sanção, somente se aplicariam às infrações de circulação, estacionamento, parada, excesso de peso, dimensões, lotação, emissão de poluentes e ruídos, isso se considerar fiscalização nas vias públicas (art. 2º). Porém, existe, também, outro campo de fiscalização de trânsito, relativo a processos de formação, habilitação, aperfeiçoamento e reciclagem de condutores (art. 22, II), bem como as vistorias e inspeções para emplacar e licenciar veículos, todas estas feitas, em repartições públicas, por instrumentos burocráticos.

Num plano mais amplo, está o policiamento ostensivo de trânsito, atividade para a qual o legislador fixou, no Código, quatro objetivos: prevenir e reprimir atos relacionados com a segurança pública; garantir a obediência às normas relativas à segurança de trânsito; assegurar a livre circulação; e evitar acidentes.

A consecução desses objetivos inclui, obrigatoriamente, a fiscalização de trânsito nas vias públicas, retrodescrita, agregada a outros controles, como: o estado de conservação do veículo e seus equipamentos obrigatórios; as condições legais e físicas do condutor; a revista no interior do veículo; a busca pessoal em seus ocupantes se for o caso; o envolvimento em acidentes ou ilícitos penais. Enfim, um aglomerado de atos interligados e por força disso, a boa doutrina manda não dividir.

O policiamento ostensivo de trânsito, então, inclui a fiscalização das infrações de trânsito praticadas nas vias públicas e demais atos de polícia relativos ao trânsito, componentes do conjunto de medidas destinado, diretamente, a manter íntegra a ordem pública.

A fiscalização que é tratada pelo art. 23, inciso III, e para a qual foi celebrado convênio, seguramente, não abrange a realizada nas vias públicas, pois essa é inerente ao policiamento ostensivo de trânsito, referindo-se a outro tipo de fiscalização voltada, especificamente, para aspectos do trânsito que afetem, diretamente, a ordem pública, conforme se encontra no art. 22, inciso II, do CTB.

Em resumo, fica claro o espírito do Código de Trânsito Brasileiro; nessa matéria quem é competente para policiamento ostensivo de trânsito atua de forma ampla, enquanto quem é competente para a fiscalização atua, especificamente, em determinada parte da atividade, segundo estabelece o próprio Código.

Logo, no município de Curitiba, o BPTRAN desenvolve policiamento e fiscalização de trânsito, enquanto que a DIRETRAN somente atua na fiscalização.

3.1.3 O Poder de Polícia de Trânsito nos Municípios

Uma das inovações, trazidas pelo Código de Trânsito Brasileiro, foi a possibilidade de atribuição de polícia administrativa de trânsito aos Municípios, a partir do previsto no art. 24, incs. VI ao IX, XX e XXI, que lhes permitem fiscalizar, vistoriar, sendo que este verbo é sinônimo de fiscalizar, tanto que o Código, no Anexo I, quando trata dos conceitos e definições, não conceitua nem define vistoria e, ainda, aplicar penas de polícia nas formas de advertência, multa e medidas administrativas. Atos que emanam do poder de polícia, a rigor, do art. 24, inciso VI e da definição de fiscalização, art. 4º e Anexo I.

Essas competências municipais são condicionadas, nos termos do § 2º, do art. 24, que diz: “Para exercer as competências estabelecidas neste artigo, os Municípios deverão integrar-se ao Sistema Nacional de Trânsito, conforme previsto no artigo 333 deste Código” (CTB, 1997, art. 24).

Por sua vez, o art. 333 dispõe:

Art. 333. O CONTRAN estabelecerá, em até cento e vinte dias após a nomeação de seus membros, as disposições previstas nos arts. 91 e 92, que terão de ser atendidas pelos órgãos e entidades executivos de trânsito e executivos rodoviários para exercerem suas competências.

§ 1º. Os órgãos e entidades de trânsito já existentes terão prazo de um ano, após a edição das normas, para se adequarem às novas disposições estabelecidas pelo CONTRAN, conforme disposto neste artigo.

§ 2º. Os órgãos e entidades de trânsito a serem criados exercerão as competências previstas neste Código em cumprimento às exigências estabelecidas pelo CONTRAN, conforme disposto neste artigo, acompanhados pelo respectivo CETRAN, se órgão ou entidade municipal, ou CONTRAN, se órgão ou entidade estadual, do Distrito Federal ou da União, passando a integrar o Sistema Nacional de Trânsito. (CTB, 1997, art. 333).

Dos arts. 91 e 92, que fechavam este ciclo de remissões, foi vetado os 92, restando o art. 91, com a seguinte redação: “Art. 91. O CONTRAN estabelecerá as normas e regulamentos a serem adotados em todo o território nacional quando da implementação das soluções adotadas pela Engenharia de Tráfego, assim como padrões a serem praticados por todos os órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito” (CTB, 1997, art. 91).

Em resumo, o exercício das atribuições exclusivas do Município, prevista no art. 24, do Código, dependerá: de ele estar integrado ao Sistema Nacional de Trânsito (art. 24, § 2º); de atender às normas, regulamentos e padrões estabelecidos pelo CONTRAN (art. 333 e art. 91); de exercer as competências em cumprimento às exigências estabelecidas pelo CONTRAN (art. 333, § 2º); e de submeter suas atividades de trânsito ao acompanhamento e coordenação do CETRAN (art. 333, § 2º e art. 14, VIII).

Assim a competência municipal, quase que delegada, é condicionada e supervisionada pela União, além de acompanhada e coordenada pelo Estado-membro. Esta foi a forma que ganhou a propalada municipalização do trânsito.

Considerando que o município cumpra as exigências supra descritas e se habilite a fiscalizar e punir as infrações de circulação, estacionamento, parada, excesso de peso, dimensões e lotação, que lhe permite os incisos VI a VIII, do art. 24, do novo Código de Trânsito, atos esses, todos decorrentes da polícia administrativa de trânsito, mesmo assim restará submetido, aos parâmetros impostos ao poder de polícia de ordem pública.

Caio Tácito explica, no Poder de Polícia e seus Limites, publicado na Revista de Direito Administrativo 27/1, que: “O Poder de polícia é, em suma, o conjunto de atribuições concedidas à Administração para disciplinar e restringir, em favor do

interesse público adequado, direitos e liberdades individuais” (TÁCITO, Revista, 27/1).

Entenda-se que os Municípios tinham, apenas, poder de polícia especial, nos exatos termos da lei, cabendo-lhes agora, obedecidas as condições acima examinadas, exercer parte do poder de polícia de trânsito, para fiscalizar e punir aquelas infrações, segundo lhes permite o Código de Trânsito.

É sempre oportuna a transcrição de excerto da matéria publicada no jornal O Estado de São Paulo, de 30 de agosto de 1991, da lavra do desembargador paulista Álvaro Lazzarini, onde restou clara a obrigatoriedade do exercício do poder de polícia por órgão da Administração direta:

Se no sistema constitucional vigente, como nos anteriores, à União compete, privativamente, legislar sobre matéria de trânsito, além de dispor sobre as suas infrações e sanções de polícia de trânsito, evidentemente que a ela compete prever de quem é a competência (atribuição) para o legal exercício do poder de polícia, no caso, eminentemente de polícia administrativa, como é a Polícia de Trânsito, pois infração de trânsito não se confunde com infração penal, esta sim de interesse da denominada polícia judiciária (LAZZARINI, 1991, p.28).

A fiscalização de trânsito, que integra o conceito de policiamento de trânsito, bem por isso só pode ser exercida pela Administração pública enquanto poder público, e não como particular.

Cretella Júnior salienta que o primeiro elemento de obrigatória presença é a fonte de que provém o poder de polícia, a existência da polícia, do policiamento: O Estado, ficando, pois, de lado qualquer proteção de natureza particular (CRETELLA, 1982, 1ª, p.30).

Aliás, conclusiva é a afirmação do professor Diogo de Figueiredo MOREIRA NETO em seu Curso de Direito Administrativo, p.94/95, assim proferida:

Em regra, cabe ao próprio Estado, em seus desdobramentos político e administrativos, executar as atividades de Administração pública. Tão volumosa e diversificada é, porém, essa tarefa demandada de um Estado contemporâneo, que passou a ser comum a transferência a particulares dos encargos de execução mediante instrumentos jurídicos adequados. A doutrina considera que certas atividades são, todavia, indelegáveis: as denominadas atividades jurídicas do Estado, que lhe são próprias e impostas como condição necessária de sua existência. As demais, delegáveis são as chamadas atividades sociais, que são cometidas ao Estado na medida em que ao legislador pareça útil à sociedade, não sendo consideradas fundamentais à sua preservação essencial. No campo do poder de polícia, só há atividades próprias (NETO, 1983, p. 94/95).

Não existe, portanto, qualquer possibilidade de delegação do poder de polícia de trânsito a empresas paraestatais ou da administração indireta. O exercício desse poder administrativo do Estado é uma de suas atividades jurídicas exclusivas e, de forma alguma, poderá ser feito por entidade que congregue capital ou interesse particular, muito menos por intermédio de seus agentes, por não restar vínculo direto e estrito com o Poder Público.

Disso não divergiu o Código de Trânsito Brasileiro, conforme se depreende do exame do veto ao § 4º, do art. 1º, quando dizia: “As entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito são aquelas criadas ou mantidas pelo poder público competente, dotadas de personalidade jurídica própria e integrante da administração indireta ou fundacional” (CTB, 1997, art. 1º).

Personalidade jurídica própria, para exercer fiscalização, somente poderia ser a de direito público, mas ao falar em administração indireta a regra, tornou-se, intrinsecamente, conflitante, obrigando, por essa razão, ao veto.

Se o poder de polícia de trânsito e suas exteriorizações, a fiscalização e a punição, pelas razões enunciadas, à evidência são próprias do poder público e nos limites da lei, qualquer tentativa de delegá-lo as paraestatais só poderá ser considerada ilegal, sujeitando-se o dirigente do órgão público à responsabilidade penal, civil e administrativa.

Assim, o exercício do poder de polícia de trânsito pelos Municípios terá de ser feito por seus órgãos, ou por suas entidades, na forma de fundações ou autarquias, todas as pessoas jurídicas de direito público, submetidas aos princípios constitucionais da legalidade, impessoalidade, moralidade, publicidade e eficácia.

Nesse sentido vem a lição de Hely Lopes MEIRELLES, publicada no Direito Administrativo Brasileiro, 13ª ed., S. Paulo, Revista dos Tribunais, 1987, p.62, ao descrever a moralidade administrativa:

E ao atuar não poderá desprezar o elemento ético de sua conduta. Assim, não terá que decidir somente entre o legal e o ilegal, o justo e o injusto, o conveniente e o inconveniente, o oportuno e o inoportuno, mas também entre o honesto e o desonesto. Por considerações de direito e de moral, o ato administrativo não terá que obedecer somente à lei jurídica, mas também à lei ética da própria instituição, porque nem tudo que é legal e honesto (MEIRELLES, 1987, p. 62).

Claro está que permitir à administração indireta, às sociedades anônimas, às pessoas jurídicas de direito privado, enfim, aos particulares, ainda que parcialmente,

utilizar-se do poder de polícia de trânsito, que é poder de império do Estado, cuja sanção é unilateral, externa e interventiva, para aplicar e arrecadar multas que reverterão em lucros ou dividendos a esses mesmos particulares, não pode ser legal e jamais será considerado honesto, moral e ético. Pelo contrário, tratar-se-á de autêntica aberração contra a qual a sociedade precisa ficar alerta, porque interessados nesse abuso não faltam.

Tanto que alguns juristas têm elaborado pareceres no sentido de que o poder de polícia, em casos específicos e sobre áreas bem definidas, que estariam no âmbito do poder de polícia administrativa especial, poderia ser delegado a empresas paraestatais, o que, no nosso entender, configura uma absoluta impropriedade, por minar os fundamentos do Poder Público.

Essa linha de pensamento só pode pretender que se autorize a delegação do poder de polícia em matéria de polícia administrativa especial, ou como diz Diogo de Figueiredo Moreira Neto, nas atividades sociais; não poderia ser estendida às atividades jurídicas, de tutela de direitos, que são próprias do Estado, pois só ele, *de per si*, é capaz de garanti-las.

Ainda que acatada a tese da delegabilidade do poder de polícia especial, de forma alguma poderia ela ser aplicada à fiscalização de trânsito que, como já demonstrado, é matéria de polícia administrativa geral, posto que referente à ordem pública, necessariamente, atividade jurídica do Estado.

Por certo, o Estado que delegasse aos particulares tão essenciais funções, ou ainda, que os deixasse organizar tais serviços como bem lhes parecesse, não teria mais razão de existir, confessada, como estaria, sua absoluta incapacidade para o cumprimento das atribuições que lhe são exclusivas.

De forma geral, o Poder Judiciário tem entendido que todo poder de polícia, seja ele de polícia administrativa geral ou especial, é indelegável a particular, ainda que empresa paraestatal.

Concluindo, o poder de polícia não pode ir para as mãos de particulares, mesmo quando organizados de maneira empresarial e associados ao poder público, não havendo para isso artifício legal, em face de sua flagrante inconstitucionalidade.

4 LEGISLAÇÃO DE TRÂNSITO BRASILEIRA

A legislação brasileira de trânsito é bastante extensa e tem sua maior força, não apenas no Código, mas e principalmente nas Resoluções do CONTRAN que edita normas regulando todo esse mundo, pois o *Códex* depois de sua reprodução precisou ser complementado no dia-a-dia em razão de acontecimentos novos que surgiam no agitado trânsito das grandes cidades.

4.1 ABORDAGEM HISTÓRICA

A primeira norma brasileira que se identifica no campo da legislação de trânsito cuidou do serviço subvencionado de transportes por automóveis. É o Decreto nº 8.324, de 27 de outubro de 1910, contendo regras genéricas, dirigidas aos condutores, chamados motorneiros, “exigindo o art. 21 que se mantivessem constantemente senhores da velocidade do veículo, devendo diminuir a marcha ou mesmo parar o movimento todas as vezes que o automóvel pudesse ser causa de acidente”. (BPTRAN, 1984, p. 4).

A partir desse Decreto, outros foram sendo aprovados, sobre aspectos limitados, como em 1922, o Decreto Legislativo nº 4.460, que estabelecia carga máxima dos veículos e criava exigências para que os animais não cruzassem, livremente, as estradas.

A norma seguinte, de que se tem notícia, foi o Decreto Legislativo nº 5.141, de 05 de janeiro de 1927, e logo após, o Decreto nº 18.323, de 24 de julho de 1928, norma está mais abrangente, com 93 artigos, que aprovou o Regulamento para a circulação internacional de automóveis, para a sinalização, segurança do trânsito e polícia nas estradas de todo o território brasileiro.

Esse Decreto vigorou até 1941, quando foi instituído o primeiro Código Nacional de Trânsito, mediante o Decreto-Lei nº 2.994, de 28 de janeiro, que teve vigência efêmera, pois foi revogado no mesmo ano pelo Decreto-Lei nº 3.651, de 25 de setembro, que vigorou até 1966. A par dessas leis, havia várias normas de cunho regional ou local, especialmente em São Paulo e Rio de Janeiro.

O Decreto-Lei nº 3.651, de 25 de setembro de 1941, publicado no Diário Oficial de 27 de setembro de 1941, entrou em vigor no Distrito Federal, na data de sua publicação, e nas demais Unidades da Federação, trinta dias após (art. 153), revogando as disposições em contrário (art. 154).

Do contido nas regras estipuladas pelo CNT de 1941, cumpre-se destacar as que dizem respeito à definição de competência das autoridades mencionadas no art. 121 e 128.

Diz o referido artigo 121:

As multas são aplicáveis a condutores e proprietários de veículos de qualquer natureza, e serão impostas e arrecadadas pela repartição de trânsito, exceto as que se relacionarem com as concessões de transporte ou licenciamento de veículos, que caberá às repartições concedentes ou licenciadoras. (BRASIL, CNT, 1941, art. 121).

Já o artigo 128 estatui:

O Departamento Nacional de Estradas de Rodagem, sem prejuízo da ação fiscalizadora das atividades do trânsito, poderá impor multas previstas neste Código, quando cometidas às infrações nas estradas construídas ou conservadas pela União. (BRASIL, CNT de 1941, art. 128).

O Código de 1941 é impreciso. Não determina quais seriam as autoridades de trânsito referidas, em vários dispositivos, como o artigo 4º, dizendo apenas que “a mão e contra-mão serão determinadas pelas autoridades de trânsito, em cada localidade.” Já o artigo 118 restringe-se a afirmar que “as autoridades de trânsito poderão conceder licença especial nos seguintes casos: (...)” (BRASIL., CNT de 1941, art. 118).

A lei não definiu as expressões “repartição de trânsito” e “repartições concedentes ou licenciadoras”, de tal forma que tais autoridades eram estabelecidas nos termos do artigo 2º: “Cada Estado organizará, de acordo com as suas necessidades, os serviços administrativos destinados ao cumprimento dos dispositivos deste Código, obedecendo às normas gerais da legislação federal”. (BRASIL, CNT de 1941, art. 2º).

4.2 LEGISLAÇÃO ANTERIOR RECENTE

O Código Nacional de Trânsito de 1941 foi revogado pela Lei nº 5.108, de 21 de setembro de 1966, que instituiu o Código Nacional de Trânsito - CNT, cuja regulamentação, ocorreu somente em 22 de janeiro de 1968, com a publicação no Diário Oficial da União do Decreto nº 62.127, aprovando o Regulamento do Código Nacional de Trânsito.

O CNT de 1966 manteve uma sistematização e estrutura muito semelhante ao de 1941, com treze capítulos, usando linguagem diferenciada para titular assuntos idênticos ao anterior, inovando apenas ao criar um capítulo da “Administração do Trânsito” (Cap.II), que padronizou a estrutura dos órgãos Estaduais do Sistema Nacional de Trânsito e detalhou a composição dos órgãos da União e suas respectivas competências, quais sejam: o Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN, como órgão normativo e o Departamento Nacional de Trânsito - DENATRAN, como órgão executivo, o qual teve sua estrutura e competências definidas apenas no RCNT.

O próprio Código Nacional de Trânsito encarregou-se de estabelecer alguns conceitos de termos e expressões utilizados, mas sem qualquer preocupação sistêmica, fazendo-o ao longo do seu texto, como é o caso de “vias terrestres”, no artigo 2º, §1º e de “infração de trânsito” no artigo 94. O RCNT procurou preencher essa lacuna, incluindo em seu Anexo I - “Conceitos e Definições”, um rol de 32 termos, locuções ou siglas, com seus significados para efeito de aplicação da legislação de trânsito, mas ainda assim, insuficiente para resolver todos os casos de relevância. Tanto assim, que expressões como autoridades de trânsito, passageiro, condutor, lotação e tara, além de outras, foram sendo definidas ou conceituadas pelo CONTRAN, na medida em que era instado a fazê-lo, para resolver questões práticas e dúvidas que surgiam.

A competência das Polícias Militares, e, por conseguinte, do BPTRAN, com todo o seu leque de atribuições regulamentadoras, sempre foi tratada de forma lacônica e indireta pelo CNT e pelo CONTRAN, pois sequer utilizaram o nome da instituição “Polícia Militar” na lei, ou nas várias alterações que houve ao longo dos seus 31 anos de vigência. A expressão também sequer chegou a aparecer no texto do Regulamento ou em Resoluções, Pareceres e Decisões do CONTRAN, a não ser em casos para indicá-la em resposta a questionamentos. Daí a afirmação de que a

competência dos órgãos integrantes do Sistema Nacional de Trânsito, também não foi, adequadamente, definida na legislação, recentemente, revogada, apesar da grande evolução em relação à anterior.

A capacidade para aplicação das penalidades por infração de trânsito continuou indefinida até o instante da revogação da legislação, em 22 de janeiro de 1998. A imposição de penalidades de advertência escrita, de multa, de apreensão e de cassação de habilitação, foi perfeitamente definida nas regras dos artigos 30, incisos I, II e XII e 34, incisos I e III, ambos do RCNT, apoiados nos artigos correspondentes do CNT e também nas regras dos artigos 96, § 2º e 108, do mesmo código. Quanto à advertência verbal (art.188 do RCNT) e às penalidades de retenção, remoção e apreensão de veículos, nem a lei, nem o Regulamento e tampouco o CONTRAN especificaram se caberia sua aplicação às Polícias Militares, em razão de sua missão constitucional de preservação da ordem pública (ou na “manutenção”, até 1988) e de exercício da polícia ostensiva (art. 144, § 5º da CF de 1988).

4.3 LEGISLAÇÃO ATUAL

A Lei 9.503, de 23 de setembro de 1997, publicada em 24 de setembro e retificada em 25 de setembro de 1997, entrou em vigor em 22 de janeiro de 1998. Essa lei institui o Código de Trânsito Brasileiro - CTB, e atribui competência ao CONTRAN para regulamentá-la, ao contrário do que ocorreu na legislação anterior, que atribuiu ao Poder Executivo, genericamente, essa tarefa. Na experiência anterior, o Regulamento foi elaborado com objetivos mais amplos do que a lei lhe atribuiu: pretendeu-se fazer um que substituísse o próprio Código, o que resultou em complicações jurídicas e operacionais. Os problemas jurídicos decorreram do fato de que o RCNT não completou, satisfatoriamente, as lacunas da lei, repetindo-as, tão-somente. Muitos órgãos acharam que seria preferível usá-lo como suporte jurídico-legal e não a lei que lhe atribuiu competência, tendo até mesmo o CONTRAN passado a determinar em Resoluções que as infrações de trânsito deveriam ser punidas com base no Regulamento, e não no CNT.

Os problemas operacionais, imediatos e mais significativos, decorreram das opções diferenciadas entre os Estados, alguns usando a Lei para suporte básico de

seus atos e outros usando o RCNT, tornando impossível a padronização da linguagem informatizada e a troca de informações básicas em âmbito nacional.

Esta falta de padronização prejudicou a cobrança de multas por infrações cometidas em Unidade da Federação diversa da de licenciamento do veículo, gerando impunidade e descrédito no sistema. Também gerou dificuldade para montagem do sistema de aplicação de penalidades, como a apreensão e cassação de Carteiras Nacional de Habilitação, pelo DENATRAN, órgão executivo federal. É mister, ressaltar, que outros fatores, em especial os ligados à administração estadual, também contribuíram para o insucesso das pretensões do legislador de 1966.

O CTB foi alterado pela Lei 9.602/98, na mesma data em que entrou em vigor, ou seja, em 22 de janeiro de 1998. Hoje, já se discute a necessidade de modificações mais amplas, o que indica que a norma está em desacordo com interesses de grupos ou setores sociais, públicos ou privados. É uma repetição do que ocorreu na legislação anterior, que entrou em vigor no final de 1966 e em 28 de janeiro de 1967, o Decreto-lei nº 231 a alterou substancialmente.

Em 1973, o Ministério da Justiça baixava a Portaria nº 345-B, de 21 de setembro, constituindo comissão de revisão e sistematização da legislação de trânsito. Essas observações são feitas para alicerçar a afirmação de que a Lei atual está longe de ser norma assentada, com previsão de longa duração. Críticos não lhe faltam, tanto às regras de seu âmbito principal, o administrativo, como e principalmente, às regras de direito penal inseridas no Código de Trânsito, que estão sofrendo ataques de todos os quadrantes da área jurídica nacional.

Trata-se, portanto, de uma legislação em “constante ebulição”, o que é justificável na cultura brasileira, pois esta não assimilou, inteiramente, a marcante presença de veículos no seu dia-a-dia, crescente nos últimos anos, principalmente, pela concentração da população nos centros urbanos, grandes e médios, juntamente com o crescimento da frota em circulação.

Com a ausência de um regulamento único do CTB, é evidente que se espera do CONTRAN uma resposta às questões em aberto, de forma sistematizada, dando, tanto quanto possível, um corpo organizado às suas normas. De tal sorte, mesmo que não se constitua um Regulamento único, os assuntos não sejam tratados de forma repetitiva, superposta e às vezes contraditória, mantendo-se a coerência normativa e certa facilidade aos aplicadores da lei. Não há dúvidas de que os órgãos de trânsito estão sujeitos aos princípios básicos da legalidade, impessoalidade,

moralidade, publicidade e eficácia, conforme artigo 37 da CF. Mas essa missão torna-se mais árdua ao se buscar o conhecimento e a interpretação das normas, verdadeiros enigmas a decifrar, em certos casos. Esse papel regulamentador do CONTRAN pode vir até a ser facilitado pela sua nova composição, dada pelo Decreto nº. 2.327/97. O texto do CTB aprovado pelo Congresso Nacional sofreu vetos ao § 3º do artigo 10, referente ao CONTRAN, com as seguintes razões:

O novo Código de Trânsito Brasileiro requer um Conselho Nacional de Trânsito do mais alto nível para formulação da política e dos programas estratégicos afetos à matéria, sendo recomendável que tal órgão seja dotado de uma estrutura leve e ágil. Essa concepção poderá ser implementada se o referido Conselho passar a ser integrado tão-somente pelos próprios titulares dos Ministérios referidos na presente disposição. Por essa razão, estou opondo veto aos incisos (...) (BRASIL, CTB, 1997, art. 10).

Ainda que a experiência venha a ter sucesso, as dificuldades iniciais já se fizeram sentir, com a edição de uma série de Resoluções do CONTRAN, sob a égide da nova ordem. Ilustrando a crítica, cabe citar que a Resolução nº. 14 revogou a nº 2, ambas sobre equipamentos obrigatórios.

Numa análise mais profunda da Resolução nº. 14, que relaciona 29 equipamentos para veículos automotores e ônibus elétricos, além de fazê-lo, também para outros seis grupos específicos, observa-se que o CONTRAN repetiu normas anteriores, quais sejam: artigo 92 do RCNT e Resoluções nº 657/85, 767/93 e 734/89, todas do antigo CONTRAN e ainda a nº. 02/98, já do atual CONTRAN, revogada em razão das críticas que ensejou. Repete-se, assim, o problema da efervescência normativa, com suas naturais conseqüências para os aplicadores da lei e para o próprio cidadão, que, mesmo querendo cumprir a regulamentação, tem dificuldades efetivas para fazê-lo.

Com essas considerações, encerra-se este Capítulo, no qual se apreciou a evolução da legislação de trânsito brasileira. Procurou-se demonstrar a constante busca de adequação à realidade de cada momento, a dinâmica vigência das normas, caracterizando-a como uma parte do direito administrativo, e agora do penal, em constante efervescência regulamentadora, em razão das rápidas alterações sociais, políticas e demográficas da população e da falta de uma cultura assentada a respeito.

5 OS ACIDENTES DE TRÂNSITO

Acidente de trânsito é um termo que a lei nacional não definiu, mas consta do acordo sobre Regulamentação Básica Unificada de Trânsito (MERCOSUL), que diz: “Art. VII. 1 - Considera-se acidente de trânsito, qualquer fato que produzir dano em pessoas ou coisas como consequência da circulação de veículos”.

Há outro, de maior abrangência, dado pela Norma Brasileira 10697 (ou TB - 331, da ABNT), que classifica os acidentes de trânsito para efeito de pesquisa:

“Acidente de trânsito - todo evento não premeditado de que resulte dano em veículo ou na sua carga e/ou lesões em pessoas e/ou animais, em que pelo menos uma das partes está em movimento nas vias terrestres ou áreas abertas ao público. Pode originar-se, terminar ou envolver veículo parcialmente na via pública”.

A primeira, pela simplicidade, objetividade e por sua força legal e supranacional, deve prevalecer sobre a outra, que tem finalidade técnica específica.

O registro apropriado dos acidentes de trânsito ocorridos, a coleta de tais dados e a montagem de bancos acessíveis a consultas pelos órgãos e pessoas interessadas, ainda é um dos problemas a se resolver no Brasil. Muito trabalho e muitas ações estão à espera de tratamento. O primeiro passo necessário é a padronização de um registro dos fatos conhecidos, e a partir dele, ainda há um longo caminho a trilhar, pois nem mesmo a Polícia Militar do Estado conseguiu unificar um modelo de relatório. Alguns dados básicos, no entanto, são comuns a todos os modelos existentes, em uso, incluindo o BO/PM. Mas, o tratamento adequado do problema depende de um conhecimento mais aprofundado das ocorrências nominadas “acidentes de trânsito”, para diagnosticar corretamente suas causas, circunstâncias e consequências.

O uso de um registro de dados padronizado é a primeira necessidade a satisfazer, para depois se falar em sua ampliação a todo o território nacional. Com a sua implementação cada órgão iria coletar os dados e repassá-los ao órgão centralizador, para estudos, definição de políticas econômicas e de combate a causa do mal.

Assim, os dados existentes, embora possam e devam ser utilizados e divulgados, padecem do defeito de não refletir com exatidão a realidade. É uma imagem refletida com distorções, da qual serve de referência apenas o “vulto”.

Após as pesquisas efetuadas a respeito do assunto e da análise dos autos de infração, fazendo-se uma reflexão sobre o advento do Código de Trânsito Brasileiro, através do qual os municípios conquistaram a sua efetiva participação no Sistema Nacional de Trânsito, e a atuação da Polícia Militar do Paraná, através do Batalhão de Polícia de Trânsito, na Capital, chega-se a alguns pontos que merecem destaque.

A situação do trânsito, após a municipalização ocorrida no início de 1998, analisada até o final do ano de 2000, tomando-se por base o ano anterior à entrada em vigor do CTB, ou seja, 1997, quando os índices de acidentes estavam altos, nota-se que houve um aumento no número de acidentes com somente danos materiais atendidos no local e no número de mortes nos locais de acidentes, mas, no cômputo geral, houve uma diminuição no número de acidentes em 2,8%.

Observou-se que o Batalhão de Polícia de Trânsito, está com o seu efetivo de policiais-militares menor do que o previsto, quando da sua fundação. Mas, apesar disso, seus esforços estão voltados para as atividades de policiamento ostensivo fardado de trânsito, executando ações de competência estadual.

Verificou-se, também, que as infrações com abordagem direta ao condutor infrator no momento da infração, trazem melhor resultado, com baixo índice de autos arquivados, comparando aos autos sem abordagem direta.

Atualmente, o BPTRAN cumpre os objetivos da instituição e os anseios da sociedade, apesar da limitação de meios humanos e materiais, mas percebe-se que existe campo para implementação de novas metodologias de trabalho que podem trazer melhor resultado.

Existe a urgência e a necessidade de uma nova filosofia de emprego operacional voltada para a atividade de policiamento ostensivo geral, na qual o Comando e o efetivo empregado na atividade específica de trânsito estejam preocupados em fiscalizar a frota de veículos, através da abordagem direta aos condutores infratores, para que, ao mesmo tempo em que efetuam a fiscalização de trânsito, executem também o policiamento ostensivo geral, aumentando, desta forma, a segurança no trânsito e, de forma geral, acarretando a diminuição da criminalidade e da violência no trânsito.

Baseando-se em um critério objetivo de fiscalização, como é o caso da frota irregular por licenciamento vencido, nota-se a necessidade de priorizar as abordagens diretas, pois somente 2,36% da frota irregular foi regularizada por meio da fiscalização de trânsito, considerados os autos de infração por conduzir veículo sem registro ou licenciamento.

A conclusão é que se atingiram os objetivos de saber como o BPTRAN vem atuando em Curitiba, e de estabelecer uma nova estratégia de atuação em face da municipalização do trânsito, com o advento do CTB, para que venha ao encontro dos interesses da Instituição e da sociedade, aumentando a segurança no trânsito e diminuindo o número de acidentes.

Deixa-se como sugestão para novas pesquisas, um trabalho de apreciação individual das infrações de trânsito, visando estabelecer um Manual de Procedimentos para o policial-militar de trânsito, dada a complexidade para se aplicarem as normas contidas no Código de Trânsito Brasileiro.

Alicerçado nos fundamentos legais e doutrinários e na pesquisa realizada, no intuito de delimitar uma nova estratégia de atuação da Polícia Militar em face da municipalização, após algumas considerações, a qual possibilitou a concepção de algumas propostas abaixo apresentadas.

Inicialmente, a viabilização de suporte de recursos humanos e materiais, primeiramente com o reacompletamento do quadro organizacional do BPTRAN e, após, conforme a Doutrina de Emprego da Polícia Militar, com a aplicação de no mínimo 1 PM para cada 500 veículos licenciados, possibilitando, desta forma, uma resposta à sociedade, que cobra um posicionamento do organismo policial-militar.

A reestruturação da atividade fim do BPTRAN, para que o policiamento e a fiscalização de trânsito, sejam desenvolvidas nos moldes da sua atual segunda Companhia de Polícia de Trânsito, ou seja, para a realização de ações e operações policiais militares que priorizem a abordagem direta ao condutor infrator, através da ordem de parada, no intuito de fiscalizar as condições físicas do condutor e as características e equipamentos do veículo, bem como a documentação de porte obrigatório. Dentre as diversas formas de efetivar a fiscalização, temos o bloqueio policial, conhecido por "blitz"; operações de saturação em determinados lugares da cidade onde estejam ocorrendo elevados índices de desrespeito às leis de trânsito, comprometendo a ordem pública.

Operacionalizar e intensificar a utilização de novas tecnologias, como de *notebook* e de "coletores de dados", com base de dados atualizados da frota de veículos irregulares, pelos policiais-militares em permanência nos postos de bloqueio e empregados em viaturas de patrulhamento. Esses meios deverão estar à disposição para atendimento de acidentes, para que as abordagens dos veículos sejam feitas de forma específica, sem prejudicar a fluidez dos demais veículos, parando somente veículos irregulares.

A exemplo de Curitiba, diante do atual CTB, viabilizar o estabelecimento de convênios que atribuam competência, tanto para a Polícia Militar como para o município, para que possam atuar em toda sua plenitude e para que não haja prejuízo ao sistema de fiscalização, das Unidades do interior do estado, que ainda não o fizeram.

5.1 O ASPECTO SOCIAL: TRÂNSITO É NOTÍCIA

Todos os órgãos de comunicação, (a imprensa, o rádio, a televisão), de nível nacional, regional, local e mesmo internacional, noticiam diariamente os principais problemas do trânsito, nas cidades e nas estradas: congestionamentos, acidentes, perigos diversos, buracos, etc. Todos são responsabilizados: o motorista infrator, o veículo sem boas condições operacionais e de segurança, o governo que não zela pelas condições das vias e sua sinalização, a polícia que não fiscaliza, a justiça que não pune, a lei que não funciona e daí por diante. Ou seja, tem responsabilidade de todos. Essas notícias tendem a dar a medida da importância que esses fatores da circulação representam para a sociedade moderna: todos precisam fazer vários deslocamentos diários, pelos meios de transporte existente, em áreas bem concentradas (cidades) ou por extensas rodovias. Todos dependem desses deslocamentos para a sobrevivência econômica e para o lazer. A seguir, alguns exemplos de tais notícias recentes.

A Revista *Veja*, com o título "Vitória Parcial - Operação monstro consegue diminuir o número de mortes nas estradas durante o Carnaval" festeja o crescimento de 13% do total de acidentes em relação ao Carnaval de 1996, porque "as estradas

receberam 22% mais carros que o ano passado”. Ilustra a matéria com uma foto do congestionamento na Rodovia dos Imigrantes.³

E faz várias observações sobre o comportamento dos motoristas, cabendo destacar a informação de que uma pesquisa da Universidade de Toronto, no Canadá, pelos médicos Donald Redelmeier e Robert Tibshirani calcula que falar ao celular aumenta em até seis vezes a chance de acidente - o mesmo risco produzido pela ingestão de duas doses de uísque.

Outra matéria da mesma Revista, edição nº. 1512, 10 de setembro de 1997, na coluna “Trânsito”, à página 108, noticia a aprovação do novo Código de Trânsito pela Câmara dos Deputados e destaca uma das novas exigências, o airbag, obrigatório. Esse equipamento mereceu destaque, em muitas outras notícias pela polêmica que causou: embora seja inovação tecnológica com bons resultados na proteção de pessoas, é um equipamento caro e de acionamento acidental possível. Também foi destaque na matéria a obrigatoriedade dos catalisadores, para a proteção ambiental.

A associação entre dirigir veículos e ingerir bebida alcoólica é expressivamente ilustrada em outra matéria da mesma revista, edição nº. 1523, de 26 de novembro de 1997, página 115, assim intitulada: “Dado assustador - Pesquisa mostra que a esmagadora maioria dos acidentes de trânsito está ligada ao álcool”.

A partir da descrição de um acidente em Belo Horizonte, com duas mortes, a reportagem ressalta os efeitos da bebida alcoólica na reação motora de um condutor de veículo e divulga uma pesquisa realizada pela Associação Brasileira dos Departamentos de Trânsito — ABDETRAN — em hospitais e Institutos médico-legais em quatro capitais brasileiras, incluindo a federal, em que foram detectados altos percentuais nos envolvidos em 1.114 acidentes, nos quais se verificou que 75% dos motoristas feridos ou mortos haviam ingerido bebida alcoólica e que 30% deles apresentaram nível alcoólico acima do permitido por lei. O limite legal passou de 0,8 grama de álcool por litro de sangue na lei anterior para 0,6 grama na nova e atual regra.

A edição nº. 1530 da revista Veja, datada de 21 de janeiro de 1998, que circulou às vésperas da entrada em vigor do Código de Trânsito Brasileiro, trouxe longa reportagem a partir da página 64, com títulos como: “A força da lei contra a

³VEJA. Vitória Parcial. ed 1483. São Paulo: Abril, 1997, p. 38.

selvageria — Com punições e multas pesadas, o novo código tenta por fim à impunidade nas ruas e estradas” e “Bloquinho na mão — O que prevê a nova lei e como serão aplicadas as punições ao infratores”. A matéria é iniciada com uma frase que é atribuída ao escritor Francês Albert Camus em sua visita ao Brasil em 1949, a respeito das qualidades do motorista brasileiro e cita o número de pessoas que teriam morrido no trânsito, no interregno de tempo de quase meio século: 600.000 pessoas. E enfatiza a condição brasileira de liderança negativa em comparação com a situação do Trânsito em outros países.

Uma comparação especialmente significativa: cada grupo de 1000 carros mata uma pessoa por ano no Brasil; na Suécia, para cada morto circulam 6.900 veículos. A relação fica em sete para um. Se fosse num jogo de futebol, faria a alegria dos brasileiros. Como não é, o brasileiro paga a conta, embora muitos não saibam que estão pagando e ninguém sabe quanto está pagando. O texto ressalta campanhas e programas implementados em Curitiba e em Brasília, com resultados sensivelmente positivos e irradia otimismo com relação às novas regras do CTB e as possibilidades de que contribuam para melhorar o quadro brasileiro, assim sintetizado:

TABELA 1 – CAUSAS E CONSEQÜÊNCIAS DOS ACIDENTES DE TRÂNSITO

90%	DOS ACIDENTES SÃO CAUSADOS POR ERRO DO MOTORISTA
6%	POR MÁS CONDIÇÕES DAS VIAS
4%	POR DEFEITO DOS VEÍCULOS
62%	DAS MORTES OCORRIDAS NO TRÂNSITO SÃO POR ATROPELAMENTO
38%	DAS VÍTIMAS EM RODOVIAS FEDERAIS TÊM ENTRE 18 E 32 ANOS

FONTE: DENATRAN, DNER. Apud VEJA, edição 1530, p. 67

Por isso o ensaio de Roberto Pompeu de Toledo, com o título “A lei da selva tenta uma cartada”, publicado na página 98 da Revista Veja nº. 1531, de 28 de janeiro de 1998, dias em que o Brasil vivia a euforia da entrada em vigência do novo Código de Trânsito e os meios de comunicação publicavam grande quantidade de informações divulgadas a respeito da lei e da situação do trânsito, mas com qualidade e precisão duvidosas. Também surgem notícias abalizadas, bem fundamentadas, mas que não fazem muito sucesso entre o público leitor, justamente por ser consentânea com a realidade, com a razão e até com a lógica. O texto de

Roberto Pompeu de Toledo é transcrito aqui, a seguir, na íntegra, porque expressa com propriedade os objetivos a idéia a cerca do Código:

Coitados dos bêbados — e os seus direitos? E o direito de ir e vir do borracho ao volante?”. Quem tinha dúvidas sobre a existência, no Brasil, de um partido da lei da selva, perdeu-as nas discussões que precederam a entrada em vigor do novo Código de Trânsito Brasileiro. Contra ele desencadeou-se uma ofensiva compreendendo de bacharéis e jornalistas a anônimos que nessas horas a televisão costuma caçar nos cruzamentos. O código era pintado como abusado assustador talvez. Vendeu-se a idéia de que entrava em cena num clima de confusão e insegurança. Sobretudo, mesmo nas manifestações favoráveis, quase *sempre parecia que a questão se resumia a regras de trânsito* — digamos, uma etiqueta sobre rodas. Não se atinava para qual é, no fundo a causa. Sobre qual é a causa se falará adiante. Antes, sintetizamos os argumentos mais comuns contra o novo código:

A população não foi devidamente informada. Como se ninguém soubesse o que é sinal vermelho ou limite de velocidade. O Código não inova nas regras, mesmo porque elas são internacionais. Inova nas punições, tornadas mais severas. A população não está igualmente informada sobre as penas do Código Penal. Pela mesma lógica, o Código Penal deveria ser revogado, ou ter sua vigência suspensa, até que todos se informassem.

Deveria ter havido mais debate. Seria bom que esse argumento, tão comum no Brasil, viesse acompanhado do que se entende por “debate”. O novo Código começou a ser elaborado há dez anos. Havia quatro, estava no Congresso. Alguns contestarão a eficácia de nossas situações representativas. Querirão plebiscito. Outros entenderão por debate a dramatização do assunto pela imprensa e reclamarão que isso, em regra, só acontece na última hora. Será um avanço definir o que é debate e, também, o ponto em que ele se torna insuficiente.

As multas são pesadas. Torná-las pesada foi a razão de ser do novo Código. Por prevê-las suaves, considerou-se que o velho estimulava o desrespeito.

Multas altas incitam a corrupção do guarda. A construção de estradas por empreiteiras, pelos valores envolvidos, incita mais corrupção ainda. E que dizer do controle do sistema financeiro pelo Banco Central, caso em que os valores sobem aos céus? Nos três exemplos, cujo ponto comum é a relação entre particulares e agentes do Estado, a lógica aconselha o combate à corrupção. Não parece viável a alternativa de revogar, não só as multas de trânsito, mas as estradas e o Banco Central.

O Código favorece a indústria da multa. Desde que o Brasil é Brasil, este é um dos mais diletos argumentos em favor da impunidade. Se as multas são aplicadas maciçamente, estaria caracterizada a má-fé de autoridades cuja verdadeira intenção seria reforçar suas receitas. Admita-se a existência de governantes que, normalmente relaxados, acordam para a aplicação da lei nesse intuito. O ponto, porém, é: cometeu-se ou não a infração? Se se cometeu, não há do que reclamar, Se não, recorra-se, denuncie-se, esperneie-se.

Devia-se educar, não punir. A humanidade ainda procura um método bem-sucedido de educação dissociado de punição. Na escola vige um sistema de notas. Summerhill, a famosa escola sem castigo dos anos 60, é apenas um sonho, ou, segundo alguns, um pesadelo. Não há estímulo à boa conduta que não suponha a contrapartida da pena.

Faltam condições para a boa fiscalização do trânsito. E também da sonegação, e do contrabando, e do proxenetismo, e do tráfico de drogas, e... Aconselha-se a lutar pela melhoria das condições de fiscalização. É mais prudente que a alternativa de legalizar as infrações de trânsito, a sonegação, o contrabando, o proxenetismo e o tráfico.

O novo Código de Trânsito convida os brasileiros a ingressar num novo patamar de civilização. É mais que uma etiqueta sobre rodas. Não que não tenha falhas. Mas desacreditá-los porque, por exemplo, é difícil multar pedestres é, nas palavras do especialista em transporte José Carlos Melo, desmoralizar a causa.

A causa é o respeito entre as pessoas e, no limite, à vida. Morreram no trânsito, no Brasil, somados os anos de 1995 e 1996, 52.4196 pessoas. É mais do que os americanos mortos no Vietnã — 47.369. Por isso, o doutor Aloysio Campos da Paz, diretor dos hospitais do aparelho locomotor da rede Sarah, costuma comparar sua instituição aos hospitais para mutilados de guerra do Veterans Administration Medical Center dos Estados Unidos. Das 45.332 pessoas admitidas nos quatro hospitais Sarah no ano passado, 15.853 eram acidentadas de trânsito.

Consideradas só as lesões graves, como as medulares ou as cranioencefálicas, as proporções são de 49% de vítimas do trânsito no primeiro caso e 72,3% no segundo. Outra pesquisa, totalizando dados dos DETRANS em quatro cidades (Brasília, Recife, Curitiba e Salvador), no ano passado, concluiu que em 61% dos acidentes o motorista estava alcoolizado. Será razoável condoer-se dos que dirigem de pileque porque agora terão de pagar multa de 865 reais?

As publicações até aqui citadas e a reproduzida, todas propositadamente de um único veículo de comunicação, a Revista semanal “Veja”, pretendem aquilatar e ilustrar a presença, a freqüência e a natureza das notícias que pululam em todos os demais meios de comunicação, que são inumeráveis. Também procura demonstrar a motivação pela escolha do tema e justificar sua importância social, conforme brevemente feito na introdução. Sobre os objetivos deste trabalho, as querelas jurídicas que o novo Código suscitou, mais ainda sem entrar na questão específica de interesse direto da Polícia Militar (e das Polícias Militares), reproduzir-se-á dois textos sucintos, publicados no Jornal Diário Popular, nos dias 12 e 22 de abril de 1998, respectivamente.

O primeiro é da lavra de um jurista, o advogado criminalista e professor LUIZ FLÁVIO BORGES D'URSO, com o título “Crimes de Trânsito”:

O novo Código de Trânsito Brasileiro — Lei 9.503 de 23 de setembro de 1997, vigente desde o dia 22 de janeiro de 1998, estabeleceu alguns crimes novos e penas mais severas para os crimes que já eram previstos no Código Penal”.

Entendemos que era desnecessária a previsão de tipos penais nesse novo diploma legal, de modo que o Código Penal vigente já se mostrava bastante adequado à punir as condutas criminosas perpetradas por meio de trânsito, mesmo que necessário alguns ajustes.

Preferiu o legislador inaugurar novo capítulo penal, bem mais severo e absolutamente descompassado da codificação penal vigente, representando um verdadeiro absurdo.

Passemos a verificar esses crimes. No art. 302, vemos que o homicídio culposo, aquele pelo qual, alguém mata outra pessoa, num acidente de trânsito, por negligência, imperícia ou imprudência. Neste crime, a pena foi aumentada para detenção de 2 a 3 anos e mais a suspensão da habilitação. (sic)

O art. 303 prevê a Lesão Corporal culposa, nos casos em que o condutor lesiona alguém com seu veículo, sem ter intenção, também por negligência, imperícia ou imprudência. Aqui as penas foram muito elevadas e passaram a ser de detenção de 6 meses até 2 anos, além da suspensão da habilitação. Chama a atenção o absurdo dessa majoração em um exame sistemático da lei penal, pois o Código Penal prevê para lesão corporal dolosa, portanto mais grave pena da metade da prevista neste art. 303. Vale dizer, que o agente terá melhor resultado prático no processo, se admitir que atropelou por querer, do que justificar que foram acidente. (sic)

A omissão de socorro, que sempre foi crime também está prevista no art. 304, com pena de 6 meses a 1 ano e suspensão da habilitação. Isto é, se alguém deixar de prestar socorro, podendo fazê-lo, comete este crime, que prevê pena também, quando da impossibilidade do sujeito socorrer a vítima diretamente, não solicitar auxílio.

Uma novidade é o crime de se Afastar do Local do acidente — art. 305. Assim, qualquer pessoa que se veja envolvida num acidente de trânsito, mesmo que não tenha havido vítimas, terá de permanecer no local, pois caso contrário, se retirar do local para afastar-se da responsabilidade civil ou penal agora é crime, prevista pena de detenção de 6 meses a 1 ano.

Este crime, a nosso ver, é uma barbaridade jurídica, pois invoca uma obrigação moral, como sendo obrigação legal penal.

Dirigir alcoolizado agora é crime, previsto no art. 306. Dessa forma quem for surpreendido alcoolizado ou sob influência de outra substância de efeito semelhante ao do álcool, como por exemplo, os tóxicos, poderá ser condenado a uma pena de 6 meses a 3 anos de detenção, além da suspensão da carteira de habilitação. Há análise que se obriga neste tipo, que é a da verificação do dano potencial, porquanto se inexistesse esse risco, o tipo não foi preenchido, não havendo crime.

Aquele que dirigir durante o período que sua carta estiver suspensa, ou que não entregar carta de habilitação quando for ordenado a fazê-lo, comete o crime previsto no art. 307 do novo Código, que estabelece pena de detenção de 6 meses a 1 ano. Este tipo penal justificasse, pois de nada adianta prever a suspensão da carta, se não houver temor em se dirigir nessa situação, pois caso contrário a lei seria inócua.

Outro crime gravíssimo é o do racha, previsto no art. 308, que são as corridas não autorizadas pelas ruas. Para estes casos, a pena também é severa, de detenção de 6 meses a 2 anos além da suspensão da carta de habilitação. Vale neste caso, o comentário feito no artigo 306, no que diz respeito ao dano potencial.

Dirigir sem carta passa a ser crime, punido com detenção de 6 meses a 1 ano, conforme estabelece o art. 309 do Código novo. Com estas mesmas penas se pune quem entregar o carro a alguém que não tenha habilitação, ou que não tenha condições de dirigir com segurança, crime previsto no art. 310 a seguir.

A velocidade passa a ser crime, quando o motorista trafega em velocidade incompatível com o local, em razão de escola, hospital ou grande concentração de pessoas, o que é punido com detenção de 6 meses até 1 ano, conforme previsto no art. 311.

Comete crime também aquele que inova o local do acidente, ou seja, modifica o local dos fatos para ter vantagem, iludir a polícia ou o juiz. Neste caso, o Código prevê pena de 6 meses a 1 ano de detenção, de acordo com o art. 312.

Por derradeiro, há que se lembrar que os delitos de menor potencial ofensivo, com pena máxima cominada de até 1 ano, estão sob a égide da Lei 9099/95, portanto sujeitas ao Juizado Especial Criminal. Embora praticamente todos os tipos penais estejam sobre o procedimento da Lei 9099/95, excetuando o homicídio culposo, ainda há que se proceder ao Inquérito Policial, inclusive admitindo-se a prisão em flagrante delito, para os tipos dos arts. 303, 306 e 308 dessa nova Lei. Faz-se a ressalva da necessidade da representação para se autorizar o procedimento.

Assim demos uma visão geral dos crimes previstos pelo Código de Trânsito Brasileiro, objetivando esclarecer a população sobre essa nova lei que está vigente e pouco conhecida.”

Nota: A pena do art. 302 é de dois a quatro anos.

O outro texto é matéria assinada pelo jornalista EDUARDO VALLIM, com o título “Psicólogo prevê muitas ações contra o Código de Trânsito” e foi escolhida pelo significado precioso que contém, pois o entrevistado, o reconhecido psicólogo SALOMÃO RABINOVICH, expressa sua opinião acerca dos aspectos jurídicos do CTB, demonstrando inconsistência em vários pontos destacados pela publicação, que traz também um breve posicionamento do Dr. GERALDO DE FARIA LEMOS PINHEIRO Desembargador aposentado:

Motorista, fique tranqüilo. Você não é o único que, ao tirar o carro da garagem e colocá-lo nas ruas da cidade, não faz a mínima idéia de quais artigos do Código de Trânsito Brasileiro estão em vigor. E mesmo os que estão regulamentados podem ser anulados pela Justiça, na opinião do psicólogo Salomão Rabinovich, especialista em trânsito há mais de 20 anos e presidente da Associação das Vítimas de Trânsito (Avitran). Quando as pessoas perceberem que muito ainda não foi implantado e outros aspectos são inconstitucionais, teremos uma enxurrada de ações na Justiça, fazendo o código cair no vazio”, prevê Rabinovich”.

O psicólogo acredita que o novo código, ao substituir o anterior, de 66, acabou não sendo concebido de forma moderna, resultando em uma difícil compreensão para a sociedade. As complicações, no entanto, não representam o pior da nova lei, na opinião de Rabinovich. Ele diz que, com grande parte dos artigos deixados para regulamentação posterior, o motorista fica sem saber o que deve ou não fazer ao dirigir. “Desde 23 de setembro de 97, quando entrou em vigor, o Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN) vem fazendo regulamentações sem que haja informação suficiente à sociedade. Estamos exigindo do Governo que publique imediatamente essas determinações em jornais, disse Rabinovich. A falta de esclarecimento aos motoristas, segundo ele, reforça a idéia de que o código funciona apenas para arrecadar dinheiro com o incentivo à “indústria de multas”.

Além de não saber o que está ou não em vigor, o motorista, segundo o presidente da Avitrans, pode ter outro bom motivo para ir à Justiça pedindo anulações de multas, por exemplo. Segundo ele, o código não especifica o Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN) como órgão normativo do trânsito no país. Dessa maneira, todas as decisões por ele podem ser consideradas nulas nos tribunais. “É melhor jogar esse código fora e reescrever tudo novamente”, sugere Rabinovich, que gostaria de ver os crimes de trânsito como capítulo do Código Penal.

Ele lembra de alguns artigos que andam gerando tumulto e confusão. Não se fixa, por exemplo, idade mínima para dirigir — fala-se que pode fazê-lo a pessoa passível de ser responsabilizada criminalmente. Com a discussão de abaixar essa idade, atualmente em discussão no Congresso, o limite mudaria também para os condutores. “Se abaixarem para 12 anos, crianças poderão dirigir?”, pergunta.

A falta do direito de ampla defesa é outro ponto preocupante, na visão da Avitrans. Principalmente quando a Carteira Nacional de Habilitação (CNH) pode ser tirada do motorista por autoridade policial, sem antes haver julgamento. O instrutor de auto-escola e o examinador, de acordo com a nova lei, podem ser responsabilizados pelos crimes de trânsito cometidos por seus alunos. Quando é permitido ou não dar ré? Dirigir com o braço na janela, mesmo que ainda segurando a direção, é passível de multa? Quando o barulho de um alarme pode irritar o policial de trânsito e resultar em penalidades ao motorista? Pisca-alerta só deve ser usado em casos de emergência, mas quais são eles? “Alguém que precisa ir correndo ao banheiro não deixa de estar em uma dessas situações”, provoca o presidente da Avitrans. “Caberá à Justiça determinar”.

O desembargador Geraldo de Faria Lemos Pinheiro concorda em parte com as colocações de Rabinovich e acha que apenas quando o Judiciário se pronunciar sobre o assunto é que ficaremos sabendo quais artigos do código são inconstitucionais. Isso vai demorar, segundo ele, pelo menos mais um ano — tempo de as ações caminharem por várias instâncias e chegarem ao Supremo Tribunal Federal (STF), a quem caberá a palavra final.

Lemos Pinheiro considera que o DENATRAN, por existir desde 67, pode sim continuar sendo órgão de trânsito, mas também lembra de outras imperfeições no Código Brasileiro de Trânsito. A maior seria mesmo a falta do amplo direito de defesa no momento em que o motorista perder a carteira por decisão de autoridade policial. “A CNH vai passar a ser documento de fé pública, substituindo até a identidade. Como alguém poderá retê-la?”, questiona o desembargador.

Ele disse que ninguém é obrigado a passar pelo bafômetro ou fazer exame de dosagem alcoólica. Para aqueles que se sentirem coagidos em fazê-los, sugere tentar anular sua validade na Justiça, para que o Juiz não o leve em conta no tribunal. Lemos Pinheiro considera, no entanto, que ninguém pode entrar na Justiça alegando não saber quais artigos estão em vigor. “Na falta de regulamentação, vale o que o código anterior estabelecia”, avisa.

5.2 A FROTA DE VEÍCULOS EM CURITIBA E SUA EVOLUÇÃO

O veículo é dos elementos básicos componentes do trânsito, juntamente com a via e o próprio homem, todos interagindo com o ambiente em que se encontram.

O CTB traz em seu Anexo I o rol de 113 termos e expressões, procurando defini-las. 25 deles destinam-se a tipos ou espécies de veículos. O termo “veículo” não foi objeto de definição.

O Dicionário Escolar de Língua Portuguesa, de FRANCISCO DA SILVEIRA BUENO, assim define: “Veículo, s.m. Qualquer meio de transporte; carro, tudo o que transmite ou conduz; aquilo que...” “. Essa definição é suficiente para a finalidade pretendida.

O CTB dedica o Capítulo IX aos veículos, classificando-os quanto à tração, quanto à espécie e quanto à categoria (art.96) e atribuindo ao CONTRAN a tarefa de definir-lhe as características, as especificações básicas, a configuração e as condições necessárias ao registro, licenciamento e circulação (art.97), os pesos e dimensões (art.99), a lotação em número de passageiros ou em peso (art.100), as regras para cargas indivisíveis (art.101) e para cargas em geral (art.102).

A Seção II deste Capítulo é designada como “Da Segurança dos Veículos”, fixando regras gerais de segurança e também de equipamentos obrigatórios, assim como de várias outras regras sobre veículos (artigos 103 a 113). Deverão ser complementadas pelo CONTRAN, que até agora regulamentou os equipamentos obrigatórios (Resolução nº. 14/98) e limites de peso e dimensões (Resolução nº. 12/98). Deve complementar os regramentos faltantes, preferencialmente utilizando-se das Resoluções já existentes sobre os veículos e suas cargas, que continuam vigorando, no entendimento que parece prevalecer. As regras da Convenção sobre Trânsito Viária, assinada, ratificada, sancionada e publicada em Diário Oficial da União, estando em plena vigência, portanto, deve ser levada em conta.

Os progressos da indústria automobilística mundial estão presentes no Brasil, com a produção, importação e conseqüente circulação de veículos em número sempre crescente nas últimas décadas. A tabela a seguir demonstra a evolução numérica que se pretende realçar, para ênfase da atualidade do tema:

Não é preciso, portanto, um exercício mental muito complicado para percebermos que a cidade de Curitiba, desde o ano de 2002 tem sua frota de veículos aumentada mês a mês. Portanto, de 2002 para 2003 o aumento foi de 29.704. De 2003 para 2004 de 52.014. De 2004 para 2005 foi de 63.854 e apenas nestes últimos cinco meses cresceu 20.925. De notar-se que a presença do Batalhão de Trânsito, nas ruas de Curitiba, se torna cada vez mais imprescindível, porque a crescente frota de veículos mostra o igual crescimento da população.

TABELA 2 – EVOLUÇÃO DA FROTA DE VEÍCULOS NO MUNICÍPIO DE CURITIBA

ANO	MUNICÍPIO
2002	761.582
2003	791.286
2004	843.300
2005	907.154
2006 ¹	928.079

FONTE: DETRAN/PR

(1) Dados observados até o mês de maio de 2006.

O policial-militar nas ruas da cidade exercerá, por certo, maior impacto na segurança pública, pois o aumento da frota e o da população traz consigo o roubo, furto desse tipo de propriedade e que somente a presença ostensiva da Polícia Militar, através desse segmento poderá inibir. O marginal e até o próprio infrator, já está comprovado, tem muito mais respeito pelo militar do que pelo agente municipal que não significa para ele um agente treinado e preparado como quem irá se confrontar, como é o caso do policial-militar.

5.3 CAUSAS

Os acidentes de trânsito ocorrem em consequência de três fatores básicos, que podem ser chamados de triângulo assassino:

- a) Imprudência - quando o condutor faz errado o que sabe fazer certo;
- b) Imperícia - quando o motorista faz errado porque não sabe fazer certo;
- c) Negligência - o motorista não faz nada de errado, mas deixa de fazer o certo.

Grande maioria dos motoristas brasileiros convive com um comportamento de autoconfiança, achando que acidentes de trânsito só acontecem com os outros, nunca com eles. Ultrapassar em locais proibidos, não respeitar as normas de trânsito, nem a sinalização é comportamento gerador de acidentes, que caracteriza imprudência.

A imperícia, que também causa grandes e violentos acidentes no trânsito, merece outro tipo de atenção. Quando o condutor do veículo faz errado porque não sabe fazer certo, é devido a sua má formação como motorista e à facilitação da Carteira de Habilitação em grande maioria dos casos. As Auto-escolas no Brasil preocupam-se em ensinar ao aluno como obter a habilitação, não como dirigir.

Adquirindo carteira sem as mínimas condições de conduzir um veículo, o motorista acha estar fazendo certo, passando a ter uma ilusão que é conhecedora das formas e normas do trânsito.

Quando não faz nada de errado, mas deixa de fazer o certo, o condutor é negligente podendo causar sérios acidentes de trânsito. Como exemplo, tem-se o proprietário que deixa seu carro em mau estado de conservação, podendo a qualquer momento causar um acidente.

5.4 CONSEQUÊNCIAS

São várias as consequências dos acidentes de trânsito. Além dos aspectos materiais e familiares, há que se considerar, também os aspectos emocionais que envolvem pessoas. Enquanto uma pessoa morre em virtude de doença ou naturalmente, a vítima de acidente tem o curso de vida interrompido bruscamente e de forma violenta. Se o acidente for considerado a nível individual, suas consequências são os danos físicos (temporários ou permanentes) danos mentais e a morte. No nível familiar, é considerada a diminuição do padrão de vida da família da vítima. Já no nível coletivo, os acidentes de trânsito geram uso não produtivo dos impostos, despesas de hospitalização, pagamento de seguros e indenizações, paralisação do trabalho e conseqüente perda de produção e até o consumo de recursos escassos (sangue, por exemplo). Segundo dados do Relatório Executivo da ANTP e IPEA o custo total de acidentes de trânsito nas áreas urbanas do Brasil em 2003, ficou em torno de 5,3 bilhões de reais (ANTP, IPEA, 2003, p. 33). Ainda de acordo com dados do Relatório Executivo da ANTP e IPEA, um acidente de trânsito somente com danos materiais nas áreas urbanas do Brasil custa em média R\$ 3.262,00, com feridos R\$ 17.460,00 e com mortos R\$ 144.478,00, (ANTP, IPEA, 2003, p. 39).

6 SITUAÇÃO DO TRÂNSITO DE CURITIBA

A cidade de Curitiba, ainda goza do privilégio de, apesar de um grande centro, ter o trânsito de seus veículos com fluxo normal. Exceto nos horários que medeiam entre 1730h e 1930h de segunda a sexta.

Dentro de aproximadamente 10 anos, com o crescimento acelerado que se está imprimindo à cidade, certamente a população encontrará grandes dificuldades de locomoção, com o volume aumentado do número de acidentes. Para suplantarmos essas dificuldades será absolutamente necessários que a Instituição invista na formação de mais policiais-militares e na ordem de pelo menos 1500 (um mil e quinhentos) homens a mais.

6.1 EVOLUÇÃO DO EFETIVO DO BPTRAN E OS ACIDENTES DE TRÂNSITO REGISTRADOS EM CURITIBA NOS ÚLTIMOS 5 ANOS

O Trabalho do BPTRAN, na cidade de Curitiba, é extremamente relevante se formos considerar que as operações realizadas cumprem um papel importantíssimo, quando fiscalizam o condutor e o seu veículo.

Assim não se trata, apenas, a sua missão, de ver as condições legais da documentação e da propriedade do veículo, mas fundamentalmente, através do policiamento ostensivo de verificar se as pessoas, que os conduzem, estão embriagadas; se esses carros foram furtados ou roubados, se estão em condições de trafegarem com segurança pelas vias urbanas, enfim é todo um arcabouço de atribuições, que não competem ao Município e que fazem dessa Unidade policial militar, uma Unidade de elite com um trabalho imprescindivelmente técnico e absolutamente indispensável ao convívio social e segurança dos demais condutores e pedestres que perambulam por aqui e ali em Curitiba.

Em que pese a concretude dessa realidade, nos últimos 5 anos, o seu efetivo tem sido reduzido paulatinamente e querendo ou não estatisticamente o número de acidentes aumentado na razão inversa, confirmando, destarte, que os investimentos em pessoal, repletando-o de maneira a se aproximar, pelo menos do previsto em seu quadro (710 homens) constitui-se, hoje, em uma verdade absoluta. Trata-se

de investimento em segurança pública, garantia à tranqüilidade para as pessoas que trafegam diariamente pela cidade e certeza de punição contra os infratores que perambulam perigosamente, também pelos mesmos locais, misturando-se àqueles que necessitam trabalhar, mas com a certeza de que o Estado garantir-lhes-á a ordem, a paz de espírito de que tanto precisam para retornar às famílias com a garantia de sua integridade física e o seu patrimônio intacto. A tabela abaixo mostra a realidade:

TABELA 3 - DEMONSTRATIVO ENTRE O NÚMERO DE ACIDENTES REGISTRADOS EM CURITIBA E O TOTAL DE EFETIVO DO BPTRAN NOS ANOS DE 2001 E 2005

ANO	TOTAL DE ACIDENTES ¹	TOTAL DE EFETIVO ²
2001	25110	427
2002	26152	432
2003	27535	414
2004	26507	423
2005	25679	372
2006	26152	362

FONTE: BPTRAN

(1) O total de acidentes registrados pelo BPTRAN incluem os acidentes registrados no local e as queixas registradas no BPTRAN.

(2) O efetivo previsto para o BPTRAN é de 710 policiais-militares.

De 2001 a 2005 houve perda de 55 homens o que equivale a um percentual de 12,9%. Note-se o previsto é de 710 policiais-militares. Caso comparemos com o ano de 2001, já estava defasado em 283 homens o que equivale a um percentual de 39%. No ano de 2005 foi, ainda maior, ou seja, de 338 policiais-militares equivalente a um percentual de 47,6%.

Conclusão, mais terrível do que essa é a de que, no ano de 1955 e para aquela população, o efetivo existente era de 586 policiais-militares. Hoje 51 anos depois e com a atual população o BPTRAN conta com um contingente de 362 militares.

Portanto, quando se trata de prevenção o investimento em efetivo que se traduza em mais homens nas ruas é absolutamente indispensável. Não existe como evitar os acidentes, sem que o homem vá as ruas para educar, orientar ou mesmo aplicar a legislação.

6.2 ATIVIDADE DE TRÂNSITO E SUA ESPECIALIDADE – PAPEL TÉCNICO

O seu efetivo é técnico. Os seus oficiais e praças dedicam grande parte de seu tempo ao estudo e interpretação de legislação. Para que outros Batalhões assumam essa parte, esses policiais-militares terão que, também ser técnicos, portanto especializado nessa área. Tanto os oficiais como os praças, que atuam no BPTRAN, como já disse, mas é preciso repetir, dedicam a maior parte de seu tempo ao estudo da legislação, que volumosa, se formos verificar as alterações que acontecem na própria Lei 9.503, de 23-9-1997 (Código Nacional de Trânsito), e a quantidade de Resoluções que são editadas, quase que mensalmente, regulamentando os artigos do próprio Código de Trânsito Brasileiro. Logo, presume-se que os oficiais e praças das Unidades Operacionais, que já ocupam, porque essa é a sua prioridade, o seu tempo trabalhando e planejando a área operacional, de combate à criminalidade, por mais que queiram, não terão espaço em suas agendas para se preocuparem com mais essa tarefa.

Além do que, o que se cobra, hoje, principalmente da Polícia Militar, é o combate direto à criminalidade, certamente quando se exigir, do Comandante do Batalhão Operacional, uma solução imediata para reduzir esses índices, em sua área de circunscrição, se valerá desses efetivos para responder aos reclamos, tanto da sociedade, como das autoridades, deixando mercê, dos abusos no trânsito, outra grande parcela da sociedade, pois os poucos que ficarem com a atividade, além de não darem cabo da missão, não terão o tempo necessário e imprescindível para se atualizarem, permitindo que muitos desses autos de infração sejam arquivados ou por inconsistência⁴, ou irregularidade⁵.

Destarte o trânsito, como sistema viário, é um dos fenômenos que registra as mais expressivas transformações do século XX - e assim será, ainda por algumas

⁴Auto *inconsistente* é aquele que noticia coisa que, juridicamente, não aconteceu. Por exemplo, notificação e motorista de caminhão transitando sem o capacete. Sua cobrança gera direito à restituição do indébito, assim como indenização por danos - DA INCONSISTÊNCIA OU IRREGULARIDADE DO AUTO DE INFRAÇÃO – CUNHA, Irineu Ozires – Intranet, página da Polícia Militar do Paraná.

⁵ O *irregular* pode ser convalidado pela ausência de impugnação ou recurso, sendo justa a sua imputação de penalidade, depois de todas as fases do processo administrativo de trânsito em caso de inércia do infrator. DA INCONSISTÊNCIA OU IRREGULARIDADE DO AUTO DE INFRAÇÃO – CUNHA, Irineu Ozires – Intranet, página da Polícia Militar do Paraná.

décadas. Há algum tempo, sem regramentos apropriados e sem aplicação severa das leis, o Brasil tornou-se um dos países com os mais altos índices de crimes, infrações e acidentes de trânsito, ocupando lugar de destaque e preocupação de todos os segmentos da sociedade. Como disse, no ano de 2005, foram registrados, somente em Curitiba, “um total de 13.524 acidentes de trânsito urbano, sendo 6.588 com lesões corporais, resultando a morte de 91 pessoas no local do sinistro e ocasionando ferimentos em 8.234 pessoas” (BPTRAN, 2005, p.3).

Se o BPTRAN vier a ser extinto, é de se supor que esses índices aumentarão, ainda mais. O problema é o peso que o Batalhão de Polícia de Trânsito exerce, na Segurança Pública, da cidade de Curitiba e na arrecadação de fundos para o FUNRESTRAN, que subsidia a compra de viaturas, armamento e equipamentos para a Polícia Militar.

6.3 ATUAÇÃO DO BPTRAN

Necessário dizer que o BPTRAN é Unidade Operacional da Polícia Militar que atua em todas as áreas cumprindo, não apenas a missão designada pela Lei 9.503, de 23 de setembro de 1977 (CTB), porém agindo igualmente como Batalhão de combate à criminalidade, pois enquanto verifica documentos aproveita para realizar busca pessoal e apreender armas, drogas, veículos roubados. Entrementes o seu maior papel está na educação, conscientização e mudança de comportamento de crianças, adolescentes e adultos respectivamente.

6.3.1. O BPTRAN como Referencial na Área de Trânsito

O Código de Trânsito Brasileiro trouxe aos brasileiros uma das legislações de trânsito mais modernas e mais avançadas do mundo, apesar de alguns posicionamentos contrários. Esperava-se uma mudança de comportamento por parte dos usuários do trânsito, principalmente por parte dos motoristas, que, sob o rigor de punições mais severas, pudessem trafegar com mais civilidade e respeito às outras pessoas que diariamente transitam pelas ruas, avenidas e rodovias do nosso país.

É bem verdade que algumas conquistas já foram alcançadas, como: maior rigor na habilitação de condutores, aumento no valor das multas, perda de pontos no prontuário, dentre outras. Há ainda muito que fazer para que os usuários do trânsito e a própria estrutura do sistema que administra esse setor, sejam melhorados. Todo o esforço das autoridades, vinculadas de alguma forma a essa atividade, e da sociedade em geral, devem estar voltados para a solução dos problemas gerados pelo trânsito, que vêm crescendo a cada dia, com o aumento da frota de veículos em circulação em Curitiba.

No atual ritmo de produção das montadoras instaladas no país, como também no volume de importações de veículos, a frota paranaense deverá ter o seu número dobrado em menos de dez anos e é necessário que a infra-estrutura das cidades, também consiga acompanhar esse crescimento, a fim de se evitar o caos. Os trabalhos de humanização do trânsito que vêm sendo desenvolvidos ganham maior importância a cada instante, na medida em que a sociedade do Paraná toma consciência da gravidade da situação e das conseqüências econômicas e sociais provocadas pela violência no trânsito.

Porque os acidentes de trânsito acontecem? É a pergunta que se faz no momento em que presenciamos as grandes tragédias. Aprendemos que é possível conhecer as causas e circunstâncias em que estes ocorreram, a partir do estudo sistematizado dessas ocorrências, e que, de acordo com dados estatísticos, mais ou menos noventa por cento dos acidentes registrados, tiveram como causa falhas humanas provenientes de: frustração, cansaço, revolta, expressão de alegria, distração, imaturidade, insegurança, alcoolemia, instabilidade emocional, imprudência, imperícia, excesso de confiança, busca de auto-afirmação, direção perigosa, abuso da velocidade, desrespeito à sinalização, falta de rigor na aplicação das leis, o que leva à sensação de impunidade, dentre outros.

Com relação a educação para o trânsito, partimos do princípio de que a sua falta é uma das causas que contribuem para a ocorrência dos acidentes, porque em muitos casos os envolvidos não foram devidamente educados para o cumprimento das leis. Uma fiscalização competente e eficiente, também inibe a imprudência, pois atua diretamente no aspecto psicológico, político e econômico, refletindo diretamente no bem estar social. Valores astronômicos são gastos em conseqüência dos acidentes de trânsito, tanto nos reparos em avarias dos veículos ou outros bens

sinistrados, como também nos atendimentos médico-hospitalares, em indenizações vultosas e outras despesas provenientes desses acontecimentos, como por exemplo, o abalo do sistema previdenciário através do pagamento de pensões por morte e aposentadorias por invalidez, surgidas de fatos trágicos no trânsito.

O direito à educação específica para o setor já está contemplado no artigo 74 Código de Trânsito Brasileiro, o qual estabelece que a educação para o trânsito seja direito de todos e constitui dever prioritário dos órgãos componentes do Sistema Nacional de Trânsito. Esse trabalho educativo deve ser desenvolvido nos locais de grande aglomeração de pessoas, como: escolas em todos os níveis, associações comunitárias, reuniões de funcionários das grandes empresas de transporte de cargas e de passageiros, bem como junto aos motoristas de táxi, aos motociclistas, aos ciclistas, aos carroceiros, aos catadores de papéis, aos pedestres e aos demais usuários da via pública.

A Polícia Militar, também é componente do Sistema Nacional de Trânsito, conforme estabelece o inciso VI do artigo 7º da Lei nº. 9.503/97 (C.T.B.). Sendo assim, é um dos órgãos responsáveis pela educação para o trânsito nos Estados da Federação Brasileira. No Estado do Paraná, a Polícia Militar está presente na fiscalização do trânsito nos centros urbanos e nas rodovias estaduais para cumprir sua missão constitucional de garantir a segurança e o bem estar dos cidadãos, fiscalizando e autuando os condutores infratores, mas é deficiente no campo do desenvolvimento de atividades educativas.

Daí entendermos que há a necessidade da criação de um grupo especializado em ações educativas para o trânsito, dentro da Polícia Militar, com o apoio de outros órgãos públicos e privados, mas sob a orientação e o comando de policiais-militares, para a aplicação de medidas educadoras a todos os integrantes da sociedade em geral, com o objetivo de educar as crianças e os idosos, os condutores e os pedestres, os amadores e os profissionais, fazendo surgir em todos a responsabilidade e o comprometimento com a redução do número de acidentes de trânsito, tornando nossas ruas, avenidas e rodovias mais seguras e tranquilas, o que irá proporcionar uma qualidade de vida melhor a todos os paranaenses.

6.3.2. O BPTRAN como Fonte Arrecadadora de Recursos Financeiros para o FUNRESTRAN

Este trabalho foi construído para que não reste dúvida sobre a importância do Batalhão de Polícia de Trânsito, na Segurança Pública, da cidade Curitiba. Há muitos anos esta Unidade de Polícia Militar e os Batalhões do interior do Paraná é que têm provido os recursos para que a Instituição possa adquirir praticamente tudo em termos de viaturas e equipamentos necessários à sua manutenção. A título de exemplo só para se ter uma idéia no ano de 2005 foram arrecadados e repassados para o FUNRESTRAN (Fundo de Reequipamento de Trânsito) R\$ 30.000.000,00 (trinta milhões de reais) é claro que se soma o arrecadado no interior do Estado.

A idéia de se extinguir o Batalhão de Trânsito, repassando-se o seu efetivo para as Unidades Operacionais, entendendo-se a partir daí, que esses Batalhões, dentro da concepção de responsabilidade territorial, poderão atender mais satisfatoriamente a comunidade local, não é verdadeira. Hodiernamente a tendência é que cada vez mais tenhamos Unidades policiais-militares especializadas. Assim, o correto é que se invista no seu efetivo. O estudo, já citado do Cel. Valente, conclui que o certo é termos 01 policial-militar para cada 500 veículos licenciados. Logo o BPTRAN deveria contar, hoje com um efetivo de 1.856 homens. Com esse investimento é perfeitamente possível, arrecadar-se na ordem de 50.000.000,00 (cinquenta milhões de reais) por ano.

O BPTRAN é também um referencial em todos os sentidos, na cidade de Curitiba, na área de trânsito, chega, consoante dissemos na introdução, com sucesso às famílias, onde a labuta está direcionada para as igrejas das mais diversas doutrinas. Escolas, através de visitas das crianças ao Batalhão de Trânsito e palestras nas públicas e privadas. Empresas com conferências dadas por oficiais da OPM, que além da legislação, exibem filmes e fotos. Na televisão por meio de entrevistas, onde se discute legislação e em algumas emissoras com a participação da comunidade. *Blitz* educativa e distribuição, principalmente de folhetos.

O BPTRAN é a maior fonte de arrecadação de fundos em que sustenta a Polícia Militar.

O problema parte da análise do peso do Batalhão de Polícia de Trânsito, na Segurança Pública, da cidade de Curitiba.

Mesmo assim é preciso fazer uma constatação e grave: o seu efetivo é menor do que o previsto, quando da sua fundação. Mas, apesar disso, seus esforços estão voltados para as atividades de policiamento ostensivo fardado de trânsito, executando ações de competência estadual, cumprindo o que rege a Constituição da República, dentro do que é conceituado como polícia administrativa e prestando valorosos serviços à sociedade.

Atualmente, cumpre os objetivos da instituição e os anseios da sociedade, apesar da limitação de meios humanos e materiais. Contudo, percebe-se que há campo para implementação de novas metodologias de trabalho que podem trazer melhor resultado.

Existe a urgência e a necessidade de uma nova filosofia, voltada para o entendimento de que o trabalho do BPTRAN é que mantém a receita que é aplicada na melhoria da própria Polícia Militar, em especial através do FUNRESTRAN. Aproveitando as informações acima apresentadas quanto a arrecadação trazida pelos Boletins de Acidente de Trânsito (R\$ 813.527,57) e dos Autos de Infração lavrados (R\$ 8.105.759,12), a importância logística e estratégica, dentro de parâmetros orçamentários, fica comprovada.

Portanto o BPTRAN deve ter o emprego operacional voltado para a atividade de policiamento ostensivo de trânsito, no qual o Comando e o efetivo empregado na atividade específica de trânsito estejam preocupados em fiscalizar a frota de veículos, através da abordagem direta aos condutores infratores, para que, ao mesmo tempo em que efetuam a fiscalização de trânsito, execute também o policiamento ostensivo geral, aumentando, desta forma, a segurança no trânsito e, de forma geral, acarretando a diminuição da criminalidade e da violência no trânsito.

Com maiores investimentos, principalmente em recursos humanos será possível a sua reestruturação, a fim de que possa atender mais e melhor os acidentes de trânsito chegando ao local dos sinistros o mais rápido possível, não permitindo que o acidente aumente, ainda mais a angústia na vida das pessoas que esperam ansiosos pela vinda dos policiais-militares. Será possível também investirmos nos atuais moldes da terceira Companhia de Polícia de Trânsito (COTAMOTRAN), ou seja, para a realização de ações e operações policiais-militares que priorizem a abordagem direta ao condutor infrator, através da ordem de parada, no intuito de fiscalizar as condições físicas do condutor e as características e

equipamentos do veículo, bem como a documentação de porte obrigatório. Dentre as diversas formas de efetivar a fiscalização, temos os bloqueios policiais, conhecidos por *blitz*; operações de saturação em determinados lugares da cidade onde estejam ocorrendo elevados índices de desrespeito às leis de trânsito, comprometendo a ordem pública.

Operacionalizar e intensificar a utilização de novas tecnologias pelos policiais-militares em permanência nos postos de bloqueio e empregados em viaturas de patrulhamento.

Logo o BPTRAN, como unidade que só gera benefícios ao Comando do Policiamento da Capital e à Polícia Militar do Paraná como um todo, constituindo-se, em um centro de onde saem todos os documentos que interpretam legislação e orientam essa atividade em todo o Estado emprestando seus conhecimentos, inclusive para os segmentos da Polícia Rodoviária Estadual e Rodoviária Federal. Deve ter sua continuidade assegurada em prol da comunidade curitibana e interior do Estado. O quadro abaixo ilustra muito bem o serviço que desenvolve, na área de prevenção, através de suas operações, conhecidas por *blitz*.

**TABELA 4 - OPERAÇÕES REALIZADAS E VEÍCULOS RECOLHIDOS
JAN - DEZ 2005**

	Jan	Fev	Mar	Abr	Mai	Jun	Jul	Ago	Set	Out	Nov	Dez	TOTAL
OPERAÇÕES	29	22	20	34	36	39	36	42	43	37	31	19	338
VEÍCULOS RECOLHIDOS	607	561	673	627	546	549	565	716	481	672	763	496	7256

FONTE: 3ª Seção do BPTRAN

De janeiro a dezembro de 2005 foram realizadas 338 operações de trânsito, pela 3ª Cia COTAMOTRAN e recolhidos para o pátio do DETRAN 7.256 veículos pelo cometimento das mais diversas infrações. Se compararmos com a frota de veículos em dezembro daquele ano (907.154) isso equivale a um percentual de 0,79%.

Dentro desse parâmetro operacional, o BPTRAN se mostra como órgão fiscalizador de trânsito de extrema relevância para a Instituição Polícia Militar e, acima de tudo, para a sociedade. Além das ações educacionais de trânsito, tanto voltadas ao público infantil quanto ao público adulto, e o serviço de levantamento de acidentes, as ações fiscalizadoras desenvolvidas são claramente positivas,

principalmente no campo da segurança pública e dentro de doutrinas voltadas a um policiamento comunitário.

6.3.3. Autos de Infração Lavrados e os Respectivos Valores Arrecadados nos Últimos 5 Anos

Não se está falando em fábrica de fazer multas, como alardeia rotineiramente a imprensa fazendo com que piamente acredite a comunidade, aliás, desde que o Brasil é Brasil, este é um dos mais diletos argumentos em favor da impunidade. Se as multas são aplicadas maciçamente, estaria caracterizada a má-fé de autoridades cuja verdadeira intenção seria reforçar suas receitas. O ponto, porém, é: cometeu-se ou não a infração? Se se cometeu, não há do que reclamar, Se não, recorra-se, denuncie-se, esperneie-se. Mas, acontece sempre nesses casos que o infrator passa a ser a vítima e o agente o vilão, que está ali só para multar por multar. O que as pessoas precisam é não cometer a infração e se cometer assumir a sua responsabilidade, pois não pode, o agente, sob pena de se omitir ou até prevaricar estando diante da flagrante infração, permitir-se ao descaso.

A questão em debate é o trabalho preventivo que realiza a Polícia Militar, por meio do BPTRAN, no que se refere ao cumprimento da Legislação e redução do número de acidentes.

Mas espere. A Tabela 5 não mostra que houve uma redução drástica no número de emissão de autos de infrações nos últimos cinco anos? Não é motivo para comemoração? Não, porque isso não se deu por que a comunidade ficou mais educada, mas sim pela redução do efetivo do BPTRAN nesses últimos cinco.

É evidente, também que o trabalho do Batalhão como um todo tem contribuído para essa redução dos acidentes, contudo o pretendido com esta tabela é a comprovação de que o BPTRAN de fato, constitui-se em uma Unidade Operacional que sustenta a Polícia Militar na compra de viaturas, armamento, equipamento, quando arrecada e os valores são transferidos para o FUNRESTRAN. Esta sem dúvida a pretensão maior da pesquisa, quando se indaga do seu papel na Segurança Pública na cidade de Curitiba.

Preciso é que a Corporação compreenda isso. A tabela a seguir comprova sem sombra de dúvida a afirmativa.

TABELA 5 – AUTOS DE INFRAÇÕES LAVRADOS E OS RESPECTIVOS VALORES ARRECADADOS NOS ÚLTIMOS 5 ANOS PELO BPTRAN.

AUTOS DE INFRAÇÃO							
ANO	GRAVISSIMAS			GRAVES	MÉDIA	LEVES	TOTAL
	X 5	X 3	X 1				
2000	1426	3779	12934	29724	18874	6674	73411
2001	881	4570	17883	14553	28286	6440	72613
2002	935	4421	18754	9927	24756	6494	65287
2003	717	4167	11129	8467	9595	3773	37848
2004	1091	4092	8139	7377	4912	2775	28386
2005	751	4781	8151	6768	4326	2705	27482
VALORES EM REAIS							
ANO	GRAVISSIMAS			GRAVES	MÉDIA	LEVES	TOTAL
	X 5	X 3	X 1				
2000	1.365.680,20	2.171.488,98	2.477.378,36	3.795.457,56	1.606.743,62	355.056,80	11.771.805,52
2001	843.733,70	2.626.013,40	3.425.309,82	1.858.272,57	2.407.987,18	342.608,00	11.503.924,67
2002	895.449,50	2.540.395,02	3.592.141,16	1.267.578,63	2.107.478,28	35.480,80	10.748.523,39
2003	686.670,90	2.394.441,54	2.131.648,66	1.081.151,23	816.822,35	200.723,60	7.311.458,28
2004	1.04.850,70	2.351.345,04	1.558.944,06	941.969,13	418.158,56	147.630,00	6.462.897,49
2005	719.232,70	2.747.258,22	1.561.242,54	864.205,92	368.272,38	143.906,00	6.404.117,76
						TOTAL	54.202.727,11

FONTE: 3ª Seção do BPTRAN

No ano de 2000 foram lavrados 73411 autos de infração. Em 2001, 72.613 o que dá uma diferença de 798. No ano de 2002 foram lavradas 65.287, uma diferença de 7.326 autos de infração. Em 2003, foram lavrados 37.848 autos e a diferença em relação ao ano anterior foi de 274,39 autos. Em 2004 foram lavrados 28.386 autos e a diferença ficou em 9.462. Em 2005 os autos lavrados chegaram a ordem de 27.482. A diferença para o ano anterior é de 904.

Quando se trata dos valores as diferenças são ainda maiores. Vejamos: Em 2000 foram arrecadados R\$ 11.771.805,52. Em 2001, R\$ 11.5003.924,67. Uma diferença de R\$ 267.880,85. Em 2002 foram arrecadados R\$ 10.748,523, 30, a diferença em relação ao ano anterior é de R\$ 755.401,28. Em 2003 a arrecadação foi de R\$ 7.311.458,28, foi ainda maior, com uma diferença de R\$ 3.437.065,11 para o ano anterior. Em 2004 a arrecadação foi de R\$ 6.462.897,49. A diferença em relação ao

ano anterior é de R\$ 848.560,79. Finalmente em 2005 a diferença ficou em R\$ 58.779,73.

7 A EXPERIÊNCIA DE SÃO PAULO COM A EXTINÇÃO DO CPTRAN

Em fevereiro de 2002, por não ter sido renovado o convênio com o município de São Paulo o CPTRAN (Comando de Policiamento de Trânsito) naquela cidade foi extinto. A experiência vivida por aquela comunidade foi a pior possível chegando às raias do desastre, pois embora os “marronzinhos” continuassem com parcela do poder de polícia para notificar, notadamente estacionamento, parada e circulação de veículos, não detinham o poder para fiscalizar veículos e os documentos.

Assim em 2006, depois de várias reuniões com os mais diversos segmentos da sociedade paulistana, concluiu-se finalmente que a melhor solução para a cidade era o retorno da Polícia Militar como único órgão capaz de frear a violência no trânsito de São Paulo.

O representante da Promotoria de Habitação e Urbanismo, que instaurou procedimento para apurar as denúncias contra os *valets*, afirmou que:

...parte dos problemas causados pelos valets poderia estar sendo evitada se a fiscalização do trânsito, ainda estivesse sendo feita pela PM. Há dois anos acabou o convênio entre a Prefeitura Municipal e a Polícia Militar que permitia que a polícia fiscalizasse o trânsito e aplicasse as multas. Com o fim do convênio o Comando do Policiamento de Trânsito foi extinto. (MALAQUIAS, Diário de São Paulo, 29/05/2003, notícia publicada em 14/05/2003).

De acordo com Caringella (Folha de São Paulo – 20/07/2004):

Recentemente foi anunciado um reforço de mais de 3.743 policiais-militares, cuja função prioritária é combater a criminalidade, para fiscalizar o trânsito em apoio à CET (Companhia de Engenharia de Tráfego). É preciso lembrar que a extinção do CPTRAN (Comando de Policiamento de Trânsito) em fevereiro de 2002 representou, além de um equívoco administrativo, um grande prejuízo à população paulistana.

E ainda:

Tratava-se de uma Corporação especializada, com praticamente três décadas de serviços prestados à Prefeitura de São Paulo, com ações de fiscalização e importante apoio operacional, especialmente em grandes eventos. É um risco dar um talão de multas para um policial, preparado às pressas, sem profundidade sobre o Código de Trânsito Brasileiro e tendo funções que lhes são prioritárias.

E finalizou “... A comunidade de trânsito, certamente, espera que o mesmo comando seja recomposto pelo Estado”.

A Folha On-line de 07/11/2003 em matéria cujo título se chamou: "PM AUMENTA NÚMERO DE SOLDADOS QUE MULTARÃO EM SP", afirmou que:

A volta dos militares para a fiscalização do trânsito paulista aconteceu em julho, com 986 homens. Durante mais de um ano, a PM ficou sem aplicar multas na cidade. Isso porque o Comando do Policiamento de Trânsito (CPTRAN) foi desativado por determinação do então secretário de Segurança Pública, Marco Vinício Petrelluzzi. Ele queria que os policiais fossem integrados ao policiamento ostensivo, o que ocorreu.

O artigo menciona, ainda que:

A medida, porém, gerou polêmica. Os fiscais da companhia de Engenharia de Tráfego (CET) não podem parar veículos ou pedir documentos de um carro. Cabe aos marronzinhos apenas fiscalizar a conduta dos motoristas. Só quem pode impedir que um carro em péssimas condições circule pela cidade é a polícia.

No dia 16 de maio de 2002, o Estadão publicou matéria com o seguinte título: EM PROTESTO, MARRONZINHOS NÃO MULTAM NESTA SEXTA-FEIRA, afirmando que:

Desde março, com a extinção do Comando de Policiamento de Trânsito (CPTRAN), os policiais-militares não estão aplicando multas (...). A secretaria informou que a ausência dos PMs tem comprometido o controle do trânsito, principalmente no combate a realização de rachas.

Segundo SILVA, Artigo publicado no Jornal da Tarde em (21/06/2006).

O trânsito é também fonte de crises coletivas. São Paulo, com seu enorme potencial de crises precisa ter condições de preveni-las e contê-las quando eclodem. Passeatas, bloqueios de pistas, eventos esportivos e sociais, incêndios, enchentes quase sempre se transformam em pequenos terremotos que afetam largas áreas da cidade e demandam autoridade reconhecida e aceita pela população para os controles necessários ao restabelecimento da ordem. E essa autoridade que gozam os policiais militares não é facilmente transferida, não só por limites legais, como também por sua estrutura, competência e cultura profissional. Além disso, a coordenação nas crises é facilitada pelo rápido entendimento entre profissionais de uma mesma organização.

E continuou:

Mas as ruas e os veículos também são utilizados pelos criminosos para praticar seus delitos (roubos e furtos de veículos), praticamente um terço dos registros criminais envolve veículos. Em Londres ou Nova York, a polícia não abre mão dessa modalidade de policiamento preventivo. Na conferência internacional de chefes de polícia realizada em Miami em 1995, um dos principais temas tinha o título: O impacto do policiamento de trânsito na atividade criminal.

E ainda que:

Agentes de trânsito ou guardas municipais podem colaborar na mera regulação do trânsito, mas policiais exercem pressão de vigilância inibidora de crimes por um fato: só quem tem poder e competência de reprimir crimes exerce efetiva prevenção. A fiscalização de veículos e seus condutores é um poderoso inibidor não só de infrações de trânsito como de crimes em geral.

Comentou finalmente que:

Quando a polícia deixa de exercer de forma ativa essa função, cresce a ousadia dos maus motoristas, os veículos irregulares ganham as ruas, motoqueiros e lotações agravam as dificuldades da cidade e os criminosos ampliam seu espaço de atuação.

8 O BATALHÃO DE POLÍCIA DE TRÂNSITO E O IMPACTO QUE EXERCE NA ATIVIDADE CRIMINAL EM CURITIBA – UMA VISÃO GERAL

Das diversas modalidades de policiamento que presta à comunidade, uma das mais importantes que a Polícia Militar faz é a do policiamento ostensivo de trânsito.

A Lei 9.503, de 23 de Setembro de 1997, que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro, impôs como regra em seu art. 22, IV, que compete aos órgãos ou entidades executivos de trânsito (DETRAN) dos Estados e do Distrito Federal, no âmbito de suas circunscrições estabelecer, em conjunto com as Polícias Militares, as diretrizes para o policiamento ostensivo de trânsito.

A vetusta visão de que o policial-militar ao invés de cuidar do trânsito deveria estar prendendo bandido é equivocada, pois ignoram, esses infratores de plantão, o impacto da presença do policial-militar de trânsito nas ruas, que não se preocupa, apenas com o documento do condutor, ou as condições de seu veículo, mas e principalmente com a fiscalização do todo recuperando carros roubados, veículos furtados confere o número de chassi, verifica se o condutor está armado, faz apreensões de drogas, realiza prisões de pessoas que conduzem seus veículos sob a influência de álcool ou sob efeito de substância análoga (Art. 306, CTB).

O Art. 23 da Lei 9.503 que estabeleceu a competência, por convênio, a fim de que o policial-militar atue como agente da autoridade, não o desqualificou para o policiamento ostensivo de trânsito pela exclusividade que lhe dá o Art. 144, parágrafo 5º da CONSTITUIÇÃO FEDERAL (1988): "Às policiais militares cabem a polícia ostensiva e a preservação da ordem pública; [...]", como já anotei anteriormente de que na Ata da 41ª Reunião (CONTRAN, 1985), encontra-se implícita a ação das Polícias Militares dos Estados para agirem nas vias públicas como proposta da autoridade de trânsito e, na qualidade de seus agentes, emitirem auto de infração, competência que lhes foi conferida com exclusividade pelo Decreto-lei n.º 667/69, alterado pelo Decreto-lei n.º 2010/83. A exclusividade para o policiamento ostensivo fardado, manutenção da ordem e segurança pública, já era destas Corporações Militares.

Com o advento do Decreto-lei n.ºa Polícia Militar substituiu as Guardas Civis e Patrulhas Rodoviárias na fiscalização de trânsito, o que se manteve até o Código de Trânsito Brasileiro.

Necessário reforçar, que no art. 23 do CNT, que atribui competências às Polícias Militares, foram vetados pelo Presidente da República, os seguintes dispositivos: cumprir e fazer cumprir a legislação de trânsito; exercer com exclusividade, a polícia ostensiva para o trânsito nas rodovias estaduais e vias urbanas; elaborar e encaminhar aos órgãos competentes os boletins de ocorrência, relativos aos acidentes de trânsito; coletar e tabular dados estatísticos de acidentes de trânsito; implementar as medidas da Política Nacional de Segurança e Educação de Trânsito; articular-se com os demais órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito no Estado, sob a coordenação do CETRAN da respectiva Unidade da Federação.

Repita-se que a norma, contida no art. 23 do Código de Trânsito Brasileiro, foi mantida no item que menciona a competência da Instituição para executar a fiscalização de trânsito, quando e conforme convênio firmado, (apenas no que se refere a parte administrativa) como agente do órgão ou entidade executiva de trânsito urbano ou rodoviário, concomitantemente com os demais agentes credenciados.

No texto do CTB fica clara a participação das Instituições policiais-militares como componentes do Sistema Nacional de Trânsito (Art. 7, VI). Os municípios ficaram responsáveis pela fiscalização, planejamento e operação de trânsito, além da aplicação e recolhimento das multas. Podem fazer convênios com órgãos de outras instâncias de poder, como as Polícias Militares, para auxiliarem na fiscalização do tráfego.

Os Estados da Federação continuam com as atribuições de licenciamento, registro, vistoria e emplacamento de veículos, além da habilitação de motoristas, incluindo a aplicação e recolhimento de multas referentes às infrações nas áreas de sua competência.

Caso a Polícia Militar deixasse de conveniar com o DETRAN e o município, restringindo-se, apenas à parte criminal (Art. 302 usque 312) do CTB exercendo a função que lhe cabe, no que se refere à prevenção e repressão aos atos relacionados à segurança pública, extinguir-se-ia, na prática o BPTRAN, porque aí

não haveria mais necessidade de se mantê-lo e as Unidades Operacionais, como o 12º, 13º, 17º, poderiam perfeitamente cumprir essa messe, mas à cidade de Curitiba, a não ser que o município investisse pesadamente na fiscalização do que lhe pertine, isto é, estacionamento, parada e circulação e o Estado, no policiamento ostensivo, cobrando a parte criminal e a cidade e a comunidade teriam prejuízos imensuráveis, pois quebrar-se-ia o ciclo completo, que hoje se perfaz por meio do convênio entre a Polícia Militar e o DETRAN. Eis, aí, por que qualquer idéia no sentido de aventar a possibilidade de sua extinção não pode jamais prosperar.

É preciso ponderar, ainda, que as ruas da cidade de Curitiba não são mais ocupadas, apenas por pessoas de bem que cometem por descuido aqui ou acolá atos infracionais de trânsito. Bem verdade é que em decorrência do desemprego, miséria, fome, drogas, principalmente as grandes cidades encontram-se, hoje, tomadas por criminosos que assaltam, roubam, matam, depredam não se sabendo ao certo em que cruzamento ou sinaleiro o cidadão será atacado.

A presença ostensiva do policial-militar de trânsito garante aos cidadãos de bem a certeza de um trânsito mais seguro, porque o criminoso sabe, tem certeza de que o agente, quando da Polícia Militar, é homem treinado para combatê-lo em qualquer situação e não vai se aventurar como o faria em outras situações. O trânsito, portanto, é, hoje uma das maiores fontes de crise coletiva, local em que as pessoas se estressam, ficam nervosas e qualquer fechada pode ser motivo para brigas e até morte. Curitiba precisa ter condições de preveni-las e contê-las quando eclodem. A Polícia Militar com seu Batalhão de Trânsito garante a tranquilidade de passeatas, bloqueio de pista, eventos esportivos e sociais, ajuda isolando locais de incêndios, enchentes para que o Corpo de Bombeiros possa trabalhar. Esses eventos, por menores que sejam, quase sempre se transformam em pequenos terremotos que afetam largas áreas da cidade e demandam autoridade reconhecida e aceita pela população para os controles necessários ao restabelecimento da ordem. E essa autoridade que gozam os policiais-militares não é facilmente transferida, não só por limites legais, como também por sua estrutura, competência e cultura profissional. Além disso, a coordenação nas crises é facilitada pelo rápido entendimento entre profissionais de uma mesma organização.

9 MÉTODO DA PESQUISA

A metodologia do trabalho adotada foi a da linha de pesquisa bibliográfica, com consulta a diversos autores, periódicos, Internet, órgãos representativos da comunidade e relatórios especializados em trânsito versados no tema, além da pesquisa teórica nos setores relacionados com a atividade do BPTRAN.

Para realizar estas análises foram utilizados os critérios formais da coerência, da sistematicidade e também adotados os critérios políticos da politicidade, da intersubjetividade e da relevância social.

A fim de esclarecer os momentos acima foram procuradas pessoas, que vivenciaram essa evolução ou que tenham captado em profundidade o processo decisório, tais como Oficiais da PMPR, Diretor e Ex-Diretor do DETRAN, Promotores e Juizes das Varas de Trânsito, Professores, que direta ou indiretamente participarão como Comandantes do BPTRAN, ou não, Delegado da DEDETRAN, Promotores Públicos e Juizes das Varas Especializadas de Trânsito e estiveram à frente de Escolas trabalhando na educação.

Afora essas pessoas a pesquisa de campo abrangeu uma amostra não probabilística selecionada intencionalmente, de 60 policiais-militares, do BPTRAN e de outras Unidades Operacionais de Curitiba utilizando como instrumento um questionário com 15 perguntas fechadas e objetivas, com questões relativas ao tema. Os dados coletados serão compilados e demonstrados em matrizes comparativas, visando facilitar o desenvolvimento e análise crítica do trabalho.

9.1 ANÁLISE ESTATÍSTICA E INTERPRETAÇÃO DOS QUESTIONÁRIOS

Neste capítulo do presente Trabalho Técnico Científico serão discutidos os resultados aferidos, em busca da formação de parâmetros necessários à apresentação de recomendações efetivamente capazes de comprovar a importância do BPTRAN na Segurança Pública da cidade de Curitiba.

O seu papel tem sido exaustivamente discutido em vista das alterações provocadas na legislação de trânsito. Uns acham ser indispensável para que as

peças se organizem e possam seguir com suas vidas. Outros entendem que o Município pode perfeitamente fazer isso.

As respostas às questões objetivas dos questionários foram tabuladas, originando tabelas e gráficos que estão dispostos no presente trabalho, cujos resultados serão a seguir analisados.

9.2 ANÁLISE DOS RESULTADOS DOS QUESTIONÁRIOS

A análise parte do pressuposto de interpretação dos questionários, dando-se um cunho técnico as respostas coletadas das pessoas que foram escolhidas para fazerem parte da pesquisa.

A escolha dos que responderam ao questionário se deu em razão da relação íntima que têm com a atividade de trânsito.

O público alvo, portanto, variou indo de autoridades em nível estratégico, até os soldados, que são, a bem da verdade, os linha de frente da Polícia Militar e que podem dizer da importância do BPTRAN, como Unidade Operacional, atuando em apoio aos demais Batalhões.

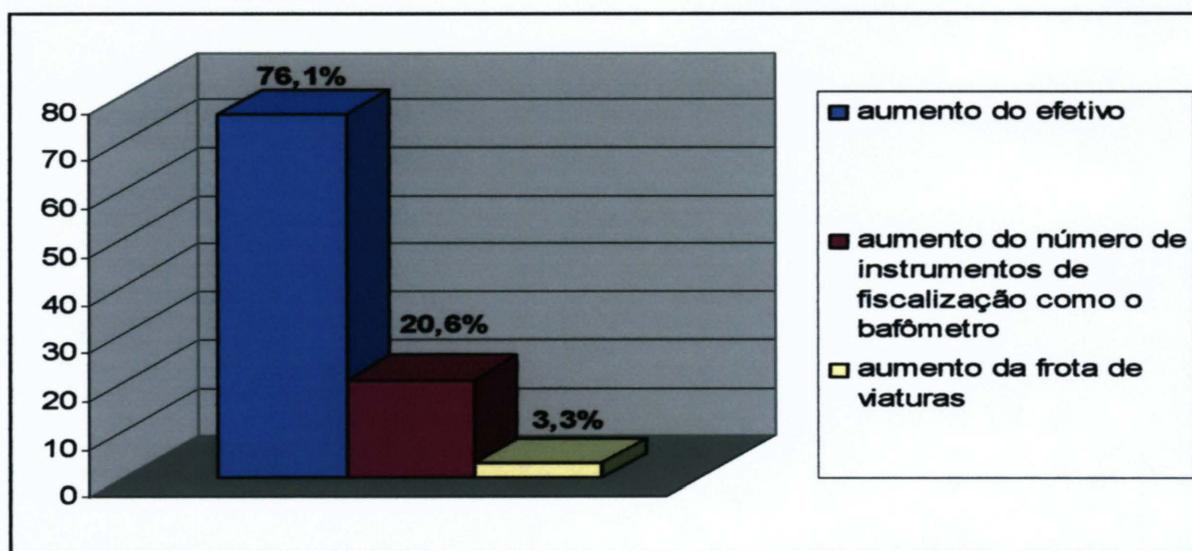
Assim passamos à interpretação das perguntas formulados às pessoas que foram escolhidas para a comprovação desta tese.

TABELA 6 - EFETIVO, INSTRUMENTOS DE FISCALIZAÇÃO E AUMENTO DA FROTA

RESPOSTAS	%	QUANTIDADE
Aumento do efetivo	76,1	118
Aumento do número de instrumentos de fiscalização como o bafômetro	20,6	32
Aumento da frota de viaturas	3,3	5
TOTAL	100	155

FONTE: Pesquisa de campo

GRÁFICO 1- EFETIVO, INSTRUMENTOS DE FISCALIZAÇÃO E AUMENTO DA FROTA



FONTE: Pesquisa de campo

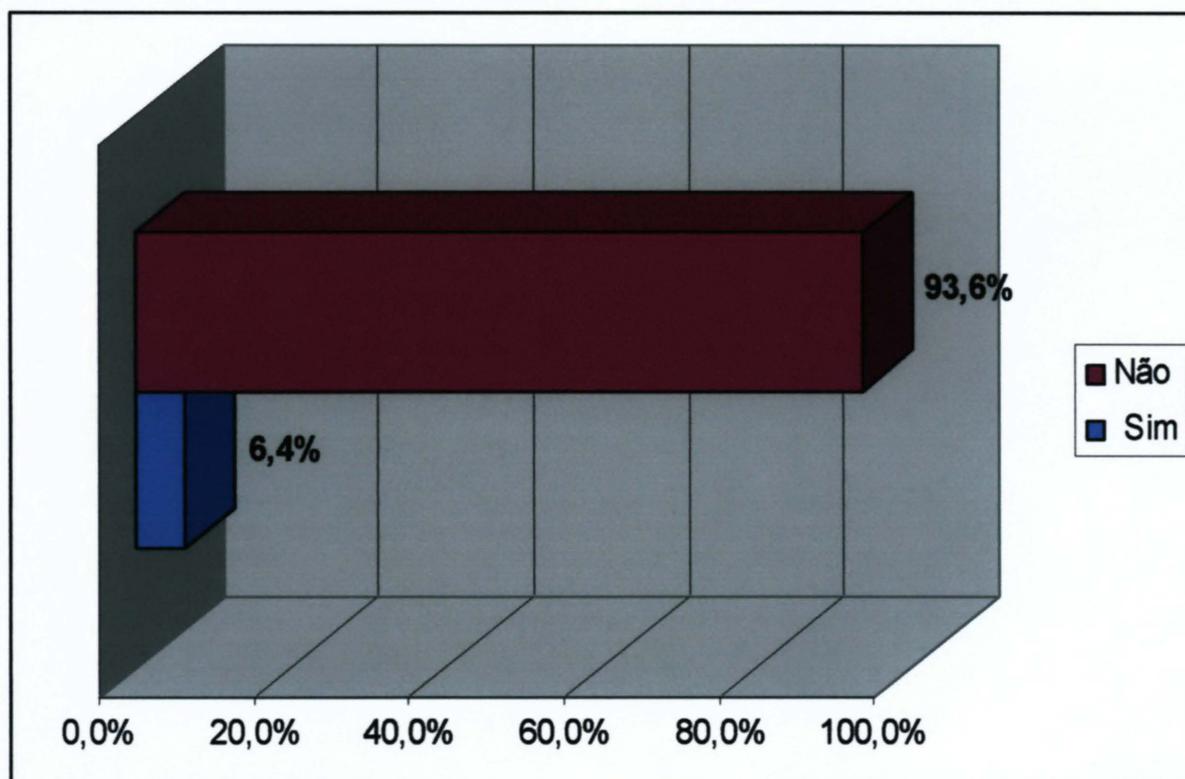
A tabela e o gráfico constantes demonstram as prováveis medidas para a melhoria da estrutura do BPTRAN. Observa-se que a maioria dos entrevistados 76,1% entende que a principal medida é o aumento do efetivo do BPTRAN, seguida do aumento do número de instrumentos de fiscalização, o bafômetro 20,6% e do aumento da frota de veículos 3,3%. A opinião dos entrevistados novamente converge para o aumento do efetivo do BPTRAN, o qual é sinônimo de mais fiscalização, por consequência, de redução de acidentes de trânsito.

TABELA 7 - EFETIVO DO BPTRAN E A REDUÇÃO DE ACIDENTES

RESPOSTAS	%	QUANTIDADE
Não	93,6	145
Sim	6,4	10
TOTAL	100	155

FONTE: Pesquisa de campo

GRÁFICO 2 – EFETIVO DO BPTRAN E A REDUÇÃO DE ACIDENTES



FONTE: Pesquisa de campo

Entre os entrevistados, procurou-se conhecer a opinião de cada um sobre o efetivo do BPTRAN, no sentido de evidenciar se é suficiente para prevenir e/ou reduzir acidentes de trânsito em Curitiba, 93,6% afirmam que o efetivo do BPTRAN não é suficiente e 6,4%, que sim. Constata-se, portanto, que além dos próprios policiais-militares do BPTRAN todos entendem que o efetivo precisa ser aumentado para prevenir e/ou reduzir acidentes de trânsito em Curitiba.

O Dr. Rogério Ribas Juiz de Direito da Vara de Trânsito de Curitiba, disse que: "Existe demora nos atendimentos..."

O Coronel Altair Mariot, ex-Comandante do BPTRAN, disse que: "Com a frota de veículos crescente na cidade de Curitiba, com o número de motoristas, também crescente, não é visual um efetivo que não aumente proporcionalmente com a população mais veículos, seja a capacidade de prevenir ou reduzir o número de acidentes em Curitiba".

O Cel. RR Wilson Odirley Valla, ex-Comandante do BPTRAN, afirmou que: "Seu efetivo remonta do ano de 1978. Em 1989 foi efetivada a reorganização do CPC, mas infelizmente o BPTRAN não foi alvo de questão. O governador da época disse 'não estar propenso a colocar azeitonas na empada do Lerner', este prefeito naquela ocasião"

A Dr^a. Maria Lúcia de Paula Espíndola, Juíza de Direito da Vara de Trânsito, afirmou que: "O serviço é muito demorado e com isso as pessoas, na sua maioria, ficam descrentes...".

O Diretor do DETRAN, respondeu que: "Não, pois vemos ainda a necessidade de contarmos com mais policiais fazendo policiamento de trânsito de forma preventiva..."

De fato essa é uma questão, conforme se verificou pelas respostas, que precisa ser repensada pela Polícia Militar. Se acompanharmos as respostas das autoridades que foram escolhidas para os questionários e se levarmos em conta todos os oficiais e praças que se submeterem o sentimento é o mesmo. Urge se incluam mais policiais-militares para compor o efetivo do BPTRAN.

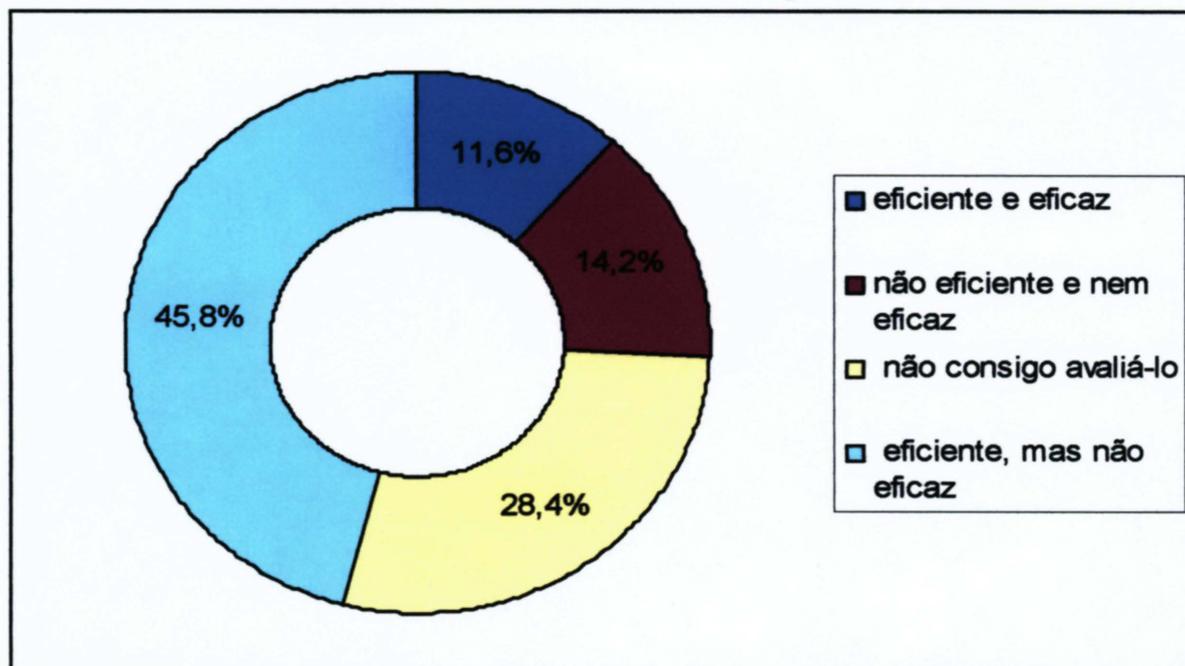
Do total dos questionários, quase que a totalidade respondeu que o efetivo é necessário para a prevenção dos acidentes. É claro que aí está embutida a idéia de que prevenção se faz com a presença do policial-militar de trânsito nas ruas. Neste caso, não há como resolver os problemas, apenas com a tecnologia. Ela é uma ferramenta importante, porém para a atividade preventiva a presença do policial-militar nas ruas é insubstituível.

TABELA 8 - EFICIÊNCIA E EFICÁCIA DOS SERVIÇOS DO BPTRAN

RESPOSTAS	%	QUANTIDADE
Eficiente e eficaz	11,6	18
Não eficiente e nem eficaz	14,2	22
Não consigo avaliá-lo	28,4	44
Eficiente, mas não eficaz.	45,8	71
TOTAL	100	155

FONTE: Pesquisa de campo

GRÁFICO 3 – EFICIÊNCIA E EFICÁCIA DOS SERVIÇOS DO BPTRAN



FONTE: Pesquisa de campo

Com este questionamento, o que se quis foi abstrair dos entrevistados foi até onde o serviço prestado pelo BPTRAN é eficiente ou eficaz, procurando-se estabelecer uma diferença entre os vocábulos eficiência e eficácia, estando a eficiência para a produtividade e a eficácia para os resultados concretos apresentados.

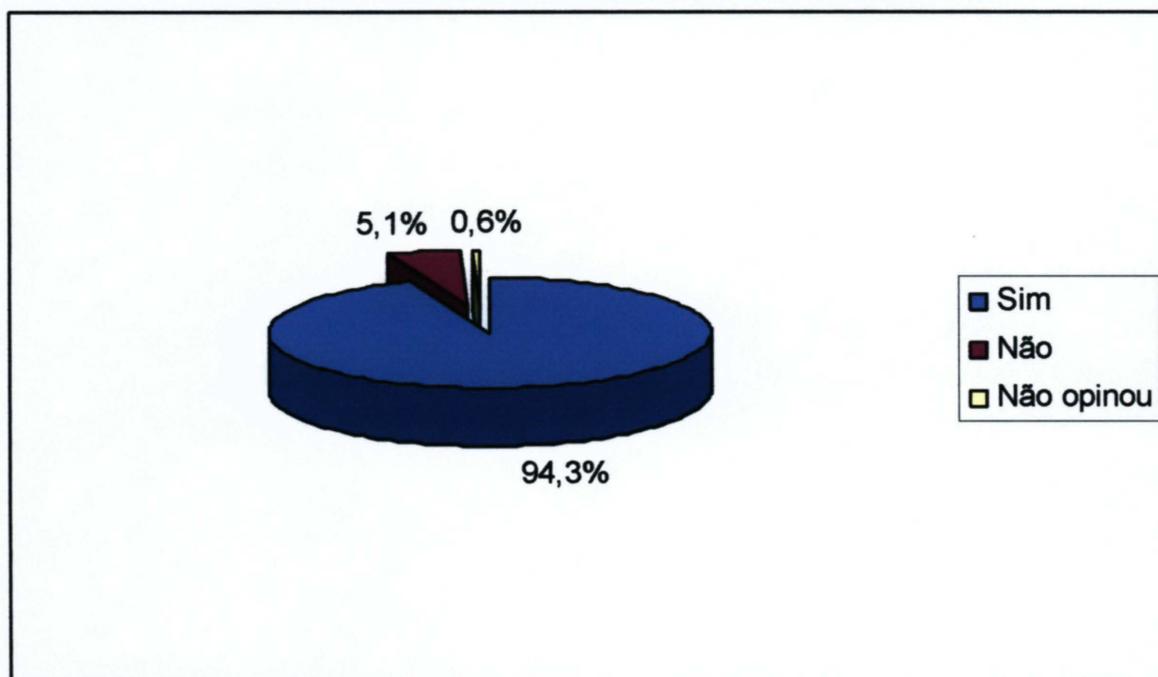
Do total dos entrevistados 45,8% disseram que o Batalhão é eficiente, mas não eficaz; 28,4% não puderam avaliá-lo, 14,2% acharam nem eficiente nem eficaz e 11,6% eficiente e eficaz. Cumpre esclarecer que no texto do questionário não havia qualquer explicação diferenciando os vocábulos, talvez por isso o índice de 28,4% no quesito: não consigo avaliá-lo.

TABELA 9 - VALORES REPASSADOS PARA O FUNRESTRAN

RESPOSTAS	%	QUANTIDADE
Sim	94,3	146
Não	5,1	8
Não opinou	0,6	1
TOTAL	100	155

FONTE: Pesquisa de campo

GRÁFICO 4 – VALORES REPASSADOS PARA O FUNRESTRAN



FONTE: Pesquisa de campo

O que se pretendeu com essa pergunta foi saber a opinião, dos que se submeteram ao questionário, sobre a aplicação dos recursos decorrentes de multas impostas por infrações de trânsito e que são repassadas para o FUNRESTRAN, que é um fundo especial de reequipamento de trânsito, e é importantíssimo para a melhoria dos equipamentos, compra de viaturas e educação na área de Trânsito.

O Batalhão de Trânsito é praticamente a única fonte de arrecadação desse fundo em Curitiba e por isso mesmo deve ser preservado. Portanto, do total dos questionados 94,3% disseram que sim, 5,1% responderam que não e 0,6% não quiseram opinar.

O Cel. Altair Mariot disse que: “Sim, pois é um orçamento pontual, que permite o planejamento para a aquisição de novos equipamentos capazes de manter o BPTRAN sempre bem equipado e aparelhado para realizar sua função constitucional e do CTB. Sem esse orçamento ficaríamos à disposição do Tesouro do Estado, mais difícil de obter orçamento”.

O advogado e assessor jurídico do CETRAN Marcelo José Araújo foi categórico: “Sem dinheiro não há como promover melhorias”.

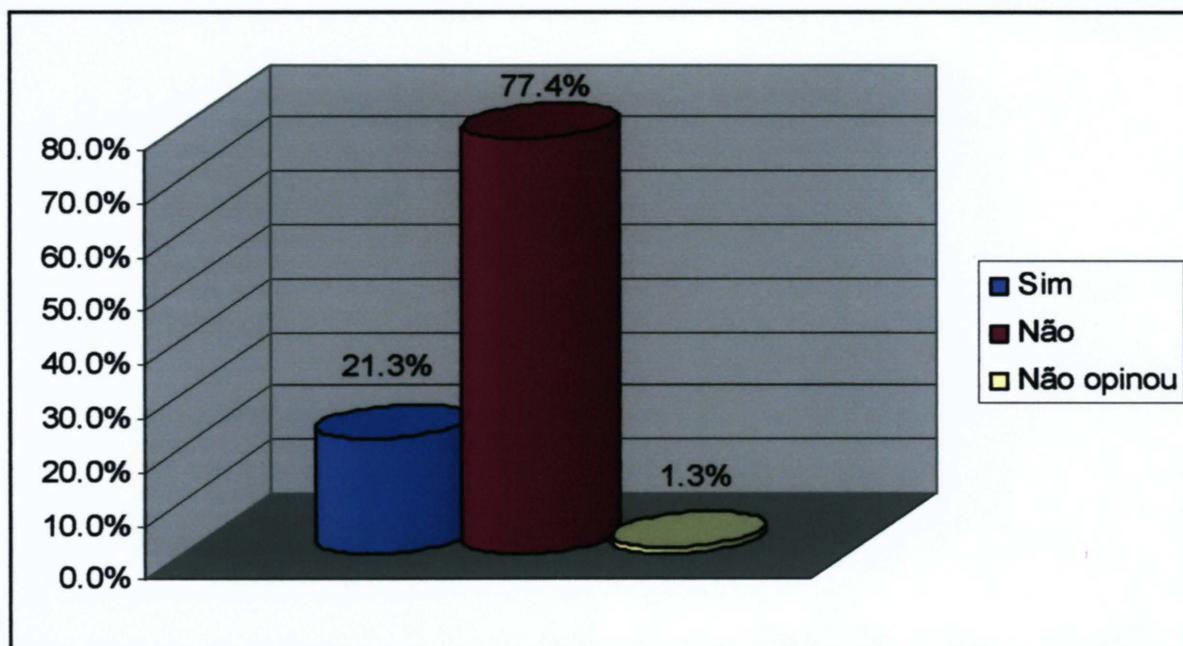
O Cel. PM RR Plínio Walger, afirmou que: “Os valores repassados para o FUNRESTRAN, são importantíssimos não somente para a melhoria dos equipamentos de fiscalização educação de trânsito como de ação policial como um todo. É de se destacar o Decreto 1852, que preconizava em seu artigo segundo, parágrafo terceiro: Para efeitos de ordem orçamentária, os recursos do FUNRESTRAN, serão destinados setenta por cento ao DETRAN e trinta por cento ao Batalhão de Controle de Tráfego e Companhias de Policiamento dos Batalhões da PM no interior do Estado que atuem na área de jurisdição do DETRAN. Isto significa que quando foi criado o FUNRESTRAN, os recursos eram destinados somente ao DETRAN e Polícia Militar, através, o então BCT. Hoje, modificado, até a Prefeitura Municipal avoca participação”.

TABELA 10 - REPASSE DO EFETIVO DO BPTRAN PARA OUTRAS UNIDADES

RESPOSTAS	%	QUANTIDADE
Sim	21,3	33
Não	77,4	120
Não opinou	1,3	2
TOTAL	100	155

FONTE: Pesquisa de campo

GRÁFICO 5 – REPASSE DO EFETIVO DO BPTRAN PARA OUTRAS UNIDADES



FONTE: Pesquisa de campo

A tabela e o gráfico encerram qualquer tipo de questionamento a cerca de uma provável vontade de se extinguir o BPTRAN, já que do total de 155 pessoas entrevistadas 77,4% foram categóricos em afirmar que a idéia de se acabar com essa Unidade Especializada com a conseqüente distribuição de seu efetivo para as OPM operacionais irá agravar o problema do trânsito em Curitiba, sendo por isso contrários a essa iniciativa. Desse total 21,3% acreditam que sim e 1,3% não quiseram opinar.

O Cel. PM WILSON ODIRLEY VALLA, foi mais enfático: “Quem fará o papel de polícia de trânsito. O município não tem este poder. E a fiscalização é policiamento do âmbito Estatal quem o fará...”.

O Cel. PM RR WANTUIL BORGES, ex-Comandante Geral e do BPTRAN: “Verifiquei no Rio Grande do Sul, onde este critério é utilizado e não é eficaz. O

policial não especializado é menos operante e seu trabalho não é totalmente completo. É como se fossemos exigir que um policial faça o serviço do Corpo de Bombeiros. O Trabalho ele pode realizar, mas com limitações”.

O Diretor do DETRAN se manifestou informando que: “Não, pois crê que a população já internalizou a figura do policial de trânsito com” QUEPE BRANCO “...”

O Cel. Wantuil trouxe a experiência do Rio Grande do Sul, que na verdade, é a mesma da cidade de São Paulo, pois os municípios quando assumem essa atividade têm-se mostrado eficientes, mas não eficazes.

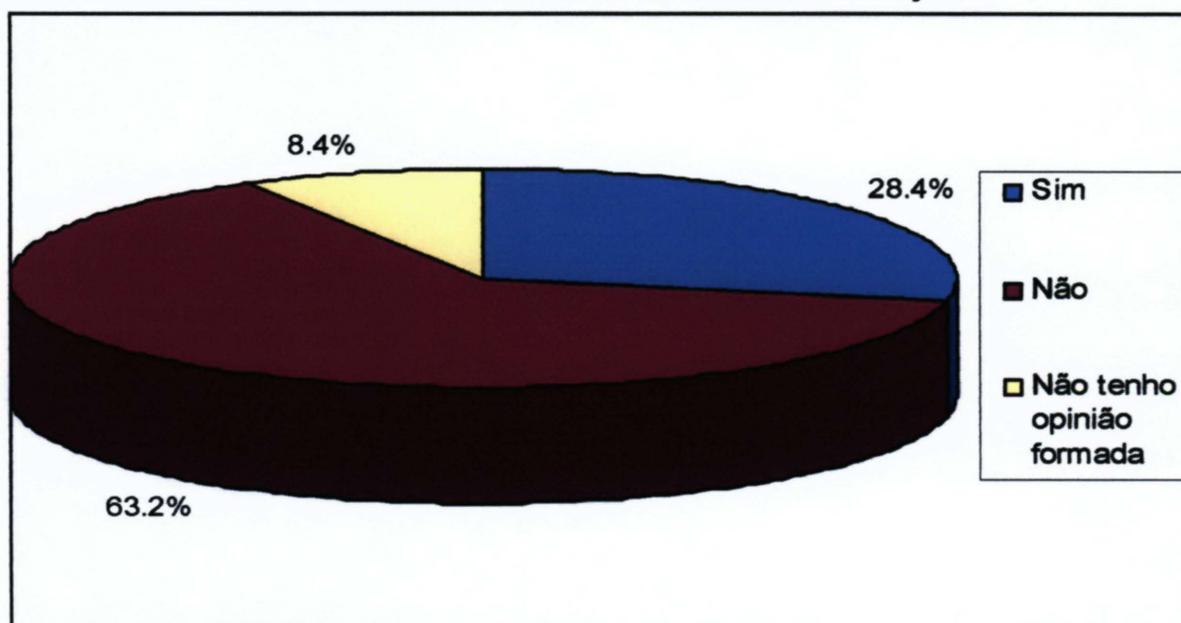
O que se tem percebido é que apesar da boa vontade dos agentes municipais, (mas boa vontade só não basta) encontram uma série de entraves, começando pela resistência da comunidade, quanto ao seu serviço.

TABELA 11 - REPASSE DO EFETIVO E SUA ESPECIALIZAÇÃO

RESPOSTAS	%	QUANTIDADE
Sim	28,4	44
Não	63,2	98
Não tenho opinião formada	8,4	13
TOTAL	100	155

FONTE: Pesquisa de campo

GRÁFICO 6 – REPASSE DO EFETIVO E SUA ESPECIALIZAÇÃO



FONTE: Pesquisa de campo

Com este questionamento, pretendeu-se saber, apenas daqueles entrevistados, que acreditam que uma provável extinção do BPTRAN, não impedirá que as Unidades Operacionais recebam o efetivo do BPTRAN, e consigam manter os policiais-militares atualizados, com toda a legislação, em face da já carga de atribuição que possuem em razão da missão fim.

Do total dos entrevistados 28,4% responderam que é possível as Unidades Operacionais, no caso de extinção do BPTRAN, receberem esses efetivos e através de instrução mantê-los atualizados. É possível perceber que da totalidade o percentual é inexpressivo. A grande maioria dos Comandantes de Batalhões, somou-se aos entrevistados e num total de 63,2% afirmaram não ser possível a atualização desses efetivos em face da gama de atribuições que já possuem e que isso demanda tempo de instrução para o treinamento da tropa. Como trânsito requer legislação específica, certamente esse efetivo ficaria prejudicado 8,4% disseram não ter opinião formada.

Isso certamente comprova a necessidade de manutenção do BPTRAN que investe diariamente na preparação de seus homens, como meta principal, na legislação, mas é claro que isso não impede o seu treinamento no que pertine a legislação criminal. Não se poderia afirmar, aqui que a recíproca é verdadeira, ou seja, de que neste caso o BPTRAN, também teria dificuldade em se manter atualizado na legislação em geral, pois isso já é inerente de sua formação.

Destarte, o que se pretendeu mostrar aqui é que o investimento em treinamento no estudo da legislação é bastante grande e o que o ideal, mas utópico, era termos o policial-militar que entendesse e pudesse se manter atualizado com todo o tipo de legislação indo desde a penal militar, passando por legislação de trânsito, meio ambiente, legislação civil, etc. Mas sabemos que hoje vivemos a época do especialista é a Polícia Militar precisa acreditar e investir na especialidade.

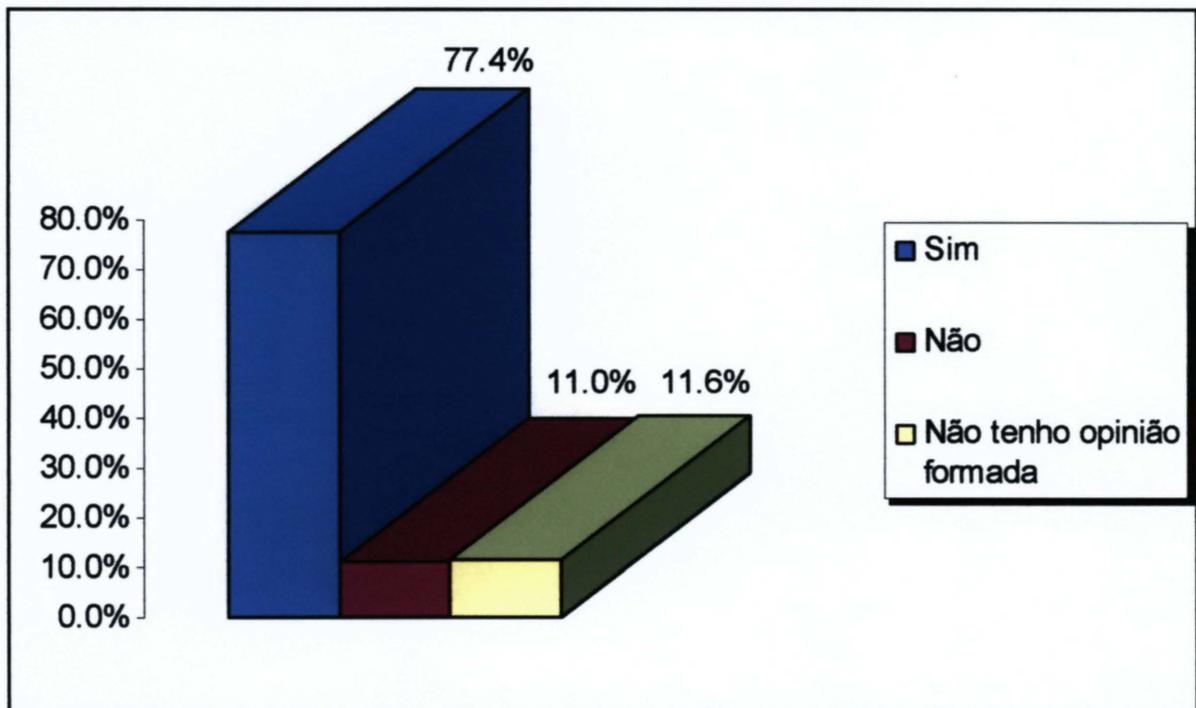
O major Flávio José Correia, que responde pelo Comando do 12º BPM, disse: "Acreditar que não ser possível, pois já acumula grande quantidade de serviços operacionais". Seria necessário mais oficiais com conhecimento da matéria, para poder manter a instrução sempre em dia.

TABELA 12 - O BPTRAN A EDUCAÇÃO, CONSCIENTIZAÇÃO

RESPOSTAS	%	QUANTIDADE
Sim	77,4	120
Não	11	17
Não tenho opinião formada	11,6	18
TOTAL	100	155

FONTE: Pesquisa de campo

GRÁFICO 7 – O BPTRAN A EDUCAÇÃO, CONSCIENTIZAÇÃO



FONTE: Pesquisa de campo

A pretensão com o questionamento é a demonstração cabal de que o Batalhão de Trânsito é na verdade, o maior referencial na área de trânsito em Curitiba. A sociedade conta unicamente com o BPTRAN para esse tipo de trabalho, principalmente as escolas, que dependem para orientar seus alunos.

Por isso buscam sempre os seus policiais-militares para palestras, demonstrações e a sede do Batalhão para visitas. Para se ter uma idéia, apenas no ano de 2005, 20.000 (vinte mil) crianças de escolas de 1º e 2º graus tiveram palestras, participaram de seminários com o Batalhão num esforço hercúleo, na crença de que formando a criança e o jovem de hoje teremos amanhã o adulto conscientizado circulando pelas cidades e rodovias.

O BPTRAN é de fato um referencial na área de trânsito, educando, conscientizado e modificando comportamento, trabalho que atinge, além das escolas as Universidades e Empresas com palestras voltadas para o público adulto.

Do total dos entrevistados 77,4% responderam que o Batalhão é de fato um referencial na área de trânsito educando, conscientizando e mudando comportamento 11,0% responderam que não e 11,6% responderam não ter opinião.

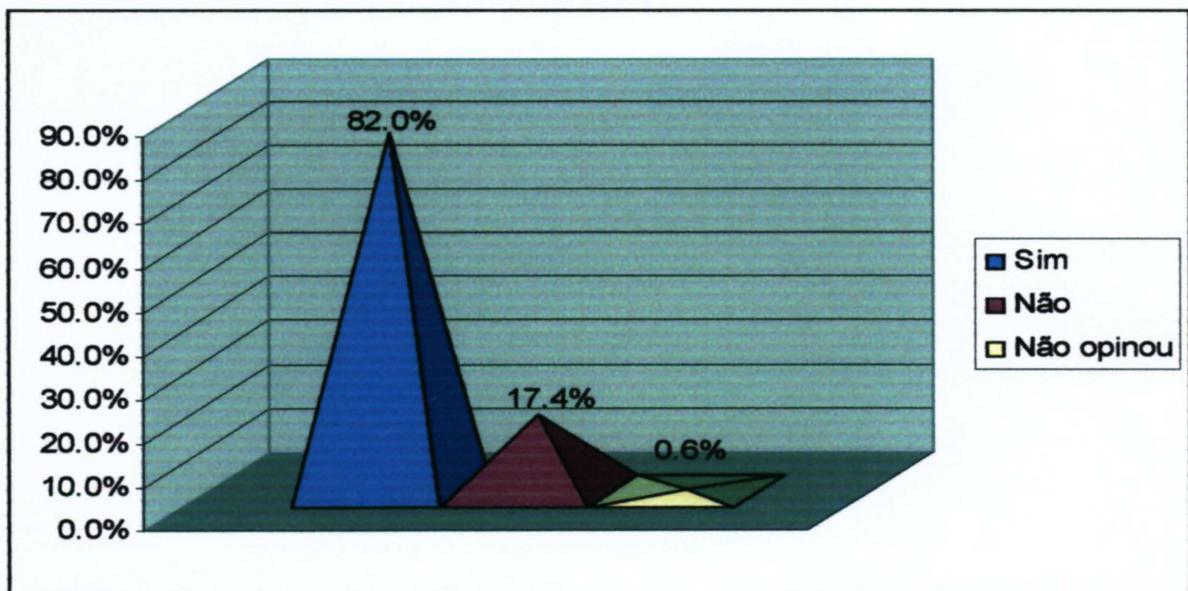
A pesquisa enfatiza um ponto importante para a Polícia Militar. O papel do BPTRAN vai muito além do policiamento ostensivo preventivo ou repressivo. Ele é muito mais importante na educação, principalmente dos jovens.

TABELA 13 - BPTRAN E A CRIMINALIDADE

RESPOSTAS	%	QUANTIDADE
Sim	82	127
Não	17,4	27
Não opinou	0,6	1
TOTAL	100	155

FONTE: Pesquisa de campo

GRÁFICO 8 – BPTRAN E A CRIMINALIDADE



FONTE: Pesquisa de campo

É claro que não se pretende, que o BPTRAN seja, para a Polícia Militar, apenas uma Unidade de trânsito, trabalhando só com trânsito, até por que existe

previsão legal para o policiamento ostensivo fardado de trânsito. Ora, é claro que como um dos segmentos da Corporação, não se adstringe apenas a fiscalização de trânsito, mas quando está na rua realizando o policiamento ostensivo de trânsito e geral. Isso quer dizer que é uma Unidade operacional treinada para o combate direto à criminalidade.

Se formos acompanhar o seu trabalho, a Unidade está dividida em três Companhias, sendo que duas delas realizam o policiamento ostensivo geral na cidade, com a missão de atender os acidentes e quando em policiamento estão também enfrentando a criminalidade, pois são policiais-militares fardados e como tal se preocupam com isso. Sabem do seu papel na segurança pública, com vistas a ordem pública. Não podem se despreocupar sob pena de se tornarem alvo dos criminosos, que vêem neles, não o guarda de trânsito, mas um policial-militar pronto para detê-lo.

Por outro lado a 3ª Cia – COTAMOTRAN -, que é uma Unidade do Batalhão especializada em operações de bloqueio e que realiza todas as *blitz*, está no combate mais direto à criminalidade. A 3ª Cia, nas ruas, fiscaliza, não apenas os veículos, o condutor e seus documentos, mas devassa o interior de carros suspeitos recuperando os roubados ou furtados, apreendendo drogas, autuando em flagrante embriagados, prendendo aqueles que fazem rachas, etc. Até o mês de maio de 2006 o BPTRAN prendeu 565 pessoas, entre as quais 291 por embriagues ao volante, 166 por falta de habilitação, 24 por furto qualificado, 14 por roubo, 10 por desacato, 09 por direção perigosa e 60 por outros crimes como porte ilegal de arma, uso de documento falso, desobediência, vias de fato.

Do total dos entrevistados 82,0% responderam afirmativamente no sentido de que o BPTRAN é de fato, além de um fiscalizador do trânsito, uma Unidade operacional da Polícia Militar para o enfrentamento da criminalidade 17,4% responderam que não e apenas 0,6% preferiram não opinar.

As respostas a esta pergunta mostram para a Polícia Militar que o BPTRAN, na opinião dos praças, oficiais, autoridades é, além de um instrumento de educação para o trânsito, um Batalhão de combate direto à criminalidade.

O Cel. Altair Mariot, ex-Cmt do BPTRAN, respondeu que: “O BPTRAN, no exercício de sua atividade voltada à infrações de trânsito, onde a abordagem é necessária está em constante contato com pessoas, motoristas e veículos, portanto

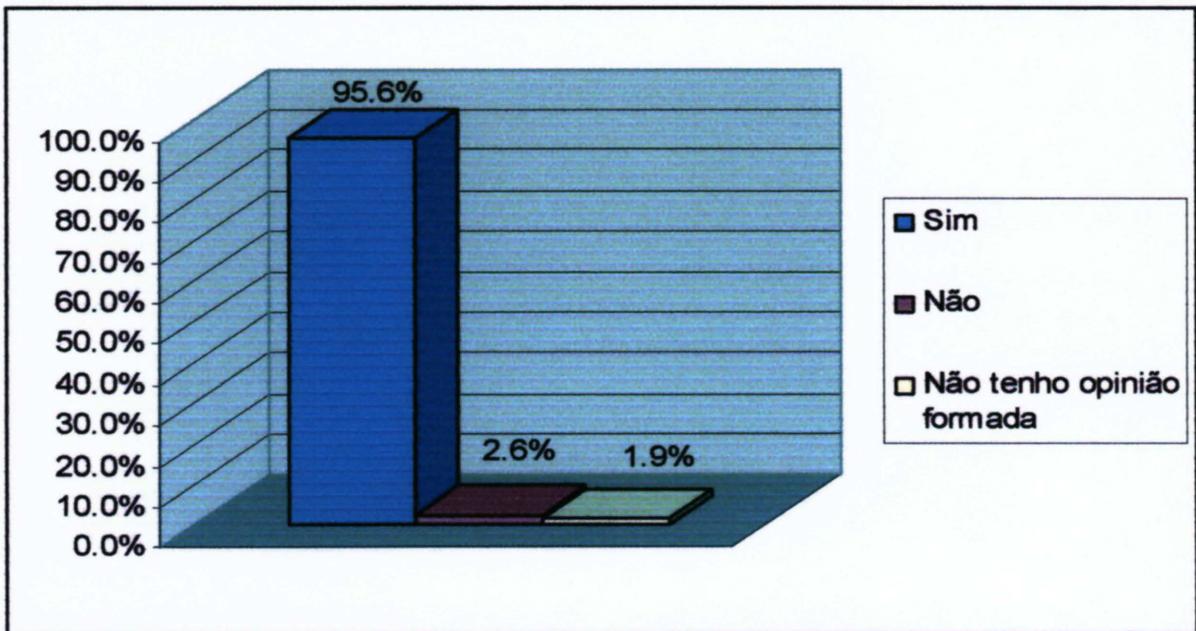
muito mais em condições de detectar veículos furtados, roubados, pessoas procuradas, transporte de veículos roubados, drogas, armas...”.

TABELA 14 - O BPTRAN E A COMUNIDADE

RESPOSTAS	%	QUANTIDADE
Sim	95,6	148
Não	2,6	4
Não tenho opinião formada	1,9	3
TOTAL	100	155

FONTE: Pesquisa de campo

GRÁFICO 9 – O BPTRAN E A COMUNIDADE



FONTE: Pesquisa de campo

Do total dos entrevistados 95,6% responderam que sim, 2,6% que não e apenas 1,9% responderam não ter opinião formada.

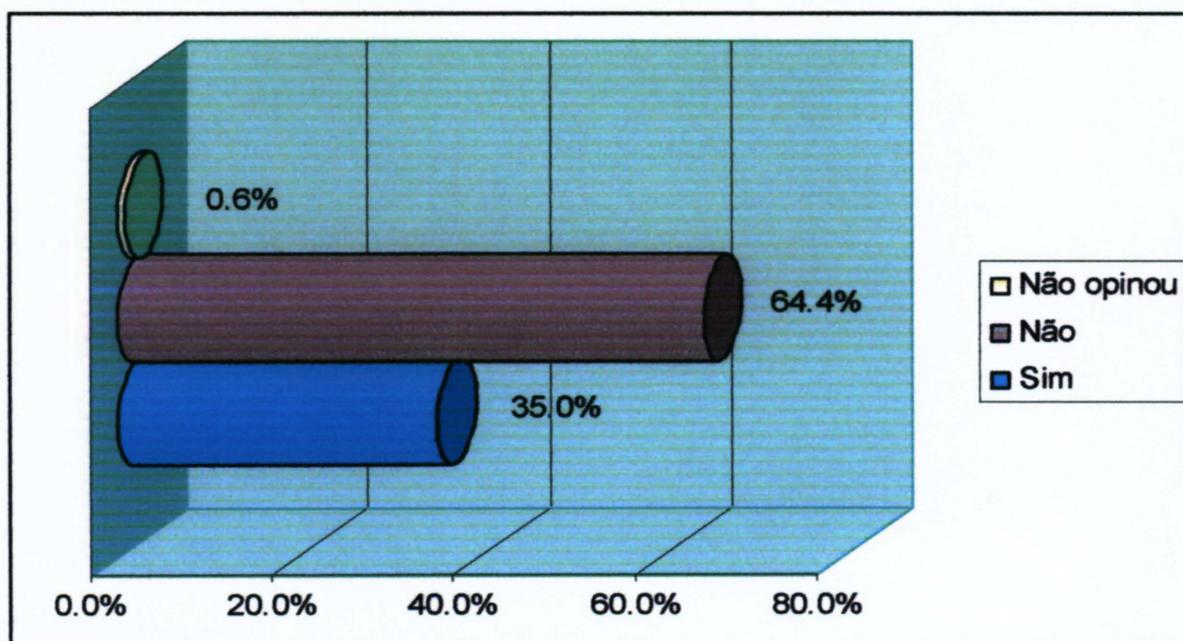
Conclui-se com as respostas a este questionamento, de fato, o relevante papel do BPTRAN junto à comunidade e o que ela pensa dessa Unidade da Polícia Militar. É um Batalhão de Polícia perfeitamente adequado às necessidades da Polícia Militar, e com aceitação de quase 100%.

TABELA 15 – UTILIZAÇÃO DO EFETIVO DE TRÂNSITO PARA ÁREA OPERACIONAL

RESPOSTAS	%	QUANTIDADE
Sim	35	54
Não	64,4	100
Não opinou	0,6	01
TOTAL	100	155

FONTE: Pesquisa de campo

GRÁFICO 10 – UTILIZAÇÃO DO EFETIVO DE TRÂNSITO PARA ÁREA OPERACIONAL



FONTE: Pesquisa de campo

Do total dos entrevistados 64,4% disseram que não, 35,0% responderam que sim e apenas 0,6% preferiram não opinar. É claro que essa resposta sedimenta a

idéia de que a distribuição do efetivo do BPTRAN pelas Unidades Operacionais manteria esses policiais-militares a salvo com suas missões específicas tranqüilizadas.

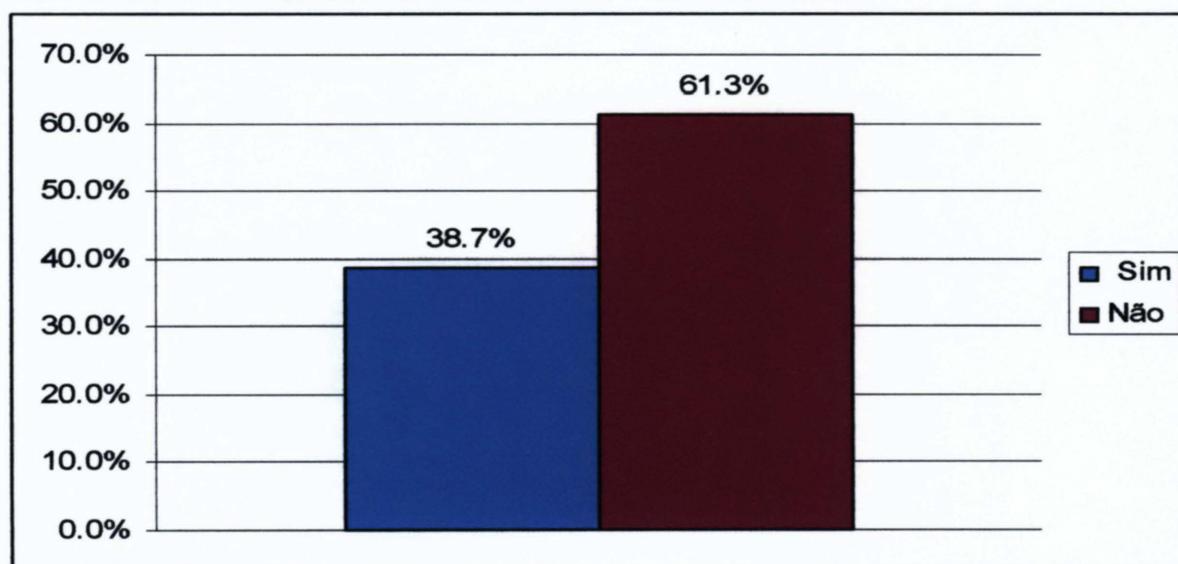
O Cel. PM RR Valla, responde que: “Sim, por ser a resposta óbvia e fazer parte da cultura da Corporação. Em 1989, um dos argumentos para a não alteração do efetivo da Unidade foi a de que Trânsito, naquele momento, não era prioridade. Creio que hoje o problema seria mais grave e o desprezo aos problemas de trânsito, ainda maior”.

TABELA 16 - PODER DE POLÍCIA E OS MUNICÍPIOS

RESPOSTAS	%	QUANTIDADE
Sim	38,7	60
Não	61,3	95
TOTAL	100	155

FONTE: Pesquisa de campo

GRÁFICO 11 – PODER DE POLÍCIA E OS MUNICÍPIOS



FONTE: Pesquisa de campo

Hodiernamente se discute muito o poder de polícia que a Constituição Federal de 1988 e o Código Nacional de Trânsito deram aos municípios para atuarem, principalmente em paradas, estacionamento e circulação de veículos. As pessoas de um lado ficaram divididas sobre se um agente do município poderia ter essa parcela

de poder para atuarem do trânsito achando, alguns que apenas o policial-militar deveria fiscalizar o trânsito, pois sua figura é a que de fato impõe respeito aos usuários.

De outro lado existe, hoje, um posicionamento político, no sentido de se municipalizar todas as atividades que são essenciais do estado, tais como: a segurança, a fiscalização do trânsito, educação etc.

O questionamento é para se saber se, de fato, essa parcela do poder dada aos municípios, de fato enfraquece o BPTRAN naquilo que sempre fez, ou seja, o município com isso pode vir a assumir toda a atividade de trânsito?

Na opinião dos que responderam ao questionário 61,3% entenderam que não, isso não acontecerá, 38,7% entenderam que sim. Esse percentual é importante ser considerado, porque é mais da metade dos entrevistados que entenderam que isso pode enfraquecer o BPTRAN. A pesquisa aponta para o fato de que a Polícia Militar deve se preocupar investindo nessa atividade, a fim de que possa satisfazer a comunidade, não deixando brechas para que o município residualmente faça o seu trabalho.

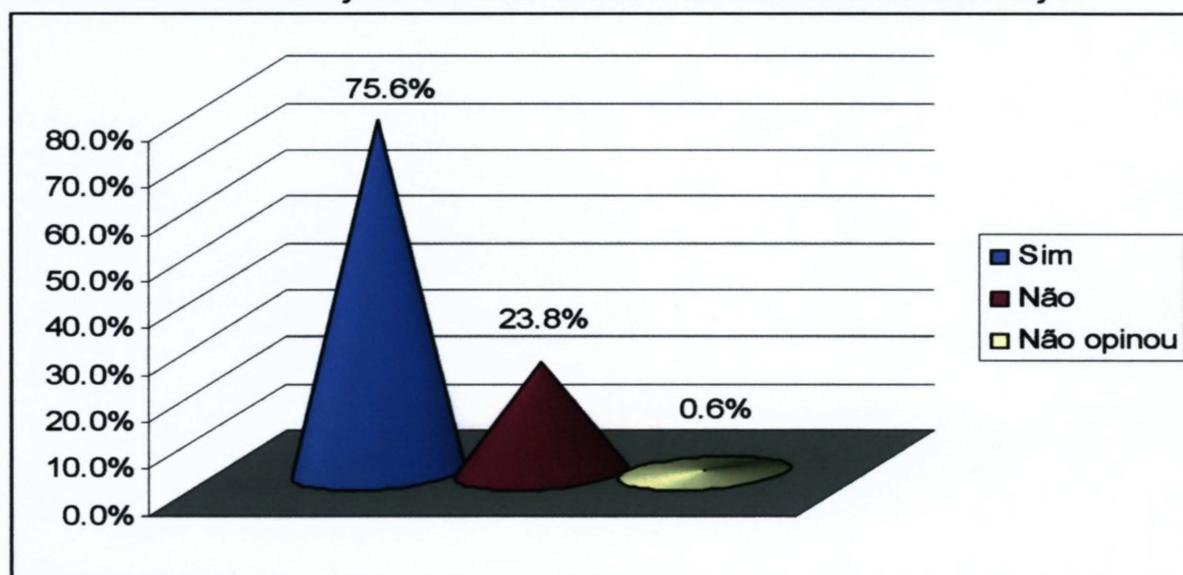
O Cel. PM RR Wilson Odirley Valla, respondeu que sim, enfraquece o BPTRAN, pois: "Inclusive por uma leitura equivocada do próprio Código Nacional de Trânsito, confundiu-se, na prática, fiscalização com policiamento. Nesse particular, Diógenes Gasparini foi muito enfático em suas análises sobre o CNT. Aliás, o convênio que alude o CNT em relação ao município nada tem a ver com o policiamento ostensivo de trânsito, mas, sim, àquelas atividades burocráticas de fiscalização, repita-se, não de policiamento, atribuída ao município".

TABELA 17 - REDUÇÃO DO EFETIVO E A QUALIDADE DO SERVIÇO

RESPOSTAS	%	QUANTIDADE
Sim	75,6	117
Não	23,8	37
Não opinou	0,6	1
TOTAL	100	155

FONTE: Pesquisa de campo

GRÁFICO 12 – REDUÇÃO DO EFETIVO E A QUALIDADE DO SERVIÇO



FONTE: Pesquisa de campo

Do total dos entrevistados 75,6% responderam que a redução continuada no efetivo do BPTRAN, nos últimos 5 anos vem contribuindo para um serviço de má qualidade que o Batalhão vem prestando à comunidade 23,8% responderam que não e apenas 0,6% não opinaram.

O que comprova a resposta a este questionamento. Que a Polícia Militar precisa investir no efetivo do BPTRAN, já que policiamento preventivo se faz com a presença do homem na rua. A tecnologia, para essa Unidade é muito importante, mas não é tudo.

No que se refere ao atendimento dos acidentes para que o usuário não fique, no local, por muito tempo esperando é preciso mais gente, só aí, o BPTRAN prestará um serviço de melhor qualidade, no quesito, notadamente tempo de espera.

O Cel. Mariot, disse que: "Naturalmente a redução do efetivo compromete a qualidade do serviço prestado, que poderia ser mais rápido, mais eficiente, mais abrangente se o efetivo fosse adequado a realidade de Curitiba hoje".

O Dr. Rogério Ribas, Juiz de Direito: "Não se trata de serviço de má qualidade, mas a redução do efetivo diminui a eficiência da ação do BPTRAN".

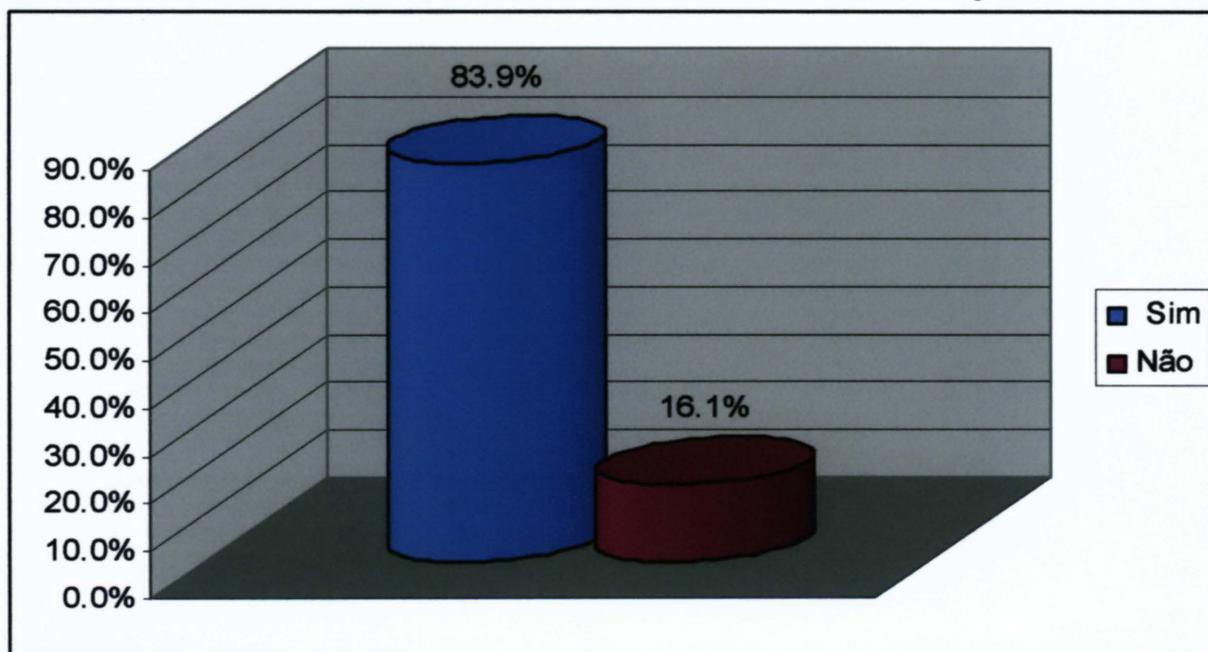
O Cel. PM RR Valla, asseverou que: "Não digo de má qualidade em sim, mas de qualidade na abrangência, sendo o mais visível o atendimento de acidentes. O tempo de espera é muito grande por parte do interessado".

TABELA 18 - POLICIAIS NAS RUAS E O RESPEITO À LEGISLAÇÃO

RESPOSTAS	%	QUANTIDADE
Sim	83,9	130
Não	16,1	25
TOTAL	100	155

FONTE: Pesquisa de campo

GRÁFICO 13 – POLICIAIS NAS RUAS E O RESPEITO À LEGISLAÇÃO



FONTE: Pesquisa de campo

A essência da pergunta está em se saber se há uma relação direta entre a presença maciça do BPTRAN nas ruas, o respeito à legislação e a redução de

acidentes. Do total dos entrevistados 83,9% responderam que sim, 16,1% que não. O que chama a atenção para a resposta a esta pergunta é o fato de as pessoas terem a certeza de que só a presença constante dos policiais-militares fardados nas ruas de nossa cidade é que fará com que o motorista respeite a legislação e com isso se consiga reduzir os acidentes que têm como causa direta o desrespeito à legislação, o excesso de velocidade e a embriaguez.

Na verdade é a comprovação de nossa proposta inicial.

O Cel. PM RR Valla, disse que: “Está provado que somente meios eletrônicos ou físicos não surtem, por si só, os efeitos desejados. O policial ainda é o meio mais eficiente, desde que bem preparado e incorruptível”.

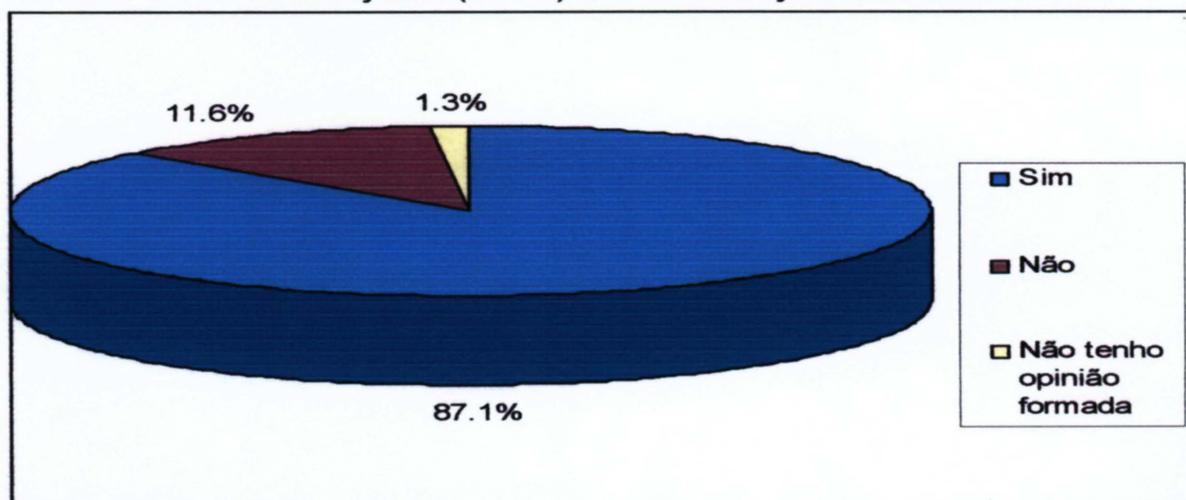
O Cel. PM Mariot, afirmou que: “Naturalmente que bem aplicado o PM apareceria mais, e como o PM tem mais respeito junto a sociedade a simples presença do policial militar inibe o cometimento de infrações e em consequência os riscos de acidentes”.

TABELA 19 - OPERAÇÕES (BLITZ) E A PREVENÇÃO DOS ACIDENTES

RESPOSTAS	%	QUANTIDADE
Sim	87,1	135
Não	11,6	18
Não tenho opinião formada	1,3	2
TOTAL	100	155

FONTE: Pesquisa de campo

GRÁFICO 14 – OPERAÇÕES (BLITZ) E A PREVENÇÃO DOS ACIDENTES



FONTE: Pesquisa de campo

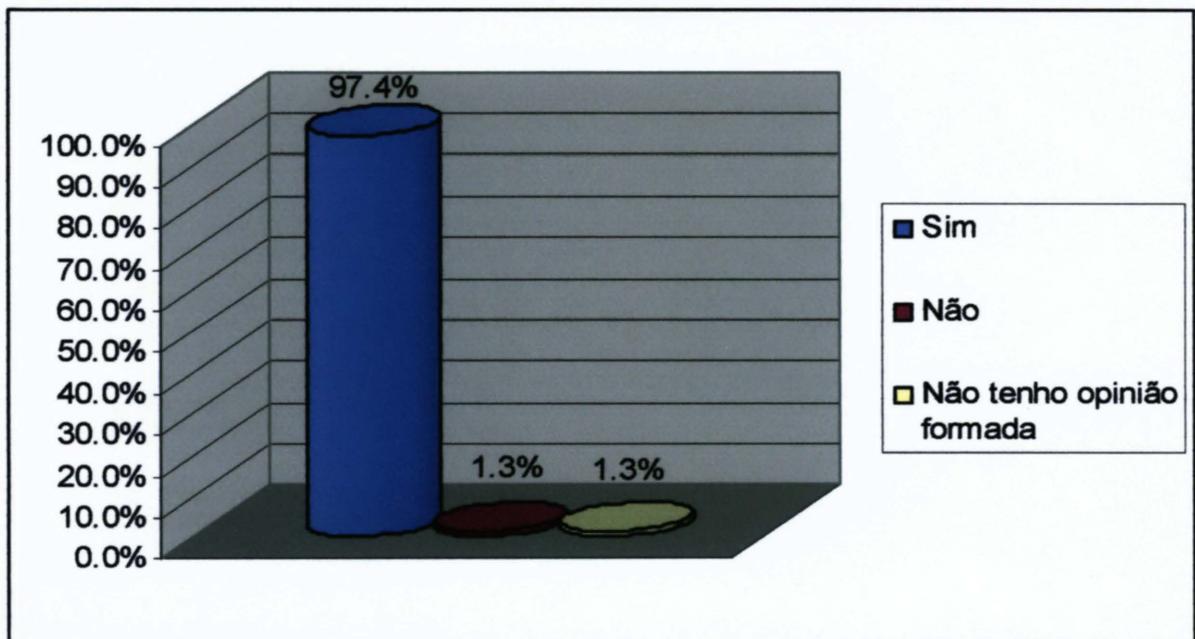
Do total dos entrevistados 87,1% responderam afirmativamente, 11,6% disseram que não e 1,3% disseram não ter opinião formada sobre o assunto. As respostas só nos confirmam que a presença do BPTRAN nas ruas é saudada por todos como algo positivo para a Ordem Pública, ou seja, a paz social. O que sinaliza de positivo é que a Polícia Militar precisa urgentemente incluir mais policiais-militares para servirem nessa Unidade de Polícia Militar.

TABELA 20 - O BPTRAN AS ESCOLAS, EMPRESAS, CAMPANHAS EDUCATIVAS E A IMAGEM DA CORPORAÇÃO

RESPOSTAS	%	QUANTIDADE
Sim	97,4	151
Não	1,3	2
Não tenho opinião formada	1,3	2
TOTAL	100	155

FONTE: Pesquisa de campo

GRÁFICO 15 - O BPTRAN AS ESCOLAS, EMPRESAS, CAMPANHAS EDUCATIVAS E A IMAGEM DA CORPORAÇÃO



FONTE: Pesquisa de campo

O direcionamento da pergunta foi para se comprovar ou não se a presença do BPTRAN ajudaria na imagem da Corporação e do total dos entrevistados 97,4%

responderam afirmativamente, apenas 1,3% disseram que não e 1,3% não opinaram. Diante das respostas não resta mais qualquer dúvida para a Corporação que deve e urgentemente investir nessa Unidade, porque o que vem realizando, além de ser imprescindível para a comunidade melhora em muito o conceito que as pessoas têm a certa da Polícia Militar.

O Cel. Mariot, disse que: “Sim, complementarmente ao serviço policial a presença do PM em empresas, Universidades, blitz, coloca o policial próximo da sociedade, como elo de integração social e não apenas como agente notificador que autua o cidadão pelo cometimento de infração”.

9.3 FORMA ATUAL DE ARRECADAÇÃO DE RECURSOS FINANCEIROS E SUA DESTINAÇÃO NA POLÍCIA MILITAR

A Lei nº. 6.264, de 10 de janeiro de 1972, criou o fundo de Reequipamento do Departamento de Trânsito – FUNRESTRAN – com a finalidade de prover recursos para o DETRAN, logo com aplicação específica na atividade de trânsito.

O provimento desses recursos vem da aplicação de multas decorrentes de infrações de trânsito cometidas em toda área de circunscrição do DETRAN, ou seja, o Estado do Paraná, e que mensalmente serão depositadas pelo DETRAN, antigamente no Banco do Estado do Paraná, depois Itaú e hoje Banco do Brasil, na conta de Reequipamento de Trânsito – FUNRESTRAN. Esses valores serão atualizados sempre no primeiro dia útil de cada mês de acordo com a Unidade Fiscal de Referência – UFIR, ou por outro índice que venha substituir.

Assim para efeito de ordem orçamentária, dos recursos atribuídos ao FUNRESTRAN, 40% serão destinados ao Departamento Estadual de Trânsito – DETRAN, e 60% à Polícia Militar do Paraná. (DECRETO Nº. 7526).

A destinação desses recursos na Polícia Militar é feita pelo Governo, que ante planejamento da Corporação adquire viaturas, equipamentos e armamentos.

9.4 COMPARAÇÃO DOS RECURSOS ARRECADADOS PELO BPTRAN NOS ÚLTIMOS 5 ANOS

Como já referimos o Batalhão de Trânsito é a maior fonte arrecadadora desses fundos para o FUNRESTRAN, uma vez que é a única Unidade Operacional da Polícia Militar especializada e atuando diretamente na fiscalização do trânsito na cidade de Curitiba.

Já, cabalmente demonstrado, o BPTRAN é o nascedouro desses recursos para que a Instituição possa planejar e fazer seus investimentos, por isso nem pensar em destituí-lo de sua missão, achando que as Unidades Operacionais conseguirão dar cabo dessa tarefa com a mesma proficiência.

Nos últimos 5 anos o BPTRAN arrecadou, com a aplicação de multas que o DETRAN impôs R\$ 54.202.727,11 (cinquenta e quatro milhões duzentos e dois mil, setecentos e vinte e sete reais e onze centavos). Tabela nº. 5.

9.5 A IMAGEM DO BPTRAN PARA A POLÍCIA MILITAR

O Batalhão de Polícia de Trânsito, assim como o Batalhão de Polícia Montada, o Batalhão de Polícia Rodoviária Estadual, o Corpo de Bombeiros é uma Unidade policial-militar especializada e como tal exerce um papel técnico.

O BPTRAN para a Polícia Militar é um orgulho, porque independentemente dos recursos financeiros que possam advir de seu trabalho, destaca-se, junto da comunidade, trabalhando na educação de crianças em escolas com palestras e brincadeiras. No ano de 2005, através de sua 5ª seção atingiu, em Curitiba e região metropolitana 20.000 crianças.

Para este ano o trabalho se somará ao PROERD e a sua pretensão será de 60.000 jovens, além das empresas que tem visitado para disseminar o trabalho de educação, conscientização e mudança de comportamento no trânsito.

A falta de educação para o trânsito é uma das causas que contribuem para a ocorrência dos acidentes de trânsito, porque em muitos casos os envolvidos não foram devidamente educados para o cumprimento das leis de trânsito. Uma fiscalização competente e eficiente, também inibe a imprudência, pois atua

diretamente no aspecto psicológico, político e econômico, refletindo diretamente no bem estar social. Valores astronômicos são gastos em consequência dos acidentes de trânsito, tanto nos reparos em avarias dos veículos ou outros bens sinistrados, como também nos atendimentos médico-hospitalares, em indenizações vultuosas e outras despesas provenientes desses acontecimentos, como, por exemplo, o abalo do sistema previdenciário, através do pagamento de pensões por morte e aposentadorias por invalidez, surgidas de fatos trágicos no trânsito.

O direito à educação específica para o setor já está contemplado no artigo 74 da Lei nº. 9.503, de 23 de setembro de 1997, (Código de Trânsito Brasileiro – CTB), o qual estabelece que é direito de todos e constitui dever prioritário dos órgãos componentes do Sistema Nacional de Trânsito. Esse trabalho educativo é desenvolvido nos locais de grande aglomeração de pessoas, como: associações comunitárias, reuniões de funcionários das grandes empresas de transporte de cargas e de passageiros, bem como junto aos motoristas de táxi, aos motociclistas, aos ciclistas, aos carroceiros, aos catadores de papéis, aos pedestres e aos demais usuários da via pública.

A Polícia Militar, também é componente do Sistema Nacional de Trânsito (inciso VI do artigo 7º da Lei nº. 9.503/97 C.T. B). Sendo assim, é um dos órgãos responsáveis pela educação para o trânsito nos Estados da Federação Brasileira. No Paraná está presente na fiscalização do trânsito nos centros urbanos e nas rodovias estaduais, e hoje o BPTRAN tem um programa efetivo de educação e cumpre muito bem a sua missão constitucional de garantir a segurança e o bem estar dos cidadãos, fiscalizando e atuando os condutores infratores.

Daí se ter criado um grupo especializado em ações educativas para o trânsito, com o apoio de outros órgãos públicos e privados, mas sob a orientação e o comando de policiais-militares, para a aplicação de medidas educadoras a todos os integrantes da sociedade em geral, com o objetivo de educar crianças, idosos, condutores, pedestres, amadores e profissionais, fazendo surgir em todos a responsabilidade e o comprometimento com a redução do número de acidentes de trânsito, tornando nossas ruas, avenidas e rodovias mais seguras e tranquilas, o que irá proporcionar uma qualidade de vida melhor a todos os curitibanos.

Com o aumento da frota de veículos em Curitiba, não vimos avultar a demonstração de respeito e a noção de responsabilidade com o trânsito, que

pudessem colaborar com a formação de usuários responsáveis e preocupados com a vida de seus semelhantes. Os atuais motoristas necessitam ser reeducados e orientados sobre a necessidade do cumprimento das normas de trânsito, pois só assim será possível obter uma diminuição no número de acidentes.

Por isso é necessário que o BPTRAN desempenhe um papel preponderante na educação para o trânsito em nossa cidade, buscando encontrar formas mais eficazes de prevenção de delitos e acidentes de trânsito, tornando possível um trânsito mais seguro, para toda a sociedade, com ações em escolas, empresas, associações e outras entidades, visando levar aos usuários a conscientização e o respeito às normas de trânsito, através de palestras, *blitz* educativas, seminários e outras ações que visem mudar o comportamento das pessoas no trânsito.

Segundo dados do DETRAN, as mortes acontecem quase que diariamente na cidade de Curitiba e várias outras ficam feridas, mas o que mais causa surpresa é o fato de que a sociedade e a imprensa de um modo geral, não tratam os casos com a devida preocupação que eles merecem, pois várias vidas foram ceifadas e nenhuma providência de relevância foi adotada para evitar que novos acidentes viessem a acontecer.

Quando ocorre uma morte de forma violenta, como o latrocínio, por exemplo, e não um acidente de trânsito, há comoção e revolta nos meios de comunicação e em toda a comunidade, sendo que nas tragédias de trânsito morrem centenas de pessoas e não notamos o mesmo sentimento coletivo de revolta verificado nos outros casos. É de se questionar, então, se a imprensa e a sociedade valoram de modo diferente as causas de morte. De modo correlato, se o falecimento proveniente de um tiro de arma de fogo ou de um acidente de trânsito causam sentimentos diferentes nas pessoas.

Precisamos mudar nosso comportamento e adotar uma atitude firme e de revolta contra os acidentes fatais no trânsito. A vida humana deve ter o mesmo valor em qualquer situação e todos os esforços devem ser concentrados na educação para o trânsito e na aplicação de outras medidas que possam evitar essas fatalidades no trânsito.

9.6 O BPTRAN COMO UNIDADE DE ENFRENTAMENTO DA CRIMINALIDADE

O Batalhão de Polícia de Trânsito, não se pode esquecer, é uma Unidade de Polícia Militar, portanto seus integrantes estão perfeitamente treinados e qualificados para o enfrentamento da criminalidade.

As operações, notadamente que a 3ª Cia, COTAMOTRAN realiza são verdadeiras manobras de polícia, onde o aparato utilizado se presta a debelar a criminalidade, no que se refere a roubos, furtos, seqüestros de pessoas, porque seus homens, quando em serviço comparecem no local armados e equipados para reagirem a qualquer ação criminosa.

É preciso compreender, antes de tudo, que uma coisa é o criminoso ser barrado em um bloqueio realizado por policiais-militares, quando sabem se defrontar com homens capacitados para o embate em qualquer condição e terreno, outra é o marginal defrontar-se com agentes municipais, quando a experiência da cidade de São Paulo demonstrou ser inviável, visto que, não tem medo, porque sabe que esse funcionário civil não detém qualquer treinamento e é fácil de ser dominado.

E mais, não apenas o criminoso, o próprio infrator não deposita no agente municipal o respeito que deveria ter pela sua condição como funcionário público no cumprimento de seu dever. Lamentavelmente as pessoas têm resistência ao agente do município, pois não reconhecem a sua autoridade, nem a sua condição como representantes do poder de polícia. Com o policial-militar a situação é totalmente diferente.

A Polícia Militar, com seus policiais-militares, tem, no Paraná uma folha de serviços prestados à comunidade com mais de um século, portanto a sua experiência está sedimentada. A sua autoridade não se discute, nem pelos marginais. O reconhecimento de seu trabalho existe, não só de Curitiba, mas em todo o Paraná e é inquestionável.

Logo o BPTRAN dentro desse quadro está perfeitamente inserido no conceito de Segurança Pública, apto a manter a paz social e a ordem pública. Em Curitiba a sua labuta é reconhecida há mais 50 (cinquenta) anos.

9.7 POSSIBILIDADE DE OUTRAS UNIDADES OPERACIONAIS ESPECIALIZAREM-SE NA ATIVIDADE DE TRÂNSITO

As demais Unidades operacionais sediadas em Curitiba, caso recebam a incumbência, de também cuidarem do trânsito, terão sérias dificuldades, vez que o planejamento da atividade operacional já lhes ocupa grande parte de seu tempo.

Além do policiamento ostensivo preventivo fardado, dedicam-se a trabalhos voltados para missão, que não é da Polícia Militar, tal como: guardas em presídios, proteção de prédios dos fóruns, proerd (programa de educação e resistência as drogas, residualmente a missão da polícia civil, sargento gestor e outras tarefas a mais que continuamente aparecem, pois alguém da sociedade sempre confia mais no policial-militar e quer a sua proteção.

Essa sobrecarrega é demais para as Unidades Operacionais, que já mantém o peso de toda a responsabilidade pela prevenção, combate e investigação do crime.

A tarefa de terem que se dedicar ao estudo de uma volumosa legislação fará com a Polícia Militar pague o ônus de extinguir um Batalhão que a representa com uma folha de excelentes trabalhos prestados à comunidade de Curitiba.

É preciso compreender que os Batalhões Operacionais sob pressão do aumento da criminalidade em suas áreas lançarão mão desses efetivos e os colocarão no serviço de rádio patrulha, a fim de acalmar os ânimo de uma população que cobra tudo apenas da Polícia Militar.

O trabalho que presta no trânsito em Curitiba, vai muito além, de apenas um policiamento ostensivo, caracterizando-se em um referencial nessa área da capital com programas já sedimentados no ensino de 1º e 2º graus.

Logo o que dificultará o aperfeiçoamento das Unidades operacionais no estudo da legislação é certamente o excesso que já tem sobre os ombros.

10 CONCLUSÃO E SUGESTÃO

Cada vez mais o trânsito se mostra mais complexo em nossa sociedade, apresentando novas e desafiantes problemáticas àqueles que têm a incumbência de administrá-lo ou entendê-lo com o objetivo de propor novas soluções. Esta tarefa é um árduo desafio. Assim como a Educação caminha da superespecialização para a busca da generalização, o trânsito caminha do mesmo modo. Não é possível entender de trânsito sem compreender fenômenos de ordem social, psicológica, educacional, e até mesmo política e econômica. O fenômeno do trânsito é um fenômeno social, gerado por múltiplas variáveis, que se enraízam na história dos homens e na história das sociedades.

Já é passado o tempo (ainda bem) em que o trânsito era observado somente da ótica da Engenharia e do Direito (disciplinas tradicionalmente instituídas nesta área). Bastava antigamente o profissional saber a respeito do Código de Trânsito, do funcionamento dos processos de habilitação e veículos e das questões da Engenharia de Tráfego (pesquisas, organização do espaço urbano, etc.) e o mesmo podia ser considerado "Especialista" nesta área, merecedor de todos os louros que este conhecimento lhe conferia...

Obviamente, este "Especialista" deixava um componente do trânsito, muito importante a meu ver, de fora - o ser humano. Não se verificavam maiores preocupações com o mesmo, nos Congressos o que se via somente eram apresentações sobre defensas, tipos novos de asfaltos, atendimentos a traumatizados, poucos os que se arriscavam em apontar que a problemática maior estava naquele motorista que, por falha de educação, falhas na convivência social ou distúrbios emocionais, tinha a capacidade de desorganizar todo o sistema de trânsito, gerando os desastres (não mais acidentes) que vinham a matar ou ferir as outras pessoas.

As questões do trânsito envolvem o estudo de fenômenos tais como: crescimento populacional, migração da população para os centros urbanos, planejamento urbano, engenharia de tráfego, espaço público, comportamento social, comportamento individual, cidadania, senso comunitário, ética, comunicação, ensino-aprendizagem, educação de crianças, adolescentes e adultos, relação da

população com a lei, mecanismos legais de controle do comportamento humano, aplicação da lei, fiscalização, fiscalização eletrônica, reeducação de infratores, tecnologia veicular, segurança, mecanismos de segurança, resgate, atendimento a traumatismos, economia política, meio-ambiente, etc.

Desta forma, cada vez mais, o trânsito requer um estudo interdisciplinar, onde cada disciplina contribui com o conhecimento já produzido e se alia às outras para a produção de novos conhecimentos. Hoje estão sendo desenvolvidas pesquisas sobre o comportamento do motorista frente à fiscalização eletrônica, o comportamento do infrator de trânsito em relação à aplicação da lei, os aspectos psicológicos da urbanização, o estresse relacionado à comunicação no espaço urbano, e daí por diante.

O BPTRAN está perfeitamente integrado, nesse trabalho de reciprocidade, entre as diversas áreas do conhecimento, produzindo propostas mais eficazes, que atendam melhor os anseios da população, que está cada vez mais preocupada com este fenômeno que tanto contribui para a redução da nossa qualidade de vida, que é o nosso trânsito.

No dia 11 de setembro de 2001 o mundo parou por causa do atentado nos Estados Unidos, onde cerca de 3000 mil pessoas morreram. No Brasil, o trânsito faz o mesmo número de vítimas todos os meses, índice de fatalidade, quatro vezes maior ao de países desenvolvidos.

O Brasil tem prejuízo anual de R\$ 105 milhões por ano com acidentes de trânsito. São custos com perdas em produção, custos médicos, previdência social, custos legais, perdas materiais, despesas com seguro e custos com emergências entre outros.

No Rio de Janeiro 41% dos acidentes são causados por excesso de velocidade. É o Estado, onde essas infrações são mais freqüentes, seguidos de São Paulo 28% e Brasília 21%.

Os atropelamentos são responsáveis por 36% das mortes nas estradas brasileiras. O pedestre só tem chance de sobreviver se o veículo estiver a 30 km/h. Se o motorista estiver a 40 km/h, a chance de óbito vai para 15%. A 60 km/h, a chance de morte cresce assustadoramente, vai para 70%. E, caso o pedestre seja apanhado a 80 km/h, provavelmente não terá qualquer chance de sobreviver.

Portanto 64% dos acidentes são causados por falhas humanas, 30% tem origem em problemas mecânicos e apenas 6% são conseqüência de má conservação da via.

As principais causas dos acidentes, todos sabem, estão ligadas a direção sob efeito de álcool e entorpecentes, trafegar em alta velocidade, inexperiência e falta de conhecimento, além de falta de atenção.

Metade das mortes no trânsito envolvem motoristas embriagados. Mesmo em pequenas doses, o álcool prejudica a percepção de velocidade e distância, pode causar dupla visão e incapacidade de coordenação. A pessoa alcoolizada tende, também a fixar os olhos em movimento e não consegue observar tudo o que acontece no trânsito.

Algumas drogas para tirar o sono podem fazer o condutor dormir de olhos abertos.

É importante que fabricantes e comerciantes estejam juntos com a sociedade na luta contra o álcool nas estradas.

O BPTRAN desenvolve junto dos motoristas trabalhos importantíssimo dando cursos de direção defensiva, cujo objetivo é desenvolver a direção de prevenção à acidentes, atenção às ações incorretas de outros motoristas e das possíveis condições adversas da pista e do tempo. Trata-se da prática de dirigir com segurança, reduzindo a possibilidade de ser envolvido em acidentes de trânsito.

O Código de Trânsito Brasileiro, com vigência recente e de conteúdo ainda não suficientemente assimilado pela nossa sociedade, exige de todos—governo e comunidade – um amplo debate e um sistemático acompanhamento, no sentido de que a sua aplicação seja permanente e eficaz no gerenciamento das ações voltadas para o trânsito e no combate à epidemiologia dos acidentes por ele gerados.

O vertiginoso crescimento da frota de veículos automotores, com fortes impactos nas rodovias do nosso Estado e nos sistemas viários urbanos, e, sobretudo, os alarmantes índices de acidentes provocados pelo trânsito, com todas as conseqüências danosas daí decorrentes, colocam sob alerta toda a sociedade, exigindo uma tomada de posição para melhor se gerenciar este grave problema.

Por outro lado, o aparato policial do BPTRAN, responsável imediato e direto para gerenciar a questão é insuficiente para colocar o tema no patamar que o cidadão exige e merece, necessita ser ajudado, mas, também, ser cobrado para

cumprir com menos omissão e mais responsabilidade e seu papel perante a sociedade.

Além destes aspectos, outros devem ser considerados como: a vida que é um direito inalienável do ser humano, constituindo-se numa conquista da cidadania; os acidentes constituem uma grave situação de saúde pública e com perspectivas de tornarem-se a maior epidemia de mortes no próximo século; os acidentes constituem importante causa de mortalidade da população jovem na faixa etária de 20 a 40 anos.

Para a efetiva implantação do Código Brasileiro de Trânsito há necessidade de regulamentar muitos de seus aspectos. Tem havido muitas dúvidas e incertezas sobre o Código Brasileiro de Trânsito que exigem pareceres e análises jurídicas; a engenharia de tráfego é uma importante atividade que pode contribuir para a redução desses acidentes; existe desconhecimento gerado sobre o controle e destino da arrecadação decorrente das multas de trânsito de sorte que para cada morte decorrente de 1 acidente de trânsito resultam cerca de 15 feridos, vários dos quais com lesões Irreversíveis e limitadores para o resto de suas vidas.

Foram analisados vários aspectos ligados aos acidentes de trânsito e vimos que ele decorre, em sua maior parte pela irresponsabilidade dos motoristas, somados aos aspectos, algumas vezes, das condições precárias das vias e do mal estado de conservação de alguns veículos, que também são motivos contribuintes para a manutenção dos altos índices de acidentes no trânsito.

Os acidentes ocorrem porque neles estão envolvidos 3 (três) fatores: o homem, a via e o veículo. A via e o veículo por si só, não provocam acidentes. O homem, até mesmo sozinho, motorizado ou não, é por sua natureza capaz de causar acidentes, desde os leves até os mais graves.

Todo ser humano até os 18 (dezoito) anos é potencialmente um pedestre. Ao completar essa idade, é possível escolher se deseja continuar sendo só pedestre ou também se tornar motorista e iniciar uma etapa como condutor de veículos e eventualmente um pedestre.

O BPTRAN é o único segmento da Polícia Militar absolutamente indispensável para a sociedade curitibana, até para que se possa conseguir mudar o comportamento das pessoas e adotar uma atitude firme e de revolta contra os acidentes fatais no trânsito. A vida humana deve ter o mesmo valor em qualquer

situação e todos os esforços devem ser concentrados na educação, fiscalização e aplicação de outras medidas que possam evitar essas fatalidades no trânsito.

Pode-se concluir, ainda que:

- O BPTRAN é que mantém a receita que é aplicada na melhoria da Polícia Militar;

- Constitui-se em um Centro de Estudos de onde sai interpretada toda legislação de trânsito com repercussão em todo o Estado do Paraná;

- É decisivo na redução do número de acidentes;

- A presença do policial-militar nas ruas fiscalizando o trânsito preocupa, além do infrator, o marginal que circula pelo centro de Curitiba com veículos furtados, roubados, pessoas seqüestradas, motoristas embriagados e até transportando drogas;

- A presença do BPTRAN no centro é marketing para a Polícia Militar;

- O seu efetivo garante a tranqüilidade de passeatas, bloqueio de pistas, eventos esportivos e sociais, ajuda isolando locais de incêndio, enchentes para que o Corpo de Bombeiros possa trabalhar;

- A presença do Batalhão de Trânsito, nas ruas de Curitiba, se torna cada vez mais imprescindível, porque a crescente frota de veículos mostra o igual crescimento da população.

Diante dessas, e como medidas necessárias de prevenção capaz de reduzir os acidentes de trânsito na cidade de Curitiba, além da comprovada importância que têm os procedimentos educativos no contexto geral, como fator inibidor e de redução dos índices de acidentes de trânsito, sugere-se o seguinte:

- Maior investimento do governo estadual na implementação de políticas desenvolvendo programas para a educação do trânsito;

- Construção da cidade mirim contígua ao BPTRAN;

- Gestões do governo estadual no sentido de transformar o conteúdo de trânsito em matéria curricular, nos ensinos de 1º e 2º graus;

- Aumento do efetivo policial-militar, na proporção de 1 (um) PM para cada 500 (quinhentos) veículos licenciados, além de investimentos em recursos materiais (computadores, máquinas fotografias digitais), para o BPTRAN;

- Manutenção do BPTRAN, como Unidade Policial Militar especializada, e referencial na área de trânsito em Curitiba;

REFERÊNCIAS

ABREU, Waldir de. **Código de trânsito brasileiro: infrações administrativas, crimes de trânsito e questões fundamentais**. 1ª. ed. São Paulo: Saraiva, 1998.

CUNHA, Irineu Ozires, **DA INCONSISTÊNCIA OU IRREGULARIDADE DO AUTO DE INFRAÇÃO** – Intranet, página da Polícia Militar do Paraná.

DONADELO, Eron Ulisses; RUSCH, Igor Laércio; BECHER, José Vilmar; VENDRAMETTO, Sérgio Renor - **Programa de Implantação de Educação de Trânsito para o Ensino Fundamental – PRIETA. 2004 (Monografia em Educação)** - Faculdades Integradas "Espírita" – FIES.

LAZZARINI, Álvaro. **Da segurança pública na constituição de 1988**. Tribunal de Justiça de São Paulo, maio 1989.

MEIRELLES, Hely Lopes. **Direito administrativo brasileiro**. 23. ed. São Paulo: Malheiros, 1998.

MOREIRA NETO, Diogo de Figueiredo. **Revisão doutrinária dos conceitos de ordem pública e segurança pública**. Revista de Informação Legislativa, Brasília, n.º 107, p.152, 1987.

PLOCHARSKI, Pedro; JUNIOR, Alfredo Bednarczuk; SERODIO, Wallace Nello Rodrigues; GONÇALVES, Marlison José do Nascimento – **O Batalhão de Polícia de Trânsito no Município de Curitiba, face ao Código de Trânsito Brasileiro de 1977. 2004 (Monografia em Educação)** – Faculdades Integradas "Espírita" – FIES.

SAKAMOTO, Kasuo. **A Violência do Trânsito no Brasil**. Londrina, 1996. 14 transparências: p&b. 30x20 cm.

TÁCITO, Caio. **O abuso do poder administrativo no Brasil – conceito e remédios**. Co-edição do Departamento Administrativo do Serviço Público e Instituto Brasileiro de Ciências Administrativas, Rio de Janeiro, p. 27, 1959.

VIEIRA, Leociléa Aparecida. **Projeto de pesquisa e monografia: O que é? Como se faz?** Normas da ABNT. 2ª ed. rev. Curitiba: Ed. do Autor, 2003.

BRASIL. ANTP, IPEA. **Impactos sociais e econômicos dos acidentes de trânsito nas aglomerações urbanas brasileiras: relatório executivo**. Brasília, 2003.

_____. **Constituição da República Federativa do Brasil**. Promulgada em 05 de outubro de 1988. 16. ed. São Paulo: Saraiva, 1997.

_____. Decreto Lei n.º 3.651, de 25 de setembro de 1941. Institui o Código Nacional de Trânsito. **Diário Oficial da União**, Brasília, 26 set. 1941.

_____. Lei n.º 5.108, de 21 de setembro de 1966. Institui o Código Nacional de Trânsito. **Diário Oficial da União**, Brasília, 22 set. 1966.

_____. Lei n. ° 9.503, de 23 de setembro de 1997. Institui o Código de Trânsito Brasileiro. **Diário Oficial da União**, Brasília, 24 set. 1997.

PARANÁ. Batalhão de Polícia de Trânsito. **Apostila de instrução de manutenção**, Curitiba, 1984.

_____. Lei 6.264 de 10 janeiro de 1972, que institui o FUNRESTRAN (Fundo de Reequipamento de trânsito). **Diário Oficial do Estado**, Curitiba, 11 jan. 1972.

_____. Batalhão de Polícia de Trânsito. **Relatório estatístico de acidentes de trânsito 2005**. Curitiba, 2005.

ANEXO

Data 10 de janeiro de 1972

Súmula: Cria o "Fundo de Reequipamento do Departamento de Trânsito - FUNRESTRAN, com a finalidade - de prover recursos para reequipamento do DETRAN.

ALIENA

ESTADO DO PARANÁ - CASA CIVIL
PROTO LIT. N.º 6470
EM 22 10 1973

A Assembléia Legislativa do Estado do Paraná

decretou e eu sanciono a seguinte lei:

Art. 1º - Fica criado o "Fundo de Reequipamento do Trânsito-FUNRESTRAN, com a finalidade de prover recursos para reequipamento, material permanente, estudos técnicos, ... vetado ... outras despesas de capital para o "Departamento Estadual de Trânsito - DETRAN".

Art. 2º - O "FUNRESTRAN" será provido pelos recursos originados pela cobrança das taxas especificadas na Tabela "G", da Lei nº 5.482, de 20 de janeiro de 1967, que dispõe sobre as Taxas de Segurança Pública, e de produto das multas por infrações ao Trânsito de sua jurisdição e constantes do Código Nacional de Trânsito.

Parágrafo Único - Constituem ainda recursos do "FUNRESTRAN":

- a) - auxílios, subvenções ou dotações federais, municipais ou privadas, oriundos de convênios celebrados pelo "DETRAN";
- b) - o produto da alienação de equipamento ou material inservível;
- c) - juros de seus depósitos bancários;

d) - outras rendas eventuais.

Art. 3º - O "Fundo de Reequipamento de Trânsito FUN
TRAN" será administrado por um Conselho Diretor composto pelo
Secretário de Segurança Pública como Presidente nato, pelo Dire
tor do Departamento de Trânsito como Vice-Presidente, pelo Coman
dante do Batalhão de Controle de Tráfego da Polícia Militar do -
Estado, pelo Assessor de Planejamento e pelo Assessor Jurídico -
DETTRAN, e por um representante da Secretaria da Fazenda.

Art. 4º - O "Fundo de Reequipamento do Trânsito FUN
TRAN" é dotado de personalidade jurídica e escrituração contá
bil própria, independente de qualquer órgão da Secretaria de Se
cureza Pública.

Art. 5º - Da aplicação dos recursos do Fundo de Re
equipamento do Trânsito, será feita prestação de contas nos pra
tórios na forma da legislação vigente.

Art. 6º - Do total de receita atribuída ao FUNRES
será destinada até 1% (um por cento) para pagamento de des-
pesas administrativas.

Art. 7º - Fica o Poder Executivo autorizado a abrir
crédito especial no valor de Cr\$. 10.000,00 (dez mil cruzei-
ros) destinado a atender as despesas com a instalação do FUNRES
no corrente exercício financeiro.

Parágrafo único - Como recurso para a cobertura das
despesas da abertura do crédito especial a que se refere este ar
tigo fica o Poder Executivo autorizado a cancelar igual impor-
tação no Orçamento Geral do Estado, aprovado pela Lei nº 6.175,
de dezembro de 1970, de acordo com as especificações seguin

ÓRGÃO PRINCIPAL: SECRETARIA DE ESTADO DOS NEGÓCIOS

DA SEGURANÇA PÚBLICA

Programa:-(71-2.6-43) - 03

Unidade Executora:- DETRAN -01

Dotação:- 71-2.6-43

Lei nº

Qual à

conta-

proceder

na dat

10 d

Souza
v
blica

Art. 8º - Ao FUNRESPOL, criado pela Lei nº 6.102, de 27 de maio de 1970, aplicar-se-á norma legal igual à estabelecida no-art. 6º desta Lei.

Art. 9º - Dentro de 30 (trinta) dias contados da data da publicação desta Lei, o Poder Executivo procederá a sua regulamentação.

Art. 10 - Esta Lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

PALÁCIO DO GOVERNO EM CURITIBA, em 10 de janeiro de 1972.

Parigot
Pedro Viriato Parigot de Souza
Governador do Estado

Mario Carneiro Portes
Mario Carneiro Portes
Secretário da Segurança Pública

Mauricio Schulman
Mauricio Schulman
Secretário da Fazenda

Assinado em 17/1/72
Publicado no Diário Oficial de 22/1/72
n.º 8/19 de 31/1/72
Reproduz. no Diário Oficial de 29/1/72

Data 22 de outubro de 1973

Súmula: Dá nova redação aos artigos 1º e 3º da Lei nº 6.264, de 10 de janeiro de 1972, (FUNRESTRAN).

A Assembléia Legislativa do Estado do Paraná

decretou e eu sanciono a seguinte lei:

Art. 1º. Os artigos 1º e 3º da Lei nº 6.264, de 10 de janeiro de 1972, passam a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 1º. Fica criado o FUNDO DE REEQUIPAMENTO DO TRÂNSITO, com a finalidade de prover recursos para atender despesas de capital do Departamento de Trânsito, Polícia Militar do Estado do Paraná e aos Órgãos de Controle de Tráfego que a integram na Capital e no Interior".

"Art. 3º. O Fundo de Reequipamento do Trânsito - FUNRESTRAN, será administrado por um Conselho Diretor, composto pelo Secretário de Segurança Pública - como Presidente nato, tendo como membros o Diretor do Departamento de Trânsito como Vice-Presidente, o Comandante Geral da Polícia Militar, o Comandante do Batalhão de Controle de Tráfego da PME, o Assessor de Planejamento do DETRAN, o Assessor Jurídico do DETRAN e por um representante da Secretaria da Fazenda".

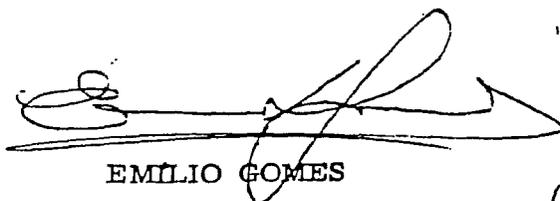
Art. 2º. Do total dos recursos atribuídos ao FUNRESTRAN, 50% (cinquenta por cento) serão destinados ao Departamento de Trânsito e 50% (cinquenta por cento) à Polícia Militar do Estado e aos Órgãos de Controle de Tráfego que a integram na Capital e no Interior.

Parágrafo Único. O Chefe do Poder Executivo poderá alterar mediante Decreto, os percentuais fixados no "caput" deste artigo.

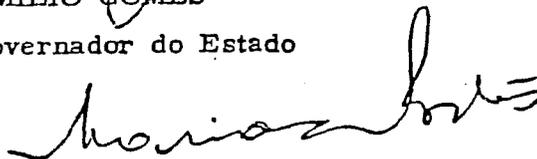
Art. 3º. Os demais dispositivos da Lei nº 6.264, de 10 de janeiro de 1972, não conflitantes com a presente Lei, permanecem produzindo os mesmos efeitos legais.

Art. 4º. Esta Lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Palácio do Governo em Curitiba, em 22 de outubro de 1973.



EMILIO GOMES
Governador do Estado



MARIO CARNEIRO PORTES
Secretário da Segurança Pública

Anotado em 25 / 10 / 1973
Publicado no Diário Oficial 265
163 : 26 / 10 / 73
Registrao no Cartorio Civil
25 / 10 / 73

RC=FI/.-

27
5

D E C R E T O N.º 4.918

(Publicado no Diário Oficial n.º 221 de 21/1/1974)

O GOVERNADOR DO ESTADO DO PARANA, no uso de suas atribuições e tendo em vista o disposto no Artigo 47, itens II e XVI, da Constituição Estadual, e o disposto na Lei n.º 6.740, de 22 de outubro de 1973,

D E C R E T A :

Art. 1.º — Ficam alterados os artigos 1.º e 5.º e os parágrafos 2.º e 3.º do artigo 2.º do Decreto n.º 1.852, de 11 de abril de 1972, que passam a vigorar com a seguinte redação:

«Art. 1.º — O Fundo de Reequipamento do Trânsito — FUNRESTRAN, criado pela Lei n.º 6.264, de 10 de janeiro de 1972 com a finalidade de prover recursos para investimentos de capital para o Departamento de Trânsito, Polícia Militar do Estado e aos Órgãos de Contrôlo de Tráfego que a integram na Capital e no Interior, será administrado segundo as disposições regulamentares do Decreto n.º 1.852, de 11 de abril de 1972.»

«Art. 2.º —

§ 1.º —

§ 2.º — Os bens adquiridos pelo FUNRESTRAN, serão destinados ao Departamento de Trânsito, à Polícia Militar e aos Órgãos de Contrôlo de Tráfego que a integram, na Capital e no Interior.»

§ 3.º — Para efeitos de ordem orçamentária dos recursos atribuídos ao FUNRESTRAN, cinquenta por cento (50%), serão destinados ao Departamento de Trânsito e cinquenta por cento (50%) à Polícia Militar do Estado e aos Órgãos de Contrôlo de Tráfego que a integram, na Capital e no Interior.»

Art 5.º — O Conselho Diretor terá a seguinte composição:

I — O Secretário de Segurança Pública, como seu presidente nato; e

II — O Diretor do DETRAN, como Vice-Presidente;

III — O Comandante Geral da Polícia Militar;

IV — O Comandante do Batalhão de Contrôlo de Tráfego — BCT, da Polícia Militar;

V — O Assessor de Planejamento do DETRAN;

VI — O Assessor Jurídico, do DETRAN;

VII — Um representante da Secretaria da Fazenda, como Membro.

Art. 2.º — Este Decreto entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Curitiba, 17 de janeiro de 1974, 153.º da Independência e 86.º da República.

EMILIO GOMES
Governador do Estado

Mário Carneiro Portes
Secretário da Segurança Pública

(Ref. Prot. n.º 30.678-73-PG).

DECRETO N° 1852
 (Publicado no DO n° 31 de 14.4.72)

O GOVERNADOR DO ESTADO DO PARANA, no uso de suas atribuições e tendo em vista o disposto no Decreto n° 6.264 de 10 de janeiro de 1972,

DECRETA:

Art. 1° — O FUNDO DE REEQUIPAMENTO DO DEPARTAMENTO DE TRANSITO (FUNRESTRAN) criado pela Lei n° 6.264, de 10 de janeiro de 1972, com a finalidade de prover recursos para o reequipamento material do DETRAN do Paraná, será administrado segundo as disposições regulamentares deste Decreto.

PARAGRAFO UNICO — A classificação dos equipamentos, material permanente e das despesas correntes, indispensáveis à constituição e funcionamento do FUNRESTRAN, referidos no Art. 1°, da Lei n° 6.264 de 10 de janeiro de 1972, obedecerá às normas estabelecidas pela Lei Federal n° 4.320 de 17 de março de 1964.

Art. 2° — O FUNRESTRAN será constituído dos recursos advindos da receita especificada na Lei n° 5.482 de 20 de janeiro de 1957, Tabela «G», com as alterações da Lei n° 6.070 de 8 de janeiro de 1970, e ainda de multas sobre infrações de trânsito, previstas no Decreto n° 62.127, de 15 de janeiro de 1968.

a) — Auxílios, doações, subvenções ou dotações municipais, federais ou privadas, específicas ou oriundas de convênios ou ajustes firmados com outros órgãos.

b) — Recursos transferidos por entidades públicas ou particulares, dotações orçamentárias e créditos adicionais que venham a ser, por lei ou por redistribuição através de Decreto Governamental, atribuídos a órgãos da S.E.S.P.

c) — Resultado da alienação de material ou equipamento julgado inservível.

d) — Juros bancários de seus depósitos.

e) — Quaisquer outras rendas eventuais.

§ 1° — O patrimônio e os recursos do FUNRESTRAN serão movimentados através de escrituração própria e contabilidade independente da do DETRAN ou de qualquer órgão da S.E.S.P.

§ 2° — Os bens adquiridos pelo FUNRESTRAN serão destinados e incorporados ao patrimônio do DETRAN.

§ 3° — Para os efeitos de ordem orçamentária, dos recursos do FUNRESTRAN, serão destinados setenta por cento (70%) do DETRAN e trinta por cento (30%) ao Batalhão de Controle de Tráfego e Cias. de Policiamento de trânsito dos Batalhões da P. M. do Interior do Estado que atuem na área de jurisdição do DETRAN.

(Percentuais alterados pela Lei 6.470 de 22 de outubro de 1972, para 50% e 50%, respectivamente).

Art. 3° — Mensalmente, serão depositados pelo Tesouro Geral do Estado, no Banco do Estado do Paraná S. A., em conta especial, sob a denominação de FUNDO DE REEQUIPAMENTO DO TRANSITO — FUNRESTRAN os recursos a que se refere o art. 2° da Lei n° 6.192, de 27 de maio de 1970.

Art. 4° — O FUNRESTRAN terá a seguinte estrutura organizacional:

- I — Conselho Diretor
- II — Serviço Administrativo
- III — Serviço de Controle
- IV — Serviço Técnico
- V — Serviço Jurídico

Art. 5° — O Conselho Diretor terá a seguinte composição:

- I — Secretário de Segurança Pública, como seu Presidente nato;
- II — Diretor do DETRAN, como Vice-Presidente;
- III — Comandante do Batalhão de Controle de Tráfego (ECT) da P.M.E.P.;
- IV — Assessor de Planejamento do DETRAN;
- V — Assessor Jurídico do DETRAN;
- VI — Um Representante da Secretaria da Fazenda, como Membro;

Art. 6º — O Serviço Administrativo, responsável pela Administração, contabilidade e movimentação de recursos financeiros, terá a seguinte composição:

- I — Um Tesoureiro
- II — Um Contador
- III — Um Secretário, e
- IV — Dois Datilógrafos

Art. 7º — O Serviço de Controle, responsável pela fiscalização e mapeamento da receita e cadastramento dos contribuintes, terá a seguinte composição:

- I — Um Chefe de Serviço
- II — Três Fiscais
- III — Dois Auxiliares de Cadastramento e Mapeamento

Art. 8º — Ao Conselho Diretor compete:

- I — Elaborar o plano anual de aplicação de recursos até o dia 31 de março de cada ano.
- II — Encaminhar à Diretoria Central do Orçamento, em época fixada, a proposta orçamentária para as atividades do FUNDO.
- III — Aprovar as licitações de preços para os fins previstos no art. 1º, parágrafo único, deste Decreto.
- IV — Prestar contas da aplicação dos recursos do FUNDO no ano anterior, ao Tribunal de Contas, até o dia 31 de março do ano subsequente.
- V — Assumir compromissos por conta dos recursos do FUNDO até o limite do efetivamente arrecadado.
- VI — Resolver os casos omissos neste Regulamento.

Art. 9º — Ao Presidente do Conselho Diretor compete:

- I — Presidir as reuniões do Conselho Diretor.
- II — Orientar e fiscalizar as resoluções do Conselho.
- III — Assinar, com o Tesoureiro, os cheques de movimentação de recursos do FUNDO.
- IV — Representar o FUNRESTRAN em todos os atos jurídicos em que o mesmo for parte interessada.
- V — Nomear os funcionários do corpo executivo.
- VI — Designar sindicantes ou comissões de sindicância.

Art. 10º — Ao Vice-Presidente compete substituir o Presidente em suas faltas e impedimentos, podendo praticar, quando nas funções, os atos a ele inerentes, constantes deste Decreto.

Art. 11º — Ao Secretário compete:

- I — Secretariar as reuniões do FUNRESTRAN.
- II — Resolver todas as questões administrativas de ordem interna do FUNDO.
- III —

Art. 12º — Os Serviços Técnicos executados pela Divisão de Planejamento do DETRAN.

Art. 13º — Os serviços jurídicos serão executados pela Assessoria do DETRAN.

Art. 14º — Ao Contador compete:

- I — Executar os serviços de contabilidade do FUNDO, de modo a torná-lo perfeitamente claro, tanto na receita como na despesa.
- II — Contabilizar e controlar, dentro dos limites orçamentários, a documentação contábil, observando as disposições legais vigentes.
- III — Levantar e remeter os balancetes mensais e demonstrativos de contas ao Conselho Diretor do FUNDO, até o dia 15 do mês subsequente.
- IV — Encerrar até 31 de janeiro o balanço anual do FUNDO, acompanhado dos respectivos mapas demonstrativos, a fim de que se possa demonstrar perfeitamente o resultado do exercício.
- V — Realizar outras tarefas que lhe forem regularmente atribuídas.

Art. 15º — Ao Tesoureiro compete:

- I — Movimentar, em conjunto com o Presidente do Conselho Diretor, os recursos do FUNRESTRAN.
- II — Manter em dia a documentação e a escrituração.
- III — Receber os recursos previstos no art. 2º deste Decreto e depositá-los em conta especial do FUNRESTRAN, com o visto do Presidente do Conselho Diretor.
- IV — Realizar outras tarefas que lhe forem regularmente atribuídas.

Art. 16º — Ao Chefe de Serviço de Controle compete:

- I — Superintender as atividades do serviço, determinando ou requisitando as diligências necessárias ao seu pleno funcionamento.
- II — organizar e implantar um sistema de fiscalização e controle entrosado com os órgãos da Secretaria da Fazenda e do Tribunal de Contas.
- III — Manter em dia um cadastro dos contribuintes da taxa de segurança, no Estado do Paraná.
- IV — Organizar e manter em dia um controle dos pagamentos realizados pelos contribuintes.
- V — Fiscalizar e controlar pessoalmente ou através de fiscais, em todo o Estado, o lançamento de arrecadação das taxas.
- VI — Organizar mapas demonstrativos dos lançamentos e arrecadação por município.
- VII — Organizar mapas comparativos de arrecadação por mês e para cada item da tabela referida das Lei nºs 5.482 de 20 de janeiro de 1967 e 6.102, de 27 de maio de 1970.
- VIII — Realizar outras tarefas que lhe forem atribuídas.

Art. 17 — Entende-se por estudos técnicos, previstos no art. 1º da Lei nº 6.264, de 13 de janeiro de 1972, todos os serviços técnicos especializados, que dizem respeito ao planejamento de tráfego, serviços estatísticos, serviços de computação, serviços de controle e fiscalização de tráfego por circuito fechado de televisão (TV) ou Radar, estudos de viabilidade econômica e técnica, planejamentos de sinalização aérea e terrestre, confecção de material didático exclusivamente educativo para trânsito e sua veiculação, planos Diretores de Tráfego Municipal e intermunicipal e, ainda, outros que forem julgados necessários e imprescindíveis ao DETRAN.

PARAGRAFO ÚNICO — Para manutenção de material permanente e equipamentos será destinada a verba de Despesas Administrativas.

Art. 18 — O Conselho Diretor do FUNRESTRAN reunir-se-á obrigatoriamente uma vez por semana, podendo realizar uma reunião extraordinária por mês, sempre com a presença mínima de 2/3 de seus conselheiros.

Art. 19 — Os membros dos Serviços Administrativos e de controle serão designados pelo Presidente do Conselho Diretor, dentre funcionários civis do Estado.

Art. 20 — O Conselho Diretor, dentro do FUNRESTRAN, organizará aprovará seu Regimento Interno, dentro do prazo de 60 (sessenta) dias a partir da publicação deste Decreto.

Art. 21 — Revogam-se as disposições em contrário.

Curitiba, em 11 de abril de 1972, 151ª da Independência e 84ª da República.

PEDRO VIRIATO PARIGOT DE SOUZA
Governador do Estado

Mário Carneiro Portes
Secretário de Segurança Pública

DIARIO OFICIAL Nº 40 DE 29 DE ABRIL DE 1970
CORRIGENDA

Decreto nº 1.852 de 11/4/72, publicado no DIARIO OFICIAL de 14 de abril de 1972. Onde se lê:

«Art. 3º — Mensalmente, serão depositados pelo Tesouro Geral do Estado, no Banco do Estado do Paraná S/A., em conta especial, sob a denominação de FUNDO DE REEQUIPAMENTO DO TRANSITO (FUNRESTRAN) os recursos a que se refere o art. 2º da Lei nº 6.102, de 27 de maio de 1970, leia-se:

«Art. 3º — Mensalmente, serão depositados pelo Tesouro Geral do Estado, no Banco do Estado do Paraná S/A., em conta especial sob a denominação do FUNDO DE REEQUIPAMENTO DO TRANSITO (FUNRESTRAN) os recursos a que se refere o art. 2º da Lei nº 6.264, de 10 de janeiro de 1972.»

Lei n.º 6846 ✓

Data de dezembro de 19 73

Súmula: Dispõe sobre a fixação, por decreto, do percentual das destinações de recursos ao FUNRESTRAN, FUNRESPOL e FUNRESAN e dá outras providências.

A Assembléia Legislativa do Estado do Paraná

decretou e eu sanciono a seguinte lei:

Art. 1º. Fica o Poder Executivo autorizado a estabelecer por Decreto o percentual das destinações de recursos, referentes às Taxas de Segurança e Saúde Pública, que constituem receitas do Fundo de Reequipamento do Departamento de Trânsito - FUNRESTRAN, criado pela Lei nº 6.264, de 10 de janeiro de 1972, do Fundo de Reequipamento da Polícia Civil - FUNRESPOL, criado pela Lei nº 6.102, de 27 de maio de 1970 e do Fundo Especial de Reequipamento Médico Sanitário - FUNRESAN, criado pela Lei nº 6.361, de 21 de dezembro de 1972.

Art. 2º. O artigo 3º da Lei nº 6.264, de 10 de janeiro de 1972, alterado pela Lei nº 6.470, de 22 de outubro de 1973, passa a vigorar com a seguinte redação:

Art. 3º. O Fundo de Reequipamento do Departamento de Trânsito - FUNRESTRAN, será administrado por um Conselho Diretor, Constituído pelo Secretário de Segurança Pública, como Presidente nato, tendo como membros o Diretor do Departamento de Trânsito, na qualidade de Vi



ce-Presidente nato, o Diretor Geral da Secretaria de Se-
gurança Pública, o Comandante do Batalhão de Controle
do Tráfego - PMEP, o Chefe da 4ª Seção do Estado Maior
Geral, o Assessor de Planejamento do DETRAN, o Assessor
Jurídico do DETRAN e um representante da Secretaria das
Finanças.

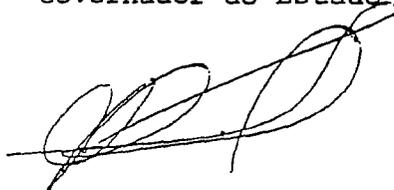
Art. 39. Fica expressamente revogado o artigo 69 da
Lei nº 6.264, de 10 de janeiro de 1972.

Art. 49. Esta Lei entrará em vigor na data de sua pu-
blicação, revogadas as disposições em contrário.

PALÁCIO DO GOVERNO EM CURITIBA, em 6 de dezembro de
1976.


JAYME CANET JUNIOR

Governador do Estado



JAYME ARMANDO PROSDÓCIMO

Secretário de Estado das Finanças

Anotado em 10/12/76

Publicado no Diário Oficial

N.º 193 de 09/12/1976

Reproduzido no Diário Oficial

N.º _____ de _____/1976

tvb

Curitiba, em 19 de outubro de 1987,

1669 da Independência e 999 da República.

ALVARO DIAS
Governador do EstadoANTONIO LOPES NORONHA
Secretário de Estado da Segurança Pública**DECRETO Nº 1677**

O GOVERNADOR DO ESTADO DO PARANÁ, no uso das atribuições que lhe confere o art. 47, itens II e XVI, da Constituição Estadual,

DECRETA:

Art. 1º - O artigo 19 do Decreto nº 1.852, de 11 de abril de 1972, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 19 - Os membros dos serviços administrativos e de controle serão designados pelo Presidente do Conselho Diretor, dentre servidores públicos do Estado."

Art. 2º - O presente Decreto entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Curitiba, em 19 de outubro de 1987,
1669 da Independência e 999 da República.

ALVARO DIAS
Governador do EstadoANTONIO LOPES NORONHA
Secretário de Estado da Segurança Pública**DECRETO Nº 1678**

O GOVERNADOR DO ESTADO DO PARANÁ, no uso de suas atribuições e tendo em vista a Lei nº 8.427, de 11 de dezembro de 1986,

DECRETA:

Art. 1º - O vencimento mensal dos cargos integrantes do Quadro Próprio do Magistério, fica reajustado de acordo com o Anexo que faz parte integrante do presente Decreto.

DECRETO Nº 7526

O GOVERNADOR DO ESTADO DO PARANÁ, no uso das atribuições que lhe confere o art. 87, itens V e VI, da Constituição Estadual e tendo em vista o disposto no parágrafo único do art. 2º da Lei nº 6.470, de 22 de outubro de 1973,

DECRETA

Art. 1º - Fica alterado o § 3º do art. 2º do Decreto nº 1.852, de 11 de abril de 1972, que regulamentou a Lei nº 6.264, de 10 de janeiro de 1972, que passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 2º -

§ 3º - Para efeitos de ordem orçamentária, dos recursos atribuídos ao FUNRESTRAN, 40% (quarenta por cento) serão destinados ao Departamento de Trânsito - DETRAN e 60% (sessenta por cento) à Polícia Militar do Estado do Paraná - PMPR, e aos órgãos de Controle de Tráfego que a integram, na Capital e Interior do Estado."

Art. 2º - Fica acrescido ao art. 5º do Decreto nº 1.852, de 11 de abril de 1972, parágrafo único, com a seguinte redação:

"Art. 5º -

Parágrafo único - No impedimento legal de quaisquer dos membros referidos nos incisos II a VI deste artigo, a substituição será feita por designação do Presidente do FUNRESTRAN."

Art. 3º - Este Decreto entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário..

Curitiba, em 03 de janeiro de 1991,
170ª da Independência e 103ª da República.

ALVARO DIAS
Governador do Estado

JOSÉ MOACIR FAVETTI
Secretário de Estado da Segurança
Pública



Lei n.º 10100

Data 09 de outubro de 1992

Súmula: Dispõe que as multas aplicadas em razão de infrações à legislação de trânsito deverão ser recolhidas diretamente ao DETRAN/PR, conforme especifica.

A Assembleia Legislativa do Estado do Paraná

decretou e eu sanciono a seguinte lei:

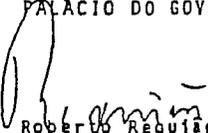
Art. 1º. As multas aplicadas em razão de infrações à legislação de trânsito deverão ser recolhidas diretamente ao Departamento de Trânsito - DETRAN/PR.

Parágrafo único. Mensalmente serão depositados pelo DETRAN/PR, no Banco do Estado do Paraná, à Conta do Fundo de Reequipamento do Trânsito - FUNRESTRAN, os recursos a que se refere este Artigo.

Art. 2º. Os valores das multas a que se refere o Artigo anterior serão atualizados no primeiro dia de cada mês de acordo com a Unidade Fiscal de Referência - UFIR, ou por outro índice que a venha a substituir.

Art. 3º. Esta Lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

PALÁCIO DO GOVERNO EM CURITIBA, em 09 de outubro de 1992.


Roberto Requião
Governador do Estado

José Moacir Favetti
Secretário de Estado da Segurança
Pública

Publicado no Diário Oficial
N.º
Republicado
N.º

AJB/

POLÍCIA MILITAR DO PARANÁ
DIRETORIA DE ENSINO
ACADEMIA POLICIAL MILITAR DO GUATUPÊ
CURSO SUPERIOR DE POLÍCIA-2006

**TEMA: O IMPACTO DO BATALHÃO DE POLÍCIA DE TRÂNSITO NA
SEGURANÇA PÚBLICA DA CIDADE DE CURITIBA**

ROTEIRO DAS PERGUNTAS PARA O QUESTIONÁRIO

DADOS DE IDENTIFICAÇÃO

NOME: _____

IDADE _____ CARGO/EMPREGO/FUNÇÃO _____

TEMPO DE SERVIÇO NO CARGO/EMPREGO/FUNÇÃO _____ ANOS

1. Para que a estrutura que o BPTRAN (Batalhão de Polícia de Trânsito) possui atualmente, voltada para o registro de acidentes e fiscalização de veículos, possa ser melhorada, o Senhor acredita mais necessário:

- () aumento do número de instrumentos de fiscalização como o bafômetro
- () aumento do efetivo
- () aumento da frota de viaturas

2. O Senhor Acredita que o efetivo atual do BPTRAN é suficiente para prevenir e/ou reduzir acidentes em Curitiba

- () sim
- () não

Justifique sua resposta _____

3. Em relação a prevenção e redução de acidentes na capital do estado, o Sr. considera que o serviço do BPTRAN é:

- () eficiente e eficaz
- () não eficiente e nem eficaz
- () não consigo avaliá-lo
- () eficiente, mas não eficaz.

4. O Senhor Acredita que os valores arrecadados e repassados para o FUNRESTRAN (Fundo Especial de Reequipamento de Trânsito) são importantes para a melhoria dos equipamentos e fiscalização e educação de trânsito?

- () sim
- () não

Justifique sua resposta _____

5. O Senhor Acredita que se o BPTRAN for extinto e o seu efetivo repassado para as Unidades Operacionais (12º, 13º ou RPMON), o serviço à comunidade continuará com a mesma qualidade?

- () sim
- () não

Justifique sua resposta _____

6. Se acredita que em se repassando o efetivo do BPTRAN para as Unidades Operacionais elas terão condições de se especializarem (estudo de legislação doutrina, artigos, etc) na área de trânsito, levando em conta as suas outras atribuições (Projeto povo, Patrulha escolar, ROTAM, outros)

- () sim
() não
() não tenho opinião formada

7. O Batalhão de Trânsito é um referencial (educação de trânsito, conscientização e mudança de comportamento) hoje, na área de trânsito em Curitiba?

- () sim
() não
() não tenho opinião formada

8. Na sua opinião, o Batalhão de Trânsito, por meio do policiamento ostensivo, é também uma Unidade de Polícia Militar para o enfrentamento da criminalidade na realização direta de prisões, recuperação de veículos roubados, apreensões de drogas?

- () sim
() não

Justifique sua resposta _____

9. O trabalho do BPTRAN é importante para a comunidade de Curitiba?

() sim

() não

() não tenho opinião formada.

10. Se você fosse o Cmt de uma Unidade de Policiamento Ostensivo Geral em Curitiba e pressionado pelos altos índices de criminalidade em sua área de responsabilidade e sentindo a necessidade de colocar mais policiais na rua (Projeto Povo, ROTAM, patrulha escolar), utilizar-se-ia do efetivo existente nas Companhias ou Pelotões de Trânsito para suprir essa falta da área operacional?

() sim

() não

Justifique sua resposta _____

11. Na sua opinião o poder de polícia dado aos municípios para atuarem na fiscalização de estacionamento, circulação e parada de veículos enfraquece o Batalhão de Trânsito?

() Sim

() Não

() Justifique sua resposta.

12. A redução continuada do efetivo do BPTRAN, nos últimos cinco anos, na sua opinião, contribuiu para um serviço de má qualidade prestado à comunidade de Curitiba?

() Sim

() Não

() Justifique sua resposta.

13. O Senhor acredita que o aumento do efetivo do BPTRAN, com mais policiais-militares nas ruas, faria com que as pessoas respeitassem mais a legislação, com a conseqüente redução dos acidentes?

() Sim

() Não

() Justifique a sua resposta.

14. Na sua opinião as operações realizadas pelo BPTRAN (blitz no trânsito) ajudam a prevenir os acidentes de trânsito?

- () Sim
- () Não
- () Não tenho opinião formada.

15. O Sr acredita que o trabalho que o BPTRAN realiza (palestras em escolas, empresas, Universidades, entrevistas, blitz educativas e repressivas, etc) ajudam a melhorar a imagem da Corporação?

- () Sim
- () Não
- () Não tenho opinião formada.