

TEN CEL QOPM ALFREDO BEDNARCZUK JÚNIOR

CUSTO DE MANUTENÇÃO DAS VIATURAS DA CIA DE POLÍCIA DE CHOQUE

Monografia de conclusão de curso apresentada ao Departamento de Contabilidade, do Setor de Ciências Sociais Aplicadas, da Universidade Federal do Paraná, como requisito parcial à obtenção do título de Especialista em Estratégia em Segurança Pública.

Orientador de Conteúdo

Cel QOPM Luiz C. Hunzicker Júnior

Orientador Metodológico

Prof. Dr. Américo Augusto Nogueira Vieira D.Sc

CURITIBA

2007

DEDICATÓRIA

Á Deus, aos meus Pais (*in memoriam*) e amigos que deram o apoio necessário para o empreendimento de mais uma obra.

A minha amada e querida esposa Maria José e filhas que souberam compreender os meus momentos de ausência em prol do crescimento de nossa instituição policial militar.

AGRADECIMENTOS

À Polícia Militar do Paraná, na pessoa do Exmo. Sr. Comandante Geral, Cel. QOPM Nemésio Xavier de França Filho, aos Senhores Oficiais e Praças, que nos proporcionaram o caminho do conhecimento necessário para transcender este momento da carreira policial-militar de suma importância.

Aos Senhores Professores da Universidade Federal do Paraná e aos Senhores Oficiais instrutores, pela dedicação e empenho no mister de ensinar o caminho do conhecimento.

Ao Prof. Dr Américo A. Nogueira Vieira, orientador metodológico, o qual se distinguiu pelo espírito profissional e segurança na condução da disciplina, tornando possível a execução desta árdua tarefa.

Ao Ilmo Sr Cel. QOPM Luiz Carlos Hunzicker Júnior pela orientação segura na condução deste trabalho monográfico.

Aos companheiros e amigos de carreira miliciana, pelo espírito de corpo e união, em torno de uma Instituição Centenária, forte e pujante.

“A garantia de não sermos derrotados está em nossas próprias mãos, porém a oportunidade de derrotar o inimigo é fornecida pelo próprio inimigo. Daí o ditado: pode-se saber como conquistar sem ter capacidade desfazê-lo.”

(A Arte da Guerra – Sun Tzu).

RESUMO

Resumo da Monografia apresentada à Universidade Federal do Paraná e à Academia Policial Militar do Gautupê, como parte dos requisitos necessários para obtenção do título de Especialista em Estratégia em Segurança Pública, tem como proposta de pesquisa a realização de uma ligeira apresentação sobre a estrutura administrativa de logística, vetorizando a sua necessidade e importância para a atividade de policiamento ostensivo na Cia P. CHOq, pertencente à Polícia Militar do Estado do Paraná, diagnosticando a capacidade logística desta subunidade especializada, sua forma de atuação no terreno, a importância do seu apoio na malha primária de segurança pública na cidade de Curitiba e região metropolitana, com esforço recobritivo em outras localidades do estado, o custo de manutenção de sua frota veicular, suas condições de reatividade em relação à logística atual e futura, como importância no desempenho de suas atividades operacionais no policiamento ostensivo.

PALAVRAS-CHAVE: Logística. Policiamento Ostensivo. Importância na Malha Primária de Policiamento Ostensivo. Custo de Manutenção. Frota Veicular. Desempenho Operacional.

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

Art.	- Artigo
CAO	- Curso de Aperfeiçoamento de Oficiais
CAS	- Curso de Aperfeiçoamento de Sargentos
CCB	- Comando do Corpo de Bombeiros
CIA	- Companhia
CIA PM	- Companhia de Polícia Militar
CIA P CHOq	- Companhia de Polícia de Choque
CMDO	- Comando
CMT	- Comandante
COPOM	- Centro de Operações Policiais-militares
CSM	- Centro de Suprimento e Manutenção
CSM/MB	- Centro de Suprimento e Manutenção/Material Bélico
CPC	- Comando do Policiamento da Capital
CPI	- Comando do Policiamento do Interior
CSP	- Curso Superior de Polícia
DAL	- Diretoria de Apoio Logístico
DETO	- Departamento de Transporte Oficial
OBM	- Organização Bombeiro Militar
OPM	- Organização Policial Militar
PC	- Policial Civil
PM	- Policial Militar
PM/3	- 3ª Seção do Estado Maior
PM/4	- 4ª Seção do Estado Maior
PMPR	- Polícia Militar do Paraná
SEAD	- Secretaria de Estado da Administração
SENASP	- Secretaria Nacional de Segurança Pública
SESP	- Secretaria de Estado da Segurança Pública
SMV	- Sistema de Manutenção de Viatura
VTR	- Viatura
VTR PM	- Viatura Policial Militar
UFPr	- Universidade Federal do Paraná
UOp	- Unidade Operacional

LISTA DE TABELAS

TABELA Nº 01.	INVENTÁRIO DO QUANTITATIVO DE VTRS PM ANO 2007-PM4.....	42
TABELA Nº 02.	DISTRIBUIÇÃO DAS VTRS POR MARCAS E FUNÇÃO OPERACIONAL FÁTICA. .	54
TABELA Nº 03.	PLANILHA DE CUSTO DE MANUTENÇÃO VTR CIA PCHQ ANO 2005.....	55
TABELA Nº 04.	PLANILHA DE CUSTO DE MANUTENÇÃO VTR CIA PCHQ ANO 2006.....	55
TABELA Nº 05.	PLANILHA DE CUSTO DE MANUTENÇÃO VTR CIA PCHQ ANO 2007.....	55
TABELA Nº 06.	DEMONSTRATIVO GRÁFICO TABULAR NUMÉRICO E FINANCEIRO DA MANUTENÇÃO DE VTRS 2007.....	57
TABELA Nº 07.	DEMONSTRATIVO GRÁFICO TABULAR COMPARATIVO DOS CUSTOS DE MANUTENÇÃO PMPR X CIA PCHQ 2007.....	57
TABELA Nº 08.	DEMONSTRATIVO TABULAR DE CUSTOS DE MANUTENÇÃO POR MARCAS VTR CIA PCHQ 2005.....	60
TABELA Nº 09.	DEMONSTRATIVO TABULAR DE CUSTOS DE MANUTENÇÃO POR MARCAS VTR CIA PCHQ 2006.....	61
TABELA Nº 010.	DEMONSTRATIVO TABULAR DE CUSTOS DE MANUTENÇÃO POR MARCAS VTR CIA PCHQ 2007.....	62

LISTA DE GRÁFICOS

GRÁFICO N.º 01	– GRÁFICO DEMONSTRATIVO DA EVOLUÇÃO DA POPULAÇÃO NO ESTADO DO PARANÁ.	3
GRÁFICO N.º 02	– COMPARATIVO DO CRESCIMENTO VEGETATIVO URBANO E RURAL DO ESTADO DO PARANÁ;	4
GRÁFICO N.º 03	EVOLUÇÃO EM ORDEM CRONOLÓGICA DA POPULAÇÃO URBANA E RURAL DO ESTADO DO PARANÁ;	5
GRÁFICO N.º 04	– GRÁFICO DEMONSTRATIVO DO CUSTO DE MANUTENÇÃO DA PMPR X CIA PCHQ, ANO 2005-2007.	58
GRÁFICO N.º 05	GRÁFICO DEMONSTRATIVO DO QUANTITATIVO DE VIATURAS DA CIA PCHQ POR MARCAS.58	
GRÁFICO N.º 06	- GRÁFICO DEMONSTRATIVO POR BARRAS DO QUANTITATIVO DE VIATURAS DA CIA PCHQ POR MARCAS ANO 2007.	59
GRÁFICO N.º 07	– GRÁFICO DEMONSTRATIVO POR FUNÇÕES OPERACIONAIS DAS VTRS CIA PCHQ 2007.	59
GRÁFICO N.º 08	DEMONSTRATIVO GRÁFICO DE CUSTO DE MANUTENÇÃO POR VIATURAS	60
GRÁFICO N.º 011	GRÁFICO DEMONSTRATIVO DO CUSTO DE MANUTENÇÃO DE VTR DA PMPR NO PERÍODO DE MAI-DEZ 05.	63
GRÁFICO N.º 012	GRÁFICO DEMONSTRATIVO DO CUSTO DE MANUTENÇÃO DE VTR DA PMPR NO PERÍODO DE JAN A DEZ 06.	63
GRÁFICO N.º 013	GRÁFICO DEMONSTRATIVO DO CUSTO DE MANUTENÇÃO DE VTR DA PMPR NO PERÍODO DE JAN A AGO 07.	64
GRÁFICO N.º 014	GRÁFICO DEMONSTRATIVO DO CUSTO DE MANUTENÇÃO DE VTR DA PMPR NOS ANOS DE 2005-2007.	64
GRÁFICO N.º 015	DEMONSTRATIVO DO QUANTITATIVO DE SMVS EXPEDIDAS PARA A MANUTENÇÃO DE VTR DA PMPR NOS ANOS DE 2005-2007.	65
GRÁFICO N.º 016	GRÁFICO DEMONSTRATIVO DA MÉDIA MENSAL QUANTITATIVA DE SMVS EXPEDIDAS PARA A MANUTENÇÃO DE VTR DA PMPR NOS ANOS DE 2005-2007.	65
GRÁFICO N.º 017	GRÁFICO DEMONSTRATIVO DA MÉDIA DIÁRIA QUANTITATIVA DE SMVS EXPEDIDAS PARA A MANUTENÇÃO DE VTR DA PMPR NOS ANOS DE 2005-2007.	66

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO	1
1.1 CONTEXTUALIZAÇÃO PROBLEMÁTICA DA VIOLÊNCIA NO BRASIL	1
1.2 HISTÓRICO DA OCUPAÇÃO URBANA DE CURITIBA E CARACTERÍSTICA GEO-POTENCIAIS PARA A SEGURANÇA PÚBLICA ESTADUAL	3
2 POLICIAMENTO OSTENSIVO – FERRAMENTA SOCIAL MANTENEDORA E GARANTIDORA DA PAZ SOCIAL ESPINHA DORSAL DA ATIVIDADE PM	8
3.1 VARIÁVEIS DO POLICIAMENTO OSTENSIVO.....	12
3.1.1.1 <i>Policiamento Ostensivo Geral</i>	12
3.1.1.2 <i>Policiamento de Trânsito</i>	13
3.1.1.2 <i>Policiamento Rodoviário</i>	13
3.1.1.3 <i>Policiamento Florestal e de Mananciais</i>	13
3.1.1.4 <i>Policiamento de Guarda</i>	13
3.2 <i>Processos</i>	13
3.3 <i>Modalidades</i>	14
3.3.1 <i>Patrulhamento</i>	14
3.3.2 <i>Permanência</i>	14
3.3.3 <i>Diligência</i>	14
3.3.2.4 <i>Escolta</i>	14
3.2 ESTRATÉGIA OPERACIONAL – FORMAÇÃO DAS MALHAS DE POLICIAMENTO OSTENSIVO-RECOBRIMENTO POR LANCE DE MALHAS	15
4 A POLÍCIA MILITAR DO PARANÁ E MODELO ATUAL DE SEGURANÇA PÚBLICA NO ESTADO	17
FIGURA 4. ORGANOGRAMA DO SISTEMA DE SEGURANÇA DO ESTADO DO PARANÁ	17
4.1 <i>ESTRUTURA ORGANOGRAFÁTICA DA POLICIA MILITARA PARANAENSE</i>	18
4.1.1 <i>Estrutura Geral da PMPR</i>	19
4.1.1.1 <i>Órgão de Direção</i>	20
4.1.1.2 <i>Dos Órgãos de Execução</i>	21
4.1.1.3 <i>Estrutura Organizacional do Órgão de Execução</i>	23
4.1.1.4 <i>Estrutura Administrativa Organizacional do C.P.C</i>	24
5 IMPORTÂNCIA DA LOGÍSTICA PARA O POLICIAMENTO OSTENSIVO	25
5.1 ORIGEM DA LOGÍSTICA	25
5.2.1 <i>Conceito Geral</i>	27
5.2.2 <i>Administração Militar</i>	27
5.2.3 <i>Conceitos Básicos</i>	28
5.2.4 <i>Fases Do Suprimento</i>	28
5.2.5 <i>Princípio do Sistema de Suprimento</i>	30
5.2.6 <i>Característica do Sistema de Suprimento</i>	31
5.2.7 <i>Classes de Suprimentos</i>	33
5.2.8 <i>Manutenção</i>	34
5.2.9 <i>Categorias de Manutenção</i>	35
5.2.10 <i>Transporte</i>	35
5.3 CONCEITOS E DESENVOLVIMENTO DA LOGÍSTICA	35
5.4 RESPONSABILIDADES PELOS MATERIAIS	36
5.4.1 <i>Funções e Atribuições</i>	36
5.4.1.1 <i>A Quarta Seção do Estado Maior</i>	36
5.4.1.2 <i>A Sexta Seção do Estado Maior</i>	36
5.4.1.3 <i>Diretoria de Apoio Logístico (Dal)</i>	37
5.4.1.4 <i>Diretoria de Finanças</i>	37
5.5 MANUTENÇÃO DAS VIATURAS - FATOR LOGÍSTICO DE IMPORTÂNCIA PARA A ATIVIDADE DE POLICIAMENTO OSTENSIVO	38
5.6 SISTEMA DE MANUTENÇÃO DO ESTADO – DEPARTAMENTO DE TRANSPORTE OFICIAL	43
5.6.1 <i>Release Histórico do Surgimento da Manutenção na PMPR</i>	43

5.6.2 Anterior e Atual Modelo de Manutenção de Viaturas – Sistema Informatizado-Celepar- Sistema de Manutenção de Veículos (SMV).....	44
5.6.3 Sistema de Manutenção de Veículos – SMV.....	46
5.6.4 Dados referente a Liberação de Recursos de Manutenção.....	48
6 COMPANHIA DE POLÍCIA DE CHOQUE (CIA PCHQ) – UNIVERSO DE PESQUISA SOBRE CUSTO DE MANUTENÇÃO.....	50
6.1 HISTÓRICO DE CRIAÇÃO DA COMPANHIA DE POLÍCIA DE CHOQUE (CIA PCHQ)-PMPR.....	50
6.2 ESTRUTURA ORGANOGRAFICA DA CIA PCHQ.....	50
6.2.1 Rondas Ostensivas de Natureza Especial (RONE).....	50
6.2.2 Canil Central.....	51
6.2.3 Comandos e Operações Especiais (C O E).....	53
6.3 PARQUE LOGÍSTICO REFERENTE A VIATURAS E MANUTENÇÃO.....	54
7 METODOLOGIA.....	56
8 ANÁLISE E DISCUSSÃO DOS RESULTADOS.....	57
8.1 ANÁLISE DOS RESULTADOS.....	57
8.2 DISCUSSÃO DOS RESULTADOS.....	67
9 CONCLUSÃO.....	71
10 GLOSSÁRIO.....	80
11 REFERÊNCIAS.....	82

1. INTRODUÇÃO

A Violência é assunto em voga em razão dos fatores sociais que compilaram através do processo histórico da ocupação urbana e do crescimento vegetativo da população, elevando os índices de Ocorrência, Criminalidade e Violência em patamares que colocam o Brasil entre os países mais violentos do mundo. O assunto nuclearizado neste Trabalho Técnico Científico será o Custo de Manutenção das Viaturas da Cia PChq da Polícia Militar do Paraná. Decorrendo o “*iter*” de pesquisa e para vetorizar uma conclusão finalística e não apenas acadêmica para auferir os respectivos pontos e condições para se tornar apto a Graduação buscada, buscar-se-á um completo desenvolvimento do tema, principalmente qual a sua importância no contexto e qual a sua contribuição para instrumentalizar o Estado Social para arrefecer a onda de criminalidade que vem assolando a sociedade brasileira e uma frenética busca para soluções que venham a pacificar este momento histórico. Primeira abordagem do tema, será a atual problemática da Violência brasileira, uma diagnose situacional atual, as novas tendências doutrinárias, a ferramentalização do Policiamento Ostensivo, o aparelho estatal responsável pela sua execução, histórico do seu desenvolvimento, sua estruturação organogramática, a compreensão da importância da Logística, seu conceito aplicabilidade na Polícia Militar e por esteira o universo escolhido de pesquisa bibliográfica que será a Cia PChq, temalizando a sua concretização conclusiva que poderá opinar para a futura geração de administradores públicos castrenses.

1.1 CONTEXTUALIZAÇÃO PROBLEMÁTICA DA VIOLÊNCIA NO BRASIL

Nos dias atuais, o fenômeno da Violência, em todas as suas variações, tem interferido na vida social e cultural, alastrando-se em todas as formas, sem respeitar fronteiras, demonstrando uma característica globalizada. Este fenômeno é mundial. Segundo estudos do BIRD, a América Latina é uma das regiões mais violentas do Globo.

“Causas da Violência e da Criminalidade. “A Revista Superinteressante: Especial segurança, de abril de 2002, afirma que: “sensação de insegurança no Brasil não é sem fundamento, Somos, de fato, um dos países mais violentos da América Latina, que por sua vez é a região mais violenta do globo.”

Ainda, segundo muitos autores, entre eles IGNACIO CANO, tem-se:

“ O crime é um fenômeno causado por um amplo número de fatores de índole muito diversa, ponto que parecem esquecer aqueles que tentam questionar a importância de algum desses fatores afirmando que há pessoas expostas aos mesmos condicionantes e que não desenvolvem condutas criminosas. Obviamente, não há condições que garantam que uma pessoa cometerá crimes, mas é certo que determinados contextos favorecem mais a proliferação da delinquência. IGNACIO CANO.

Destarte que, em razão desta complexidade, para entender a atuação da Polícia Militar frente a sua responsabilidade constitucional, é necessário entender que a violência é um efeito provindo de ausências de políticas públicas das quais as Políticas Militares não tem abrangência de decisões, pois não pertencem a seara de atuação destas forças públicas.

Exemplificando, eis algumas políticas públicas que atenuam a manifestação da violência na sociedade:

- a. Política Educacional, que assegure a todos o acesso à escola;
- b. Política Habitacional, que permita acesso à moradia digna;
- c. Política de Assistência e Integração da Criança e do Adolescente;
- d. Política de Alimentação, que possibilite um nível mínimo de nutrição à população de baixa renda;
- e. Política de Saúde, capaz de assegurar a mínima higidez ao cidadão;
- f. Política de Distribuição de Renda, atendendo aos princípios da justiça social;
- g. Política de Desenvolvimento, visando assegurar ou ao menos se aproximar das condições de pleno emprego; e
- h. Política Agrária, que assegure adequada distribuição e acesso à propriedade rural produtiva".

Estudar a Violência é aprofundar-se no estudo das questões sociais. Tal inferência tem influência direta em qualquer projeto de Segurança Pública atualmente. A questão estratégica de aumento de efetivo, não terá força impactante na Violência, objeto nuclear deste Trabalho Técnico Científico, se não for combinado com uma atuação do poder público, no arrefecimento dos fatores sociais que geram este fenômeno social.

Muitos são os fatores que acarretam o aumento quantitativo da delinquência. De acordo com pesquisa elaborada por LAZZARINI em 1995, ao estudar vários trabalhos e autores, chegou-se à conclusão que os fatores e origem da criminalidade que interferem diretamente no campo da segurança pública são os seguintes:

- a. Crescimento populacional acelerado;
- b. A má distribuição demográfica;

- c. A distribuição inadequada de renda;
- d. A falta de planejamento familiar;
- e. As favelas e conglomerados;
- f. A natalidade irresponsável;
- g. A falta efetiva de políticas públicas, que priorize investimentos na área - sanitária e educacional;
- h. Problema do menor

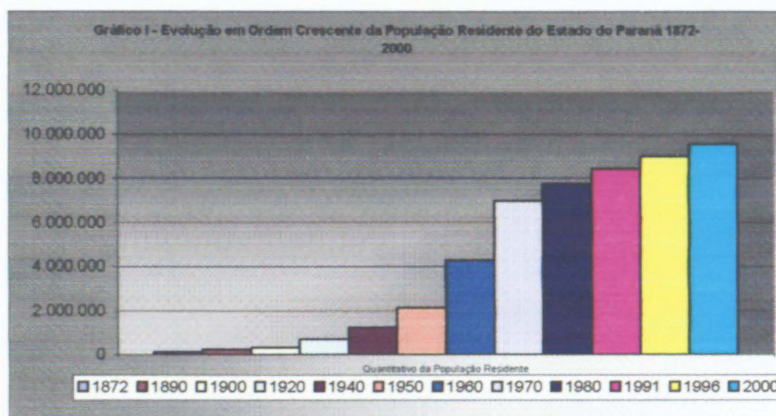
1.2 HISTÓRICO DA OCUPAÇÃO URBANA DE CURITIBA E CARACTERÍSTICA GEOPOTENCIAIS PARA A SEGURANÇA PÚBLICA ESTADUAL

Em 29 de março de 1693. Pela Lei Provincial, de São Paulo, nº. 5, de 5 de fevereiro de 1842, ascendeu a cidade, com o nome de Curitiba (Povoado da Nossa Senhora da Luz). Pela Lei Provincial nº 1, de 26 de julho de 1854, Curitiba foi considerada Capital do recém criado Estado do Paraná.

Possui hoje 1.587.315 habitantes (Censo 2001) e ocupa uma superfície de 432,17 km². Situada no Primeiro Planalto Paranaense é a cidade pólo da Região Metropolitana de Curitiba – RMC. O clima de Curitiba é classificado como subtropical úmido, com temperaturas médias de 19,7°C no verão e 13,4°C no inverno.

Em termos populacionais, o histórico da evolução paranaense, pode ser verificado no quadro abaixo:

Gráfico n.º 01– Gráfico Demonstrativo da Evolução da População no Estado do Paraná.



Fonte: <http://www.ibge.gov.br/>

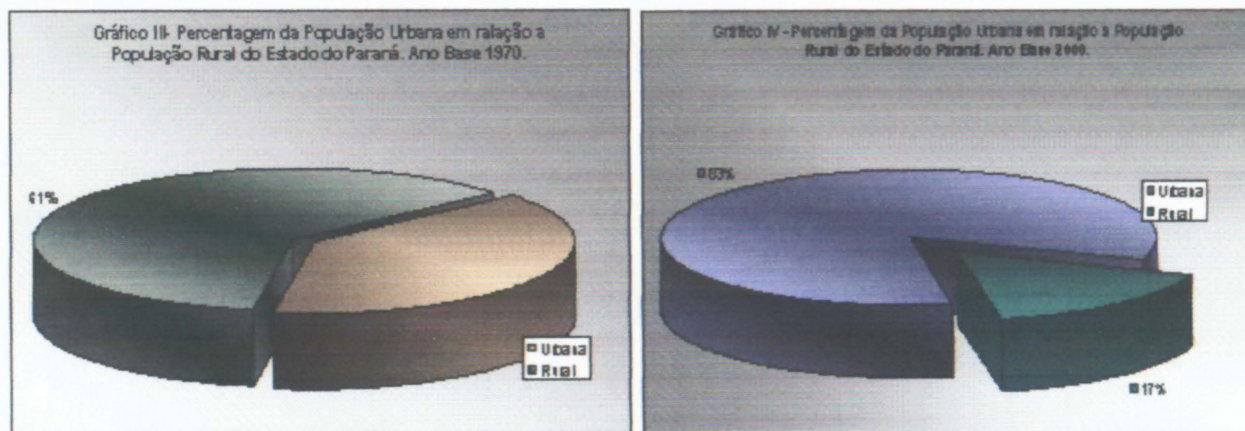
¹ <http://www.ibge.gov.br/cidadesat/default.php>

No gráfico denota-se a evolução do crescimento da população residente no Estado do Paraná. Em decorrência natural desta própria evolução, tanto Econômica, como Financeira quanto Histórico do Estado, resultou no inchaço das cidades, aumentando o número de necessitados e a gradual e crescente elevação dos índices da desigualdade social proporcionando os Índices alcançados na evolução da criminalidade urbana.

No Gráfico I, tem-se pela estatística elaborada pelo IBGE, que o Estado do Paraná conta com uma população residente (ano base 2000) de 9.563.458 (nove milhões, quinhentos e sessenta e três mil e quatrocentos e cinquenta e oito) pessoas. Deste universo, divide-se em 50.46% sendo sexo feminino e 49,54% masculina.

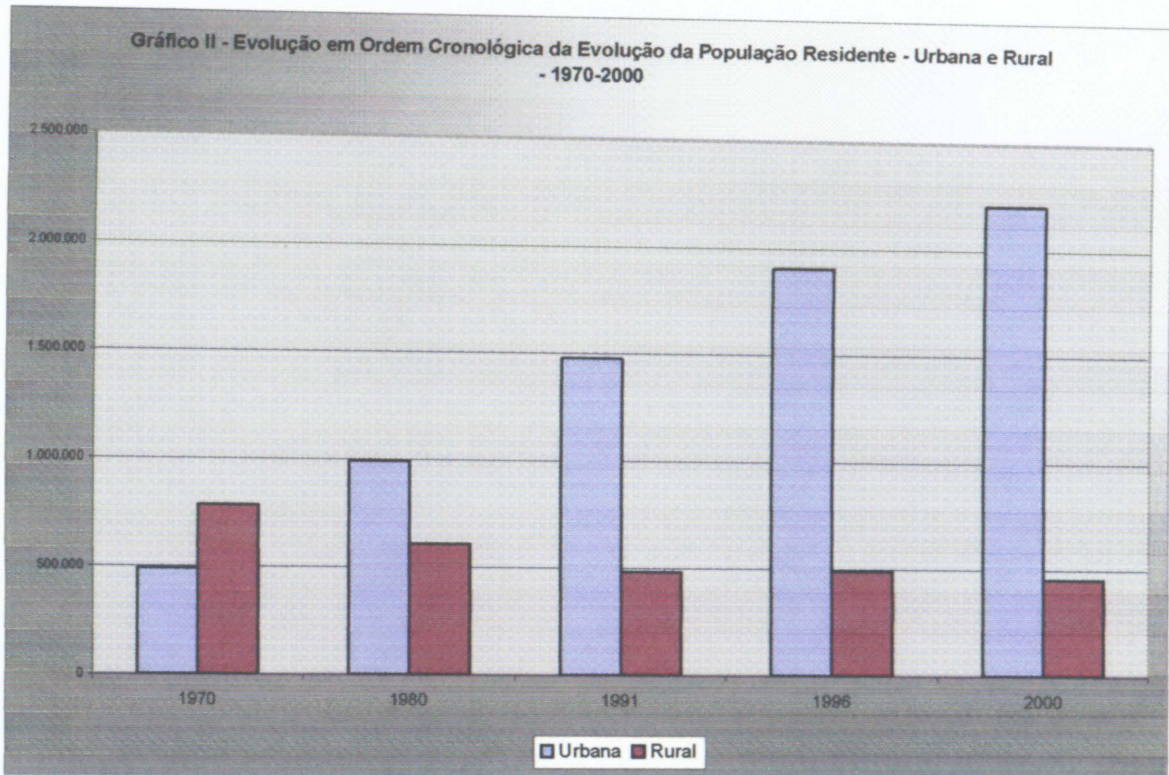
Outra informação de cunho estratégico para a Segurança Pública, é o comparativo da população rural e urbana. um dado interessante a ser estudado é a população rural do ano de 1970, consistindo em 61%. Ver o Gráfico II, abaixo:

Gráfico n.º 02– Comparativo do Crescimento Vegetativo Urbano e Rural do Estado do Paraná;



Fonte: <http://www.ibge.gov.br/>

Gráfico n.º 03 Evolução em Ordem Cronológica da População Urbana e Rural do Estado do Paraná;



Fonte: IBGE(www.sidra.ibge.go) Fonte: 1996- Contagem da População 1872 a 1991 e 2000 – Censo Demográfico.

Segundo o site do www.denatran.com.br os índices para o ano de 2010 será de 90% da população concentrada nas áreas urbanas. Em razão disto, tem-se por findo ou atenuado, o êxodo rural.

Em razão do exposto pelos Gráficos, tem-se o histórico da ocupação urbana na cidade de Curitiba.

Nos anos 60, em termos de Estado do Paraná, iniciou-se a preparação institucional e de infra-estrutura para o processo de industrialização. Na década seguinte, estes efeitos já começam a surtir efeito, principalmente Curitiba, tendo como principal ação para a reorientação da economia, a criação da Cidade Industrial de Curitiba – CIC, em 1973.

A Economia do Estado, que fora constituído num processo de mais de 100 (cem) anos, arcabouçava-se na Cultura do Café e da Erva-mate. Era o ciclo do Ouro Verde. Na década de 70, como bem demonstra o Gráfico II e III, 65% da população paranaense se encontrava residentes na área rural. Eram verdadeiras cidades dentro das Fazendas cafeeiras. Toda infraestrutura era formada ao redor destes bolsões de fartura. Escolas Rurais eram as mais bem estruturadas. O homem possuía três coisas fundamentais ao bom convívio: casa, comida e trabalho. Os problemas de segurança nestes locais eram ínfimos, como também a

participação dos órgãos de segurança. Contudo, na década de 70, houveram dois fenômenos meteorológicos que foram incisivos para a mudança deste quadro. As sucessivas Geadas de 74, 75, 76, 77 e 78, e ainda, culminada com a Nevada no de 1976. Os cafezais e erva-mateiras foram dizimadas da copa até as raízes. Sem emprego e sem a fonte de renda, centenas de milhares de pessoas, passaram a realizar o então chamado êxodo rural.

Na década de 70, tem-se a cidade de Curitiba, com uma população de 600.000 (seiscentos mil) hab, considerada uma cidade européia. Povo ordeiro, o hábito do Curitibano era a fila. A Polícia Militar contava com um efetivo nada mais menos de 9.000 (nove mil) policiais-militares incluindo o Corpo de Bombeiros.

As regiões da Vila Pinto, Zumbi, Parolin, Vila Verde, Vila Nossa Senhora da Luz, não tinham este formato que ora conhecemos. Tratavam-se de regiões praticamente inabitadas.

Em razão do fenômeno ora descrito supra, deu origem aos bolsões de miséria que circundam a cidade de Curitiba atualmente, bem como outros centro urbanos de destaque, a exemplo de Cascavel, Foz do Iguaçu, Ponta Grossa, Londrina, Maringá e outros. Resta ainda acrescentar que, 51% da população do estado, estão concentradas em 15% das cidades paranaenses, ou seja, pouco menos de 35 cidades.

Nesta mesma época ocorrem migrações de caráter rural-urbano, em função da mecanização da agricultura do Estado e do surgimento do parque industrial na região de Curitiba, estendendo-se pelos municípios limítrofes, enfatizando assim o fenômeno da metropolização.

Hoje a economia da região de Curitiba tem se diversificado muito, atraindo investimentos pelas vantagens locacionais, fiscais e financeiras, de disponibilidade de mão-de-obra qualificada, pela existência de uma rede de instituições de apoio empresarial e tecnológico e, ainda, pela localização estratégica em relação aos principais centros comerciais e industriais do país e do MERCOSUL. Curitiba apresenta uma boa oferta de infra-estrutura econômica, energia elétrica, telecomunicações, rodovias, ferrovias, portos, aeroportos, saneamento, escolas, hospitais e demais serviços urbanos.

Em 21 de outubro de 1975, através do Decreto nº 774/75, a divisão político-administrativa de Curitiba passa a ser composta por 75 bairros.

Em 1986, através da Lei nº 6817, de 02 de janeiro, o Poder Público Municipal cria as Administrações Regionais, em número de 9 e fixa suas delimitações através do Decreto nº 142/86, de 19 de fevereiro de 1986. Até então Curitiba vinha sendo administrada de forma

centralizada. Porém, com o expressivo crescimento da cidade e conseqüente complexidade de seus problemas, o Poder Público decide descentralizar o seu gerenciamento. Assim, as Administrações Regionais passam a coordenar as ações necessárias ao planejamento local, promovendo a articulação entre as áreas fins e à comunidade.

2 POLICIAMENTO OSTENSIVO – FERRAMENTA SOCIAL MANTENEDORA E GARANTIDORA DA PAZ SOCIAL ESPINHA DORSAL DA ATIVIDADE PM

Atualmente, o conceito de Policiamento Ostensivo deixou os Manuais Policiais-Militares sobressaindo-se em vários temas na discussão de um modelo moderno de Segurança Pública que venha a interagir no processo de Pacificação Social em farta literatura que somam diversos autores, entre eles diversos do Sistema de Segurança Pública, Juízes, Promotores, Sociólogos e tantos outros que vem a enriquecer a literatura atual, que então, somente era discutira entre os muros dos quartéis de Polícia. Deveras que, não haveria como abordar o tema Custo de Manutenção sem idealizar um processo cognitivo supedaneador das idéias e da formação deste Estudo Acadêmico formatado nesta Monografia.

A importância do conceito de Policiamento Ostensivo nos dias atuais é bem controvertida pelos mais diversos autores, contudo, na linha básica de pensamento, é a única ferramenta social eficiente aplicável nos mais distintos processos e tipos, com eficácia garantida a curto prazo. Contudo, o Policiamento Ostensivo não pode ser analisado apenas no ângulo Logístico e Técnico da atividade policial consoante pode se vislumbrar que o fenômeno Violência não está isolado das demais conceituações e modelos científicos de interação social.

O Policiamento Ostensivo é eficiente, contudo, o modelo social que ora é aplicado, não permite obter resultados a longo e médio prazo, sem a intervenção de outros órgãos sociais que inibam os vetores sociais da Violência, como exemplo citado na fls. 02 desta Monografia bem como a sua origem, que vem ser o crescimento populacional. Nesta esteira cognitiva, é bom ressaltar a Lei de Thomas Malthus, ou seja, a população cresce numa média geométrica enquanto que a comida cresce numa média aritmética. Com o crescimento populacional, não havendo em proporção igual o oferecimento dos serviços básicos sociais, alfabetização, ensino, saúde, qualificação de mão-de-obra, serão os vetores que impulsionarão os pistões da Violência Urbana.

No trabalho abaixo, tem-se graficamente representados os problemas atinentes ao escudo social que o Policiamento Ostensivo representa para a Sociedade. Na ilustração abaixo, tem-se que o Sistema Nacional de Segurança Pública representa a proteção da comunidade em geral. Ainda, consta que e efetivo das Polícias Militares do Brasil, representa 67% do total do efetivo componente do Sistema Nacional de Segurança Pública (artigo 144 e seus incisos-CF).deveras que, a importância da ostensividade na atividade de Segurança e da pacificação social que representa as Polícias Militares do Brasil.

Figura 1. Slide representativo da Ação Delituosa de Diversas Ações Delituosas sobre o Escudo de Proteção Social CAO 2004.



Fonte: Trabalho apresentado pelo CAO-2004. DOUTRINA DE EMPREGO PM E BM

O Policiamento Ostensivo, como é ensinado nos bancos escolares desde a formação do soldado PM até o Aluno Oficial, é a espinha dorsal, de toda a atividade PM. Através dele, é que, a Organização Policial Militar, realiza a sua atividade de Policiamento Preventivo, ou de Polícia Administrativa ou, melhor definido pelo Professor Helly Lopes de Meirelles, como o exercício do poder de polícia administrativa². Um exemplo bem claro deste poder administrativo, oriundo do Poder de Polícia que abaixo será comentado, é a Busca Pessoal. O Agente Público, nesta lição, o Policial Militar, no exercício de sua atividade rotineira, suspeitando de uma pessoa, em ilicitude, não somente como pode, mas deve abordar e, no exercício do Poder de Polícia do Estado, realiza busca pessoal no cidadão, a fim de revistá-lo e verificar se em seu poder, se encontra drogas, armas, objetos produtos de ilícitos ou outros, sem qualquer Mandado ou autorização pessoal e judicial.

² Direito Administrativo da Ordem Pública, 3ª Ed. Ed Forense, Rio de Janeiro, 1998;

Não somente ao estado brasileiro, há este padrão, este tipo de exercício de Polícia Administrativa, nem tão pouco, somente os órgãos policiais estão habilitados para tal, mas a exemplo de outros países mais desenvolvidos, temos Agências que têm poderes administrativos mais amplos. Como salientado, qualquer órgão do Estado tem o Poder de Polícia, que na verdade, é o exercício da atividade do próprio estado.

Com o próprio exercício da atividade de policiamento ostensivo se mantém também a Ordem Pública. Nada mais incerto, do que o conceito de Ordem Pública, ilustra o Dr Álvaro Lazarini³. A razão destes conceitos têm divergências doutrinárias, face que muitos juristas e conceituados juriconsultos, não chegam ao consenso comum, de uma verdadeira definição de Ordem Pública, face que a sua denominação, tendem a serem modificados em um dado momento histórico de um Estado.

Para cumprir sua missão, compete à Polícia Militar, como polícia ostensiva preventiva, as seguintes ações de policiamento:

- a. ostensivo geral, urbano e rural;
- b. trânsito urbano e rodoviário;
- c. florestal, de mananciais e de preservação ambiental;
- d. guarda das sedes dos poderes estaduais;
- e. segurança externa dos estabelecimentos penais do Estado;
- f. radiopatrulhamento terrestre, aéreo, lacustre e fluvial (a pé, montado, motorizado, embarcado e aéreo transportado);
- g. atividades de garantia do exercício do poder de polícia dos órgãos da administração pública;
- h. a polícia judiciária militar e,
- i. prestação de assistência e socorro em geral.

Características do policiamento ostensivo tem suas peculiaridades atinentes a esta atividade social importante para fazer frente a manifestação criminal, e, estudando academicamente o Policiamento Ostensivo, interiorizado na cadeira de Policiologia, ramo da ciência social que está surgindo no Brasil, conceituamos as atividades inerentes a característica do Policiamento Ostensivo:

³ c.f. Direito Administrativo na Ordem Pública, p.4

- a. IDENTIFICAÇÃO;
- b. DINÂMICA;
- c. LEGALIDADE e;
- d. AÇÃO PRESENÇA.

Dentro de um ramo científico, tem-se que estas propriedades do Policiamento Ostensivo, amalgam-se os seguintes princípios:

- a. UNIVERSALIDADE;
- b. RESPONSABILIDADE TERRITORIAL (grifo nosso)
- c. CONTINUIDADE;
- d. APLICAÇÃO;
- e. ISENÇÃO;
- f. EMPREGO LÓGICO;
- g. ANTECIPAÇÃO;
- h. PROFUNDIDADE;
- i. UNIDADE DE COMANDO e;
- j. OBJETIVO.

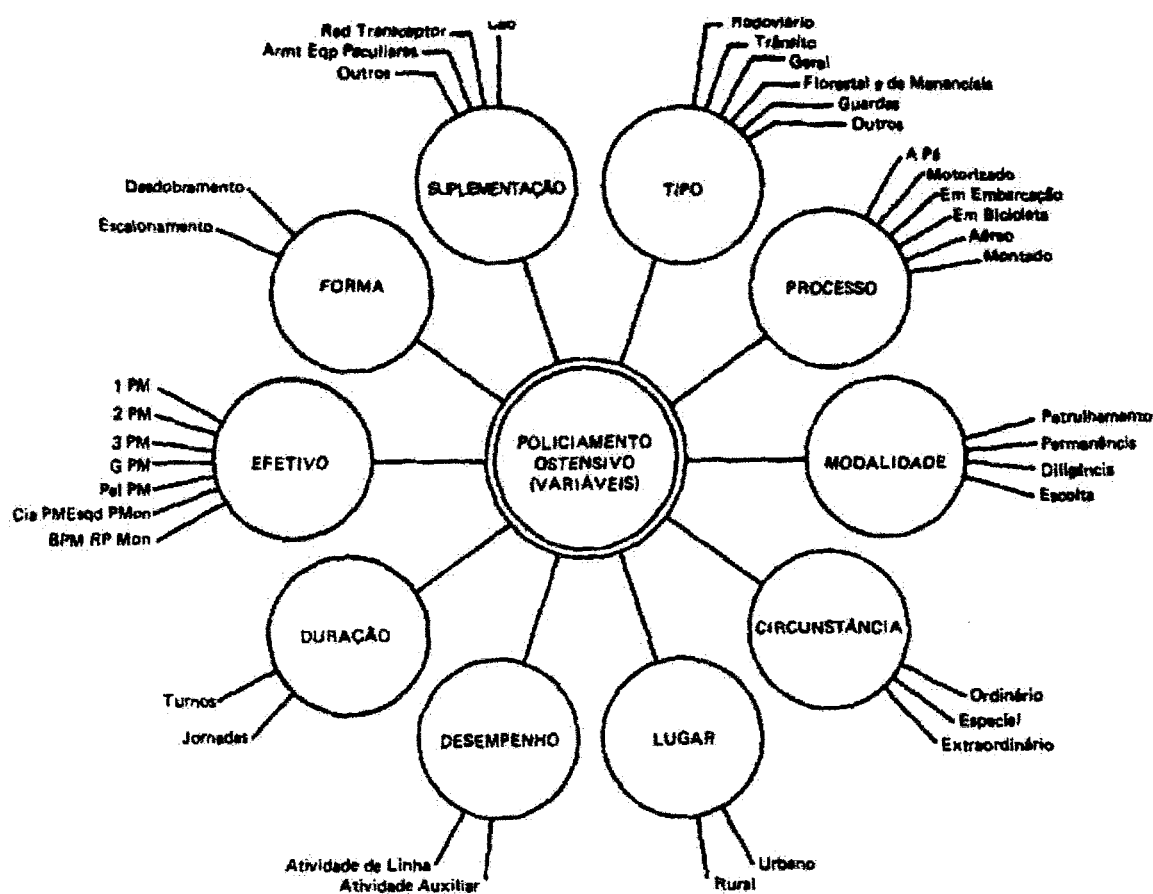
A importância da manutenção da Ordem Pública é o alicerce da própria filosofia de Segurança Pública. O cerne da Ordem Pública, conforme já citado por diversos autores, é a garantia da condição mínima essencial ao bem comum e de uma vida social harmoniosa, onde há uma tranquilidade social, uma garantia da preservação da incolumidade física e dos bens, da saúde, onde se respalda os alicerces da Ordem Pública.

Para a garantia desta Ordem, é que a PM se instrumentaliza com os Poderes de Polícia do Estado e através deste, mantém a garantia mínima de uma convivência pacífica em sociedade.

3.1 VARIÁVEIS DO POLICIAMENTO OSTENSIVO

No universo abordado sobre a temática da Técnica Policial-Militar de estender-se em determinado território, realizando a ostensividade de suas atividades diversas, abordar-se as variáveis de policiamento ostensivo. Tais inferências são abaixo descritos para a real compreensão deste título e a formação da esteira de conhecimento do assunto.

Figura 3. Variáveis de Policiamento Ostensivo Manual Básico De Policiamento OstensivoO, MTP -11 - 3- PM, 1ª Ed. 1988. 114p



3.1.1 Tipos

São qualificadores das ações e operações de Policiamento Ostensivo:

3.1.1.1 Policiamento Ostensivo Geral

Tipo de Policiamento Ostensivo que visa a satisfazer as necessidades basilares de segurança, inerentes a qualquer comunidade ou a qualquer cidadão.

3.1.1.2 Policiamento de Trânsito

Tipo específico de Policiamento Ostensivo executado em vias urbanas abertas à livre circulação, visando a disciplinar o público no cumprimento e respeito às regras e normas de trânsito, estabelecidas por órgão competente, de acordo com o Código Nacional de Trânsito e legislação pertinente.

3.1.1.2 Policiamento Rodoviário

Tipo específico de Policiamento Ostensivo executado em rodovias estaduais e mediante convênio, em rodovias federais, visando a disciplinar o público no cumprimento e respeito às regras e normas de trânsito, estabelecidas por órgão competente, de acordo com o Código Nacional de Trânsito e legislação pertinente.

3.1.1.3 Policiamento Florestal e de Mananciais

Tipo específico de Policiamento Ostensivo que visa a preservar a fauna, os recursos florestais, as extensões d'água e mananciais, contra a caça e a pesca ilegais, a derrubada indevida ou a poluição. Deve ser realizado em cooperação com órgãos federais ou estaduais, mediante convênio.

3.1.1.4 Policiamento de Guarda

Tipo específico de Policiamento Ostensivo que visa à guarda de quartelamentos, à segurança externa de estabelecimentos penais e das sedes dos poderes estaduais.

3.1.2 Processos

São maneiras pelas quais utilizam-se os meios de locomoção. Podem ser:

- a. a pé;
- b. motorizado;
- c. montado
- d. aéreo;
- e. em embarcação;
- f. em bicicleta.

3.1.3 Modalidades

São modos peculiares de execução do Policiamento Ostensivo:

3.1.3.1 Patrulhamento

E a atividade móvel de observação, fiscalização, reconhecimento, proteção ou mesmo de emprego de força, desempenhada pelo PM no posto

3.1.3.2 Permanência

É a atividade predominantemente estática de observação, fiscalização, reconhecimento, proteção, emprego de força ou custódia, desempenhada pelo PM no posto.

3.1.3.3. Diligência

É a atividade que compreende busca de pessoas, animais ou coisas, captura de pessoas, ou animais apreensão de animais ou coisas, resgate de vítimas.

3.1.3.2.4. Escolta

É a atividade destinada à custódia de pessoa ou bens em deslocamento.

3.2 ESTRATÉGIA OPERACIONAL – FORMAÇÃO DAS MALHAS DE POLICIAMENTO OSTENSIVO-RECOBRIMENTO POR LANCE DE MALHAS

A concepção doutrinária da atividade de Policiamento Ostensivo encontra-se na página 49 da Apostila de Administração de Polícia Ostensiva. A forma de atuação no terreno, tem forma de lances formada por Malhas de Policiamento Ostensivo, conforme segue descrito abaixo:

A Concepção Operacional no CPC

Face possuir as Unidades Operacionais subordinadas mais agrupadas, o CPC possui uma concepção operacional única, aplicável a toda RMC, estabelecida na PPO Nº 014188, tendo como base, a distensão de uma malha protetora, ampliada gradativamente através de escalonamento de esforços, onde a distensão inicial é realizado através de ações eminentemente preventivas, buscando antecipar-se à eclosão do delito. Esta distensão inicial tem como base o policial militar da área, e a cobertura básica da Unidade que ali atua.

Compete a unidade da Área, através de permanente e contínuo estudo de situação, identificar os pontos vulneráveis da malha e, considerando o aspecto da oportunidade, manobrar esforços de recobrimento de sua responsabilidade.

Os esforços seguintes, de acordo com a conveniência e necessidade são acionados pelo CPC - Recursos Suplementares numa graduação crescente de recobrimento da malha.

Em síntese a Concepção Operacional do CPC consiste:

Distensão básica - Esforço inicial

Responsabilidade da Uop da área, através de suas subunidades desdobradas no terreno e destacadas - ATUAÇÃO PREVENTIVA E INTEGRAÇÃO COMUNITÁRIA.

Segundo esforço

A cargo da subunidade - utilização de até um GPM, para o primeiro recobrimento da malha - Atuação dinâmica em horários e locais de risco - Policiamento ostensivo a pé.

Terceiro esforço

A cargo a Uop da área - utilização de um Pel Tático Móvel AUTO (Pel TMA) - para segundo recobrimento - realizar operação presença, batidas policiais e patrulhamento motorizado. Manobrado no recobrimento de vulnerabilidade da malha na área, com oficial à frente do Pelotão no turno de emprego.

Quarto esforço

A nível de CPC - terceiro recobrimento - lançamento de Unidades Tático Móveis do CPC - Esq P Mon, BPTran, BP Gd, Cia Ind. P Gd e Cia p Chq. Recobrimento do policiamento montado, a pé e motorizado suplementado por cães. Atuação nos locais mais sensíveis à delinquência ou assumido as missões específicas. Executará também operações especiais, batidas policiais, escoltas de valores e de presos, sendo suplementados pelo

emprego do pessoal da área meio e dos alunos da APMG e EsFAEP.

Quinto esforço

Constitui-se no último recobrimento da malha protetora, com emprego do RPMon, Chq (RONE), com missão específica de combater mais eficazmente a criminalidade violenta, e de maneira específica. Esta é, em síntese a concepção operacional do CPC para RMC. Para maior detalhamento ler a PPO nº 014/88 - CPC.

Há de considerar que a designação do Tático Móvel Auto mudou para ROTAM.

Depois do exposto denota-se claramente a forma de atuação e formação das Malhas de Segurança, que compõem o Sistema de Segurança Pública no Comando do Policiamento da Capital.

4 A POLÍCIA MILITAR DO PARANÁ E MODELO ATUAL DE SEGURANÇA PÚBLICA NO ESTADO.

A Polícia Militar do Paraná é a Instituição que tem como missão constitucional o exercício das atividades de segurança pública em prol da sociedade paranaense, através das ações de preservação e manutenção da ordem pública, realizadas pela execução diuturna do policiamento ostensivo, com previsão constitucional na esfera federal e estadual, conforme os artigos 144 da CF e 44 da Constituição Estadual. Abaixo, a esquematomografia orgânica do Sistema de Segurança Pública Paranaense.

FIGURA 4. ORGANOGRAMA DO SISTEMA DE SEGURANÇA DO ESTADO DO PARANÁ.



FONTE: P/3 DO CPC

4.1 ESTRUTURA ORGANOGRAFÁTICA DA POLÍCIA MILITAR PARANAENSE

Estudar uma Organização Policial Militar em sua estrutura, praticamente será estudar e entender as estruturas de todas as Polícias Militares do Brasil. Com a regulamentação dada pelo R-200, Decreto-Lei nº 677, datado de 02 de Julho de 1968, houve uma padronização na estruturas administrativas nas PPM de toda o território nacional, basilar da estrutura mãe, das Forças Armadas, com uma tendência ao do Exército Nacional, face ao efetivo das Polícias Militares, terem nas suas características uma tropa praticamente de Infantaria.

No seu artigo 5º temos;

“As Polícias Militares serão estruturadas em órgão de Direção, de Execução e de Apoio, de acordo com as finalidades essenciais do serviço policial e as necessidades de cada Unidade da Federação”.

A Divisão estrutural da PMPR, está prevista na Lei nº 1943, no seu artigo e parágrafo primeiro, onde prevê duas armas componentes da Força Policial, sendo elas as de Infantaria⁴ e Cavalaria⁵. Portanto, duas armas componentes da Estrutura Organizacional da Milícia Paranaense.

§ 1º. A Corporação, formada por alistamento voluntário de brasileiros natos, matriculados no CFO e preenchimento regular de outros quadros⁶, é constituída de Serviços e Corpos das Armas de Infantaria e Cavalaria, (grifo nosso), além dos mais que lhe são peculiares, todos semelhantes ao do Exército, e em unidades com organização, equipamento e armamento próprios ao desempenho das funções policiais.⁷

⁴ É a tropa de emprego comum, sendo os efetivos dos Batalhões, Cias Independentes, sendo aplicados diuturnamente nas atividades de Radiopatrulhamento, diretamente na atividade fim da Organização, no Policiamento Ostensivo.

⁵ Foi a Unidade Mãe da Polícia Militar do Estado do Paraná, Unidade que originou todas as unidades da PMPR. A arma do Império, a Força Policial, era a Cavalaria. Hoje, a Cavalaria está sediada no Bairro Tarumã, sendo denominado de Regimento de Polícia Montada, Coronel Dulcídio;

⁶ V. art. 5º do Decreto-Lei nº 667 e 7º do R-200, que dispõem sobre a estrutura e organização da Polícia Militar. (V. normas da IGPM).

⁷ “Art. 11, do Decreto-Lei nº 667, de 02 Jul de 69 - “O recrutamento de praças para as Polícias Militares obedecerá ao voluntariado, de acordo com legislação própria de cada Unidade da Federação, respeitadas as prescrições da Lei do Serviço Militar e seu regulamento”.

4.1.1. Estrutura Geral da PMPR

Para melhor se entender como está estruturado a Administração Castrense e a sua origem, entender como está estruturada a foi elaborado o presente gráfico abaixo.



Competência do Órgão de Direção, artigo 6º da Lei Estadual nº 6774- 08 Jan 76:

Art. 6º Os órgãos de direção realizam o comando e a administração da Corporação, competindo-lhes:

I - Incumbir-se do planejamento em geral, visando à organização da Corporação, às necessidades em pessoal e em material e ao emprego da Polícia Militar para o cumprimento de suas missões;

II - Acionar, por meio de diretrizes e ordens, os órgãos de apoio e os de execução;

III - Coordenar, controlar e fiscalizar a atuação dos órgãos de apoio e os de execução.

Composição do Órgão de Direção da PMPR, artigo 9º:

Art. 9º O órgão de direção compõem o Comando-Geral da Corporação que compreende:

- a) o Comandante-Geral;
- b) o Estado-Maior, como órgão de direção Geral;
- c) as Diretorias, como órgãos de direção setorial;
- d) a Ajudância-Geral, como órgão que atende às necessidades de material e de pessoal do Comandante-Geral;
- e) Comissões;
- f) Assessorias;

9) Consultoria-Jurídica.

Parágrafo 1º O Estado-Maior é assim organizado:

- a) Chefe do Estado-Maior;
- b) Subchefe do Estado-Maior;
- c) Seções do Estado-Maior;

- 1ª Seção (PM/1): assuntos relativos ao pessoal e à legislação;

- 2ª Seção (PM/2): assuntos relativos a informação;

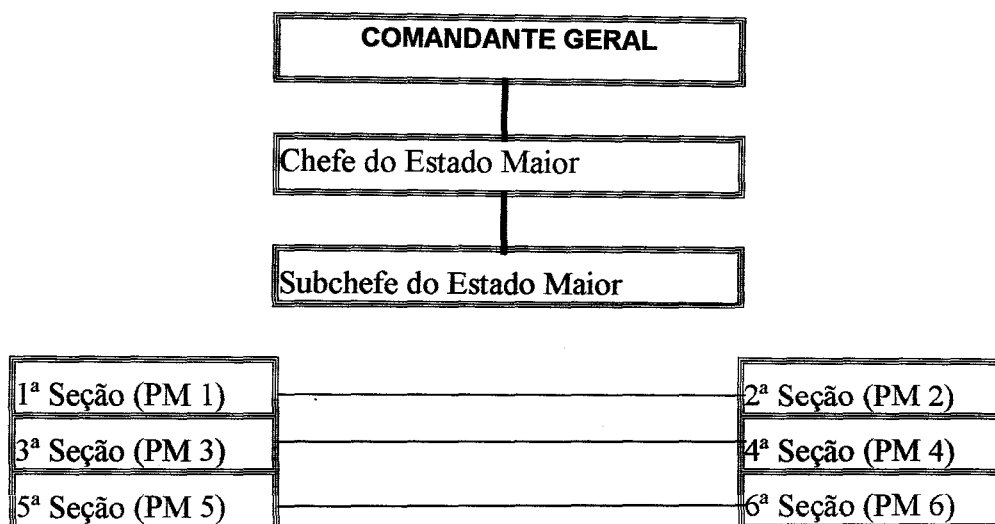
- 3ª Seção (PM/3): assuntos relativos a operações, ensino e instrução;

- 4ª Seção (PM/4): assuntos relativos à logística e à estatística;

- 5ª Seção (PM/5): assuntos civis;

6ª Seção (PM/6): assuntos relativos ao planejamento administrativo e orçamentação.

4.1.1.1 Órgão de Direção

**Composição das Diretorias da PMPR, artigo 12:**

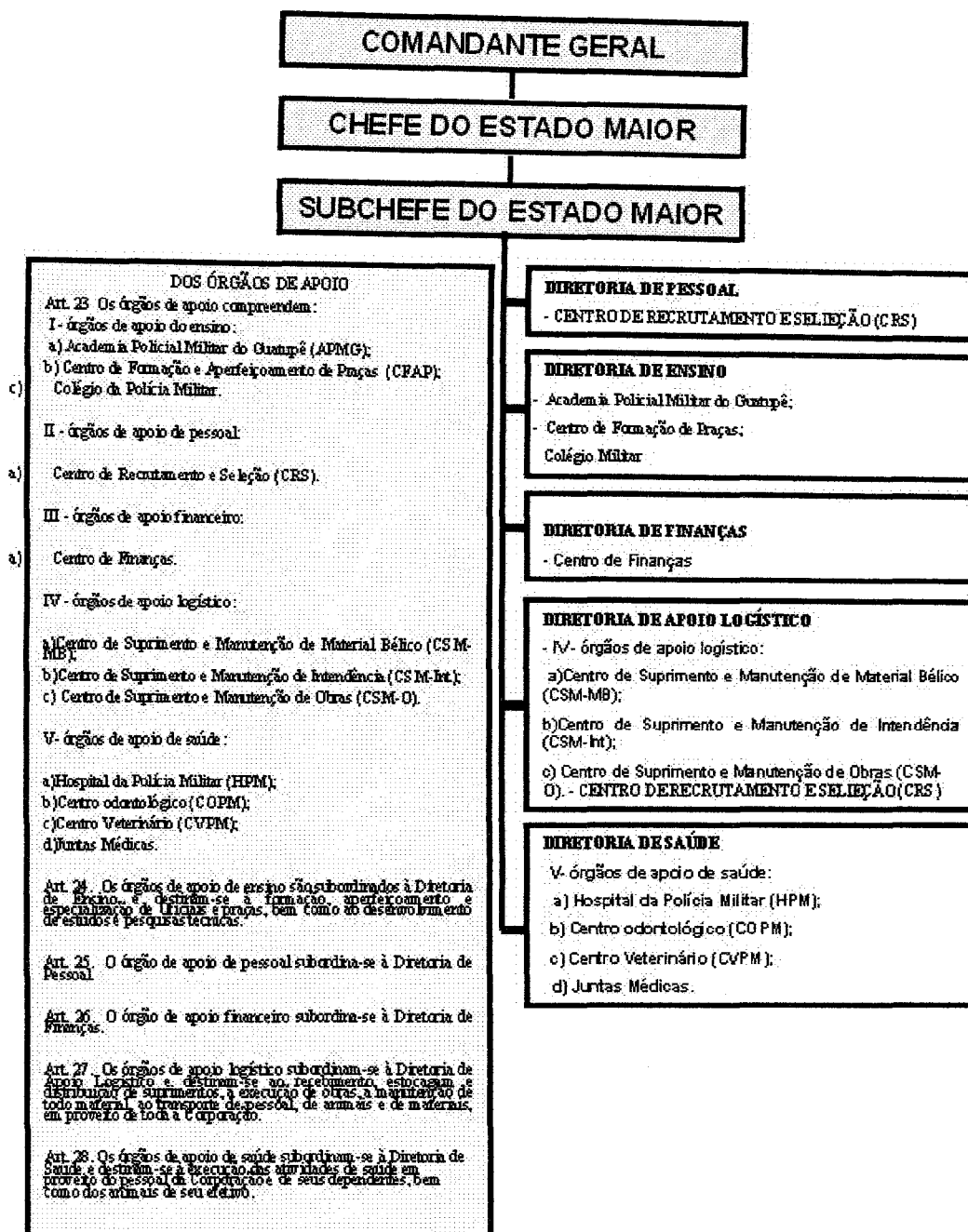
Art. 12. As Diretorias, órgãos de direção setorial, são organizadas sob a forma de sistemas para as atividades de ensino, de pessoal, de administração financeira, contabilidade e auditoria, de logística e de saúde.

Parágrafo 1º As Diretorias de que trata este artigo são:

- a) Diretoria de Ensino;
- b) Diretoria de Pessoal;
- c) Diretoria de Finanças;
- d) Diretoria de Apoio Logístico; (grifo nosso) e
- e) Diretoria de Saúde.

Parágrafo 2º As Diretorias são chefiadas por Coronéis do Quadro de Oficiais Policiais Militares, com exceção da Diretoria de Saúde que será chefiada por um Coronel médico, do Quadro de Saúde.

4.1.1.2 Dos Órgãos de Execução



Os Órgãos de Execução são os previstos nos seguintes artigos da Lei de Organização Básica nº 6.774:

DOS ÓRGÃOS DE EXECUÇÃO

Art. 30 Os órgãos de execução da Polícia Militar constituem as unidades operacionais da Corporação e são de duas naturezas:

I - Unidades de Polícia Militar, assim denominadas as unidades operacionais, que têm a seu encargo as missões policiais-militares definidas nos itens I, II, III e IV do artigo 2º desta Lei.

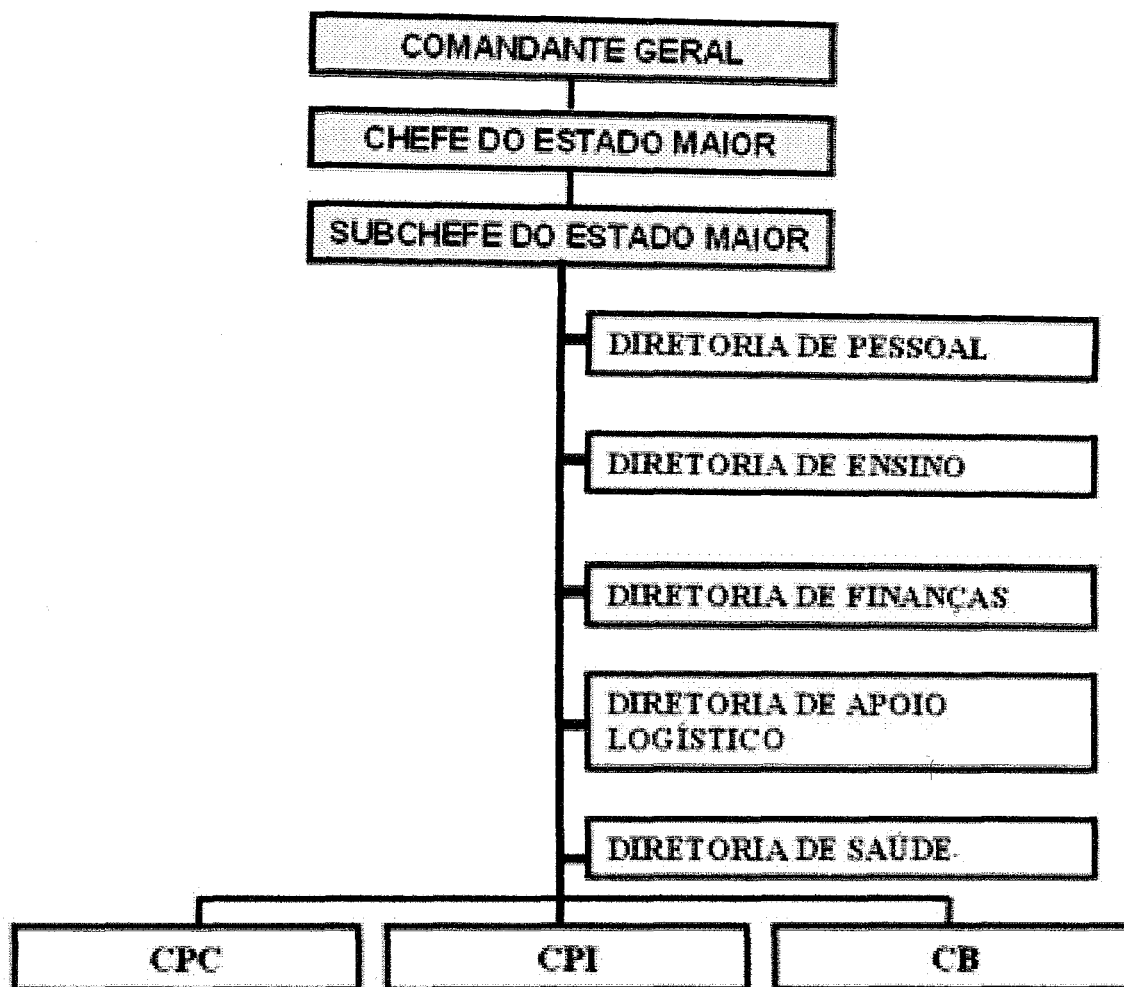
II - Unidades de Bombeiros, assim denominadas as unidades operacionais, que têm a seu encargo missões específicas de sua designação definidas nos itens IV e V do artigo 2º desta Lei.

Art. 31. As unidades de Polícia Militar sediadas na área metropolitana de Curitiba são operacionalmente subordinadas ao Comando do Policiamento da Capital (CPC), que é o responsável, perante o Comandante-Geral, pelo cumprimento das missões policiais-militares nessa área.

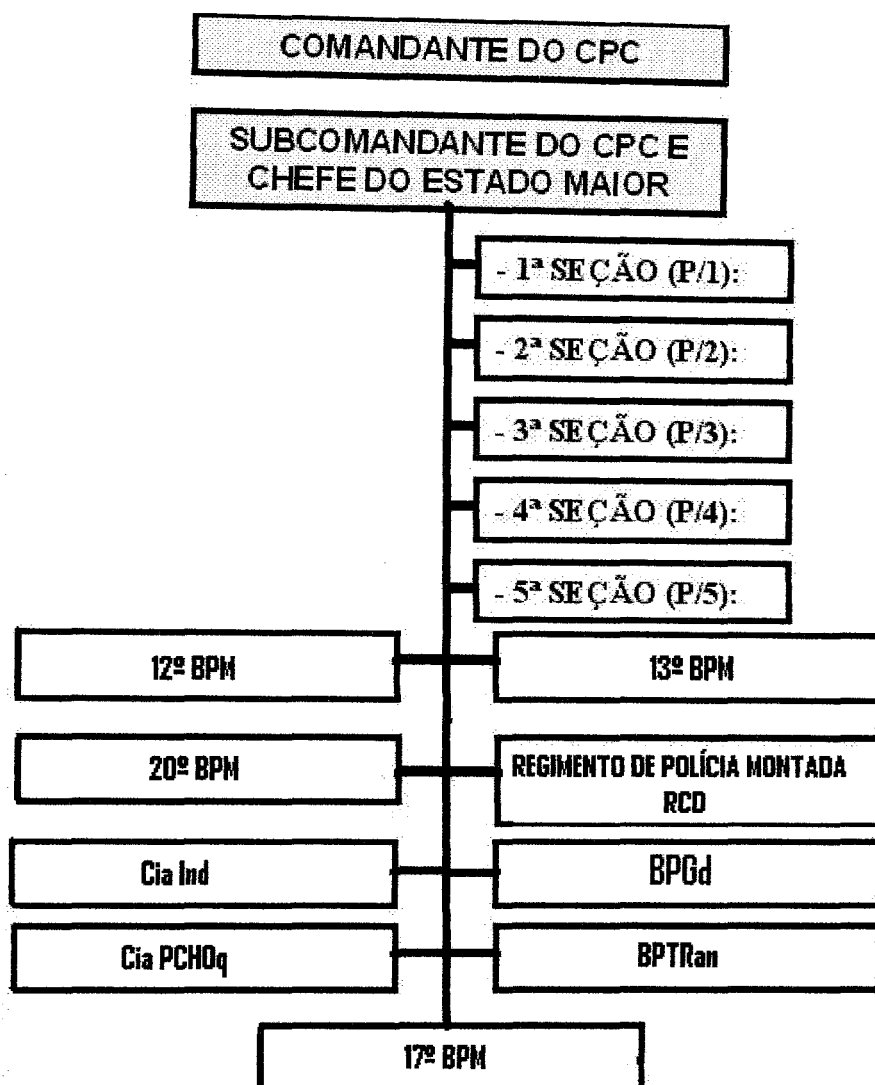
Art. 32. As unidades de Polícia Militar que tenham seus efetivos predominantemente destacados no interior do Estado, são operacionalmente subordinadas ao Comando do Policiamento do Interior (CPI), que é o responsável, perante o Comandante-Geral, pelo cumprimento das missões policiais militares naquela área do Estado.

Art. 33. As unidades de Bombeiros são operacional e administrativamente subordinadas ao Comando do Corpo de Bombeiros, que é a responsável, perante o Comandante-Geral, pelo cumprimento das missões de bombeiros em todo o Estado do Paraná.

4.1.1.3 Estrutura Organizacional do Órgão de Execução



4.1.1.4 Estrutura Administrativa Organizacional do C.P.C.



4.2.1.4.1 COMANDO DO POLICIAMENTO DA CAPITAL – CPC – Abrange toda a área metropolitana de Curitiba.

4.2.1.4.2. COMANDO DO POLICIAMENTO DO INTERIOR – CPI - Responsabilidade Territorial sobre todo o território paranaense, exceto a Área de responsabilidade do CPC. Além dos batalhões interioranos, pertence ao CPI, os Batalhões de Polícia Rodoviária e Florestal.

4.2.1.4.3. CORPO DE BOMBEIROS – CB – É subdividido em 6 GB e 2 SGBI para atender toda a o território paranaense, e seu efetivo conta com 2.844 (dois e oitocentos e quarenta e quatro) integrantes. Além de combate a Incêndios, atua no salvamento e ações de Defesa Civil.

5 IMPORTÂNCIA DA LOGÍSTICA PARA O POLÍCIAMENTO OSTENSIVO

5.1 ORIGEM DA LOGÍSTICA

A Logística é o principal fator decisivo nas guerras convencionais. O exemplo bem claro são as Guerras do Iraque, Afeganistão e do próprio Kuwait, nas quais os americanos diante de recursos materiais e pessoais, conseguem subjugar qualquer nação. O número de armas, munições, aviões, navios e principalmente, de recursos humanos bem treinados e equipados, fizeram a diferença nestas batalhas, revelando os vencedores.

Não se pode envidar um recobrimento onde se juntam os recursos humanos e recursos materiais para execução de determinada tarefa ou missão, a Logística é imprescindível e necessária. São quinze mil homens nas fileiras da PMPR, estes precisam de fardamento, salários, equipamentos, armamentos, munições, equipamentos de informática, saúde, viaturas etc., tão somente para se fazer presente dia a dia nas cidades paranaenses.

Tão somente para entender que vem ser a Logística na visão civil tem-se que a **Logística** é a área responsável por prover recursos, equipamentos e informações para a execução de todas as atividades de uma empresa.

Entre as atividades da logística estão o transporte, movimentação de materiais, armazenamento, processamento de pedidos e gerenciamento de informações.

Pela definição do Council of Logistics Management:

"Logística é a parte do Gerenciamento da Cadeia de Abastecimento que planeja, implementa e controla o fluxo e armazenamento eficiente e econômico de matérias-primas, materiais semiacabados e produtos acabados, bem como as informações a eles relativas, desde o ponto de origem até o ponto de consumo, com o propósito de atender às exigências dos clientes".

Em resumo: "Logística é a arte de comprar, receber, armazenar, separar, expedir, transportar e entregar o produto/serviço certo, na hora certa, no lugar certo, ao menor custo possível".

O termo Logística, de acordo com o Dicionário Aurélio, vem do francês *Logistique* e tem como uma de suas definições "a parte da arte da guerra que trata do planejamento e da realização de: projeto e desenvolvimento, obtenção, armazenamento, transporte, distribuição, reparação, manutenção e evacuação de material para fins operativos ou administrativos".

Outros historiadores defendem que a palavra logística vem antigo grego logos (λόγος), que significa razão, cálculo, pensar e analisar.

O Oxford English dicionário define logística como: “O ramo da ciência militar responsável por obter, dar manutenção e transportar material, pessoas e equipamentos.”

Em outro dicionário: “O tempo relativo ao posicionamento de recursos”. Como tal, logística geralmente se estende ao ramo de engenharia gerando sistemas humanos ao invés de máquinas.

Desde os tempos bíblicos os líderes militares já se utilizavam da logística. As guerras eram longas e geralmente distantes, eram necessários grandes e constantes deslocamentos de recursos. Para transportar as tropas, armamentos e carros de guerra pesados aos locais de combate eram necessários um planejamento, organização e execução de tarefas logísticas, que envolviam a definição de uma rota, nem sempre a mais curta, pois era necessário ter uma fonte de água potável próxima, transporte, armazenagem e distribuição de equipamentos e suprimentos.

Até o fim da Segunda Guerra Mundial a Logística esteve associada às atividades militares. Nesse período, com o avanço tecnológico e a necessidade de suprir os locais destruídos pela guerra a logística passou a ser adotada pelas empresas.

Na antiga Grécia, Roma e no Império Bizantino, os militares com o título de ‘**Logistikas**’ eram os responsáveis por garantir recursos e suprimentos para a guerra.

As novas exigências para a atividade logística no Brasil e no mundo passam pelo maior controle e identificação de oportunidades de redução de custos, redução nos prazos de entrega e aumento da qualidade no cumprimento do prazo, disponibilidade constante dos produtos, programação das entregas, facilidade na gestão dos pedidos e flexibilização da fabricação, análises de longo prazo com incrementos em inovação tecnológica, novas metodologias de custeio, novas ferramentas para redefinição de processos e adequação dos negócios (Exemplo: Resposta Eficiente ao Consumidor - Efficient Consumer Response), entre outros.

Apesar dessa evolução, até a década de 40 havia poucos estudos e publicações sobre o tema. A partir dos anos 50 e 60, as empresas começaram a se preocupar com a satisfação do cliente, foi então que surgiu o conceito de logística empresarial, motivado por uma nova atitude do consumidor. Os anos 70 assistem à consolidação dos conceitos como o MRP (Material Requirements Planning), Kanban e Just-in-time.

Após os anos 80, a logística passa a ter realmente um desenvolvimento revolucionário, empurrado pelas demandas ocasionadas pela globalização, pela alteração da economia mundial e pelo grande uso de computadores na administração. Nesse novo contexto da economia globalizada, as empresas passam a competir em nível mundial, mesmo dentro de seu território local, sendo obrigadas a passar de moldes multinacionais de operações para moldes mundiais de operação.

5.2 CONCEITOS E DESENVOLVIMENTO DA LOGÍSTICA

Atividade envolvida- A logística é dividida em dois tipos de atividades - as principais e as secundárias:

- a. Principais: Transportes, Manutenção de Estoques, Processamento de Pedidos.
- b. Secundárias: Armazenagem, Manuseio de materiais, Embalagem, Suprimentos, Planejamento e Sistema de informação

5.2.1 Conceito Geral

É a parte da administração militar que trata das atividades relacionadas com o suprimento, manutenção, transporte, evacuação, hospitalização, construção, mão-de-obra e outras atividades. Ainda:

* Conjunto de atividades relativas ao provimento de todos os meios necessários à realização de qualquer evento .

* Conjunto das atividades relativas a previsão e a provisão de todos os meios necessários a realização da atividade fim.

5.2.2 Administração Militar

É a gestão de todas as atividades militares não abrangidas pela tática nem pela estratégia. A administração militar compreende a logística e a administração de pessoal.

5.2.3 Conceitos Básicos

* SUPRIMENTO

É o ato de suprir (repor).

* SUPRIMENTOS

São os artigos necessários ao apoio das organizações operacionais e ao apoio administrativo, tendo em vista as suas atividades fins.

* SISTEMAS DE SUPRIMENTOS

É um conjunto integrado de pessoas, organizações, normas, princípios, métodos, processos, técnicas e instalações e tem como objetivo manter o fluxo de suprimento para as organizações.

* CADEIA DE SUPRIMENTO

É um conjunto de órgãos (direção e execução), que articulados entre si acionam um determinado sistema de suprimento.

* FLUXO DE SUPRIMENTO

Caminho percorrido pelos artigos (bens e serviços) dentro da cadeia de suprimento.

* CICLO DE SUPRIMENTO

É o intervalo entre o pedido e o recebimento do material.

5.2.4 Fases Do Suprimento

❖ Cálculo das Necessidades

Compreende o cálculo dos suprimentos exigidos (bens e serviços) para a manutenção e emprego de uma força militar em operação durante um determinado tempo em exercício.

❖ Obtenção de Materiais

Compreende o conjunto de operações indispensáveis ao atendimento das necessidades de uma tropa. São as seguintes as formas de obtenção:

- * aquisição ou compra;
- * doação;
- * troca.

❖ Armazenagem

Compreende o conjunto de operações destinadas a guardar e preservar o material. Compreende a armazenagem:

- * armazém (edificações, construções, instalações)
- * depósitos (conj. de armazéns)
- * estoque (quantidade de material armazenada).

❖ Estoque

* **NÍVEL OPERACIONAL** → é a quantidade de material necessário para manter as operações no intervalo de tempo entre pedidos e entre recebimentos de duas remessas sucessivas.

* **NÍVEL DE SEGURANÇA** → é a quantidade de material além de que constitui o nível operacional, necessário para garantir a continuidade das operações na eventualidade de pequenas interrupções de reposição ou flutuação imprevisíveis nas necessidades de suprimento.

* **NÍVEL DE ESTOQUE** → é a quantidade de material expressa em dias de suprimento ou em unidades de medida autorizada a ser armazenada para manter as operações.

* **NÍVEL DE RESERVA** → é a quantidade de material armazenada para fins especiais e que só poderá ser utilizada por ordem do escalão superior que determinou sua reserva.

* **NÍVEL DE SUPRIMENTO** → é a expressão geral que se usa no controle das atividades relacionadas com o suprimento ou ainda, a quantidade de material cuja estocagem é autorizada.

❖ Métodos de Estoque

* **MPM** → média ponderada móvel

* **PEPS / FIFO** → primeiro que entra primeiro que sai

* **UEPS/ LIFO** → ultimo que entra primeiro que sai

5.2.5 Princípio do Sistema de Suprimento

Dentro da logística existem quatro princípios do sistema de suprimento.

❖ **RESPONSABILIDADE** → dos comandantes aos diversos escalões da cadeia de comando.

❖ **SENTIDO DO FLUXO** → da retaguarda para a frente, sempre ao alcance do subordinado

❖ **MANUTENÇÃO DOS NÍVEIS** → os estoques devem ser mantidos, nem de menos nem de mais para não sobrecarregar.

❖ **ESCOANAMENTO EM PROFUNDIDADE** → os estoques devem ser progressivamente menores da retaguarda para a frente.

5.2.6 Característica do Sistema de Suprimento

- ❖ **ELASTICIDADE** → entregar os suprimentos onde eles forem necessários, expandindo as instalações de suprimento se for o caso.
- ❖ **FLEXIBILIDADE** → adaptar os fluxos dos suprimentos as flutuações da operação ou às necessidades da vida administrativa das unidades em tempo de paz.
- ❖ **CONTINUIDADE** → não interromper o fluxo dos suprimento. O atendimento das necessidades dos usuários deve ser assegurado a fim de que os fornrcimentos se processem na ocasião precisa, evitando a paralização das atividades essenciais.
- ❖ **MOBILIDADE** → os órgãos de suprimente, notadamente os que apoiam as atividadede manutenção deverão estar em condição de deslocar os seus recursos de suprimentos no seu todo ou em em parte com facilidade, rapidez, e eficiência a fim de atender e melhorar a fase “DISTRIBUIÇÃO”. São os seguintes os fatores condicionantes a mobilidade no sistema de suprimento:
 - * instalações adequadas (meio/pessoal)
 - * existência de níveis de estoque
 - * disponibilidade de estoque
 - * eficiente controle de estoque.
- ❖ **SIMPLICIDADE** → apesar de complexidade de qualquer sistema faz-se a sua interdependência com outras atividades e funções, suas normas e procedimentos, deve facilitar ao máximo as relações com as unidades usuárias, através da eliminação de operações inúteis, sem contudo perder o controle.
- ❖ **SEGURANÇA** → o suprimento é a espinha dorsal de qualquer sistema e deve ser mantido a qualquer custo.
- ❖ **COORDENAÇÃO** → os órgãos de suprimento devem exercer suas atividades adequadamente articuladas, não só entre si, mas também com as

unidades apoiadas a fim de que pela eliminação das eventuais áreas de atrito e pelo conhecimento mútuo dos problemas e programas de trabalho resulte plenamente alcançado o objetivo de suprir.

- ❖ **CONTROLE** → as atividades de suprimento, embora tenham sua execução descentralizada, quando for conveniente estão sempre sujeitas as medidas e indispensáveis controles, sempre visando a correção de deficiências que possam ocorrer.

- ❖ **INTEGRAÇÃO** → as atividades de suprimento são por natureza interdependentes, e assim sendo, a eficiência do sistema depende diretamente da eficiência de todas elas, não podendo de maneira alguma ocorrer descontinuidade no ciclo por elas formado. É essencial uma completa compreensão dos objetivos a atingir e uma conjugação de esforços para a sua obtenção.

- ❖ **ECONOMIA** → O sistema de suprimento em sua esfera de ação deve contribuir para a minimização dos custos por meio de :
 - ✓ realização de compras das melhores condições econômicas e de boa qualidade;
 - ✓ eliminação de produtos superfluos e de quantidade excessiva;
 - ✓ manutenção de adequados níveis de estoque;
 - ✓ evitar desperdícios, com um rigoroso controle de consumo;
 - ✓ manutenção do material em estoque, tais como: limpeza, secagem, embalagem, preservação, controle do vencimento etc dos diversos itens de suprimento;
 - ✓ alienação periódica dos materiais excedentes, inservíveis, desgastados, danificados, quebrados, inadequados e obsoletos;
 - ✓ padronização do material a ser adquirido;

- ✓ execução racional e técnica da atividade de suprimento a fim de diminuir os custos operacionais.

5.2.7 Classes de Suprimentos

Para fins de planejamento e administração os suprimentos são divididos em 10 classes:

- ❖ CLASSE I → compreende todos os artigos consumidos obrigatoriamente na alimentação humana e dos animais.
- ❖ CLASSE II → compreende o vestuário em geral, o armamento e equipamento individual, material de acampamento, jogos de ferramentas de sapa (portáteis), material e utensílios administrativos, material de uso doméstico, material de uso de cozinha, material de alojamento, material de escritório, material de combate à incêndio e equipamento cartográfico.
- ❖ CLASSE III → compreende os combustíveis e lubrificantes, óleos hidráulicos e de isolamento, preservativos, antióxidos, gases liquefeitos e comprimidos, produtos químicos volumosos, carvão substâncias descongelantes e anticongelantes.
- ❖ CLASSE IV → compreende o material de construção em geral, equipamento instalado, material de fortificação e para uso de barreiras .
- ❖ CLASSE V → é a munição em geral, de todos os calibres e todos os tipos, inclusive a química , biológica e nuclear.
- ❖ CLASSE VI → compreende todos os artigos de uso pessoal (reembolsáveis) ou de toilet.
- ❖ CLASSE VII → compreende os chamados bens de capital, de grande vulto, as viaturas leves e pesadas, conjunto de informática, centrais telefônicas, helicópteros e aviões, navios, carros de combate etc.
- ❖ CLASSE VIII → compreende todo o material de saúde inclusive peças de reparação.

- ❖ CLASSE IX → compreende todo o tipo de peças de reparação (menos classe VIII), conjuntos e componentes, jogos, grupos e subgrupos de materiais recuperáveis e não recuperáveis necessários ao apoio de manutenção de todo o equipamento.
- ❖ CLASSE X → compreende todo o material para apoio de programas e ação cívica social “ACISO”, bem como todo o material das classes anteriores.

5.2.8 Manutenção

É o conjunto de atividades que visam a manter o equipamento ou materiais em condições de uso rentável, que evitando seu desgaste antecipado, quer mantendo ou reestabelecendo as condições de uso, ainda recuperando as condições de estado de novo.

- ❖ MANUTENÇÃO DE 1º ESCALÃO → é a manutenção preventiva destinada a conservação do material orgânico. Ela é realizada por quem opera ou utiliza o bem ou equipamento.
- ❖ MANUTENÇÃO DE 2º ESCALÃO → É a atividade de manutenção que consiste na recuperação do material para o reestabelecimento de suas condições de uso. Ela é realizada na formação orgânica de cada unidade.
- ❖ MANUTENÇÃO DE 3º ESCALÃO → É realizada nas unidades de serviço das grandes unidades e por isso possuidoras de auto grau de mobilidade.
- ❖ MANUTENÇÃO DE 4º ESCALÃO → é realizada nas unidades de serviço permanente ou semipermanentes do parque que integram os grandes comandos territoriais.
- ❖ MANUTENÇÃO DE 5º ESCALÃO → É a atividade de manutenção que consiste na recuperação do material, visando colocar materiais usados em estado de novo. O material que sofre esta manutenção normalmente é remetido para depósito, a fim de que normalmente entre na cadeia de suprimento.

5.2.9 Categorias de Manutenção

- ❖ **MANUTENÇÃO ORGÂNICA** → engloba as manutenções de 1º e 2º escalões.
- ❖ **MANUTENÇÃO DE SERVIÇO** → É a manutenção corretiva realizada por unidades de 3º e 4º escalões, também denominados respectivamente de apoio direto e apoio conjunto.
- ❖ **MANUTENÇÃO DE DEPÓSITO** → É a manutenção de 5º escalão.

5.2.10 Transporte

As atividades logísticas de transporte compreendem essencialmente as questões de: Circulação controle de trânsito, meio de transporte. O estabelecimento da circulação consiste em determinar como serão utilizados os recursos de sistemas de vias de transporte

5.3 CONCEITOS E DESENVOLVIMENTO DA LOGÍSTICA

O gerenciamento administrativo da corporação PM é de responsabilidade do Comandante-Geral através dos órgãos de assessoramento e apoio e o de cada OBM/OPM é dirigida pelo seu respectivo Comandante, diretor ou chefe.

AUXILIARES DIRETOS → Essas autoridades terão auxiliares diretos e indiretos.

DIRETOS

- Subcomandante
- P/1 a B/5 - B|1 a B|5
- Ajudância
- Tesoureiro
- Almoхарife
- Provisador

INDIRETOS

- São auxiliares indiretos todos aqueles que de alguma ou outra forma contribuem para o desenvolvimento da vida administrativa da unidade.

Nos corpos da tropa, destacamentos, estabelecimentos, repartições, serviços ou comissões que não possuem todos os auxiliares constantes da letra B a administração far-se-

á com os auxiliares existentes. Onde existir apenas um Oficial, este enfeixará todas as atribuições citadas.

5.4 RESPONSABILIDADES PELOS MATERIAIS

Na cadeia de desenvolvimento das atividades da logística, cada etapa desdobra em funções com as suas respectivas atribuições e/ou responsabilidades. Nesta esteira cognitiva, ver-se-á neste foco, a Quarta Seção do Estado-Maior da PMPR.

5.4.1. Funções e Atribuições

5.4.1.1 A Quarta Seção do Estado Maior

Como órgãos de assessoramento, planejamento, controle e acompanhamento tem como responsabilidade:

- a. Assessorar o Comandante Geral nos assuntos pertinentes a logística militar e administração do material;
- b. Planejar, controlar e coordenar os bens necessários a manutenção das atividades PM's;
- c. Estabelecer prioridades conforme diretrizes do Comando-Geral;
- d. Elaborar um cronograma de aquisições em concordância com o cronograma financeiro elaborado pela sexta seção do EM;
- e. Fornecer a sexta seção do EM os dados materiais para o planejamento orçamentário;
- f. Manter todo o registro de material controlado e patrimoniado;
- g. Emitir parecer sobre os processos de carga e descarga de material;
- h. acompanhar o desenvolvimento das atividades da Corporação através da estatística militar;
- i. acompanhar o desenvolvimento dos planos de aquisição;

5.4.1.2 A Sexta Seção do Estado Maior

Como órgãos de assessoramento, planejamento administrativo e financeiro do Cmt Geral tem por finalidade:

- a. Assessorar o Comandante-Geral nos assuntos referentes a orçamento e planejamento administrativo através da constituição de programas de trabalho anual e plurianual;

- b. Montar plano de aplicação dos diversos recursos financeiros;
- c. Elaborar o cronograma financeiro das unidades orçamentárias;
- d. Elaborar o controle e acompanhamento de todas as fontes de recursos de orçamento;

5.4.1.3 Diretoria de Apoio Logístico (Dal)

Como órgão de apoio compete-lhe:

- a. Executar o plano de aquisição de material, através dos centros em harmonia com o cronograma financeiro;
- b. Adquirir os materiais observando os dispositivos legais quanto a licitação;
- c. Requisitar ao departamento estadual de administração de materiais todo o material de consumo inclusive;
- d. Receber todo o material fornecido ou requisitado, inclusive do FUNRESTRAN;
- e. Manter o controle dos estoques e distribuir os materiais de acordo com o plano existente em consonância com a 4ª seção;

5.4.1.4 Diretoria de Finanças

Como órgão de apoio tem como principais atribuições:

- a. Efetuar o pagamento das despesas e contabilização de todas as fontes de recursos;
- b. Montar o processo de prestação de contas junto ao Tribunal de Contas;
- c. Assessorar o conselho econômico e financeiro na prestação de contas das OPM/OBM's;

Depois do exposto fica claro o entendimento da importância da Logística para a atividade de Policiamento Ostensivo. A cadeia que estende-se do homem fardado, equipado, instruído ao veículo, sua compra, aquisição, manutenção, abastecimento e tantos outros, necessários para que a presença da PM combinando os patrulheiros e os veículos policiais-militares de forma ostensiva, a fim de ofertar à comunidade a Ação Presença, necessária para a formatação da Sensação de Segurança. Compreenda-se que, dentro do Organogramatização Estrutural Administrativa, o Órgão responsável diretamente pela Logística da Instituição é a Diretoria de Apoio Logístico – DAL.

Na ilustração abaixo, pode-se vislumbrar a importância deste capítulo, no sentido da materialização dos conceitos da Logística.

Figura 4. Policiais-militares em forma para a atividade de policiamento ostensivo



Fonte: PM/5 da PMPR

5.5. MANUTENÇÃO DAS VIATURAS - FATOR LOGÍSTICO DE IMPORTÂNCIA PARA A ATIVIDADE DE POLICIAMENTO OSTENSIVO

Como visto anteriormente na Organogramatização da Estrutura Administrativa da PMPR, a Diretoria de Apoio Logístico é o órgão responsável por uma série de competências, como pode ser visto no item 4.1.1.2 desta Monografia, a exemplo de cumprir aquisições de Materiais através do cronograma financeiro, planejado pelos outros Órgãos da PMPR, a exemplo da PM/4. Ainda tem a competência, através do seu Setor de Compras, elaborar os editais conforme a legislação vigente sobre Licitações e tantas outras que foram citadas anteriormente. A data da criação da Diretoria de Apoio Logístico data o ano de 1874 pela Lei nº 380, datada de 30 Mar do mesmo ano. Entretanto, no Organograma Institucional, a Manutenção de Viaturas, no enquadramento das Classes III e VII, está sob a responsabilidade

do Centro de Suprimento e Manutenção, devidamente previstos na atual Lei de Organização Básico nº 6774/74, conforme o texto legal:

Art. 23 Os órgãos de apoio compreendem:

I - ...

II - ...

III - ...

IV - órgãos de apoio logístico:

- a) Centro de Suprimento e Manutenção de Material Bélico (CSM-MB);(grifo nosso).
- b) Centro de Suprimento e Manutenção de Intendência (CSM-Int);
- c) Centro de Suprimento e Manutenção de Obras (CSM-O).

A Diretoria de Apoio Logístico, como órgão de direção setorial do sistema logístico da Polícia Militar do Paraná, tem como atribuições definidas, o planejamento, a coordenação, a fiscalização e o controle das atividades de suprimento e **manutenção de material**, de obras e de patrimônio da PMPR, sendo que em sua estrutura, está organizada em **Seções e Centros**, frações estas que são encarregadas de missões específicas dentro do sistema integrado de atuação. Embora com missões específicas em suas áreas de atendimento, todas voltadas para o propósito de assegurar o melhor apoio, como o próprio nome diz, ao Comando Geral, ao Estado Maior e suas Seções, às outras Diretorias e às que lhes são impostas.

Dentro do organograma da Diretoria de Apoio Logístico o Centro de Suprimento e Manutenção de Material Bélico (CSM/MB), com destaque a Seção de Oficina, em específico a **Oficina de Motomecanização**, a qual tem por atribuição específica, a responsabilidade de manter a frota em condições de atender as necessidades administrativas operacionais das OPM e demais setores da PMPR, a qual devido a necessidade e volume de serviço, a oficina de Motomecanização está assim estruturada:

- a. **Subseção de Lavagem e Lubrificação**: responsável pela execução da lavagem, lubrificação e troca de óleos das viaturas administrativas e operacionais da capital e região metropolitana;
- b. **Subseção de lataria**: tem a responsabilidade de executar os serviços de lanternagem nas viaturas administrativas e operacionais acidentadas com danos até média monta, cuja responsabilidade pelo acidente seja imputada ao motorista policial militar ou ao Estado;

- c. **Subseção de pintura:** executa os serviços de pintura em viaturas operacionais e administrativas que sejam recuperadas no Centro, como também os letreiros e numerais de prefixos das viaturas novas da frota da PMPR;
- d. **Subseção de eletricidade:** é a responsável pela execução dos serviços referentes à eletricidade das viaturas da PMPR;
- e. **Subseção de Borracharia:** tem como responsabilidade a execução dos serviços de reparos, rodízio e substituição de pneus em toda a frota da PMPR.

Atualmente a PMPR conseguiu otimizar os serviços de manutenção de viaturas através da terceirização dos serviços, procedida por intermédio de processo licitatório, o que ao preço final fica mais barato ao Estado, como também torna acessível a todas as Unidades, indistintamente, somado ao fato de que os efetivos que antes eram empregados para a manutenção de autos desenvolvida nas oficinas mantidas pela Corporação em seus aquartelamentos, hoje estão sendo empregados na atividade fim da PMPR.

Ainda sob este enfoque, é de máxima importância esta estruturação do serviço de manutenção de viaturas em nível de capital e interior, para não só atender as atuais necessidades da Corporação, como também, precavendo-se para a realidade atual em que rabalha com uma frota renovada, constituída de viaturas modernas, objetivando-se a manutenção destas, de forma prática, rápida, econômica e acima de tudo eficaz.

Urgem tais providências a fim de que se evitem as costumeiras improvisações e as soluções alternativas emergentes, nem sempre satisfatórias e confiáveis, as quais, por certo e inevitavelmente, trazem prejuízos, tanto na área financeira quanto na área operacional, somando-se a tudo o fato de que o grau de tecnologia embarcada, encontrada nos veículos que compõem quase que a totalidade da nossa frota, não permite improvisar, pois os equipamentos necessários para o processamento e transmissão de dados para a manutenção em 2º e 3º escalões são de tecnologia de ponta, os quais são de alto custo e de manipulação especializada, privilégio das grandes redes de oficinas autorizadas.

Para melhor compreender a atividade de manutenção de autos é preciso frisar alguns conceitos:

- **Inspeção** - conjunto de ações, ou de observações, com o propósito de avaliar as condições gerais de funcionamento do equipamento, planejadas e programadas.
- **Relatório de inspeção de viaturas:** é um relato sucinto, em formulário específico sobre as inspeções executadas nos componentes e mecanismos das viaturas.

- **Relatório de testes:** relatórios em formulários específicos sobre os testes efetuados nos componentes principais da viatura.
- **Plano de manutenção preventiva:** é o plano de programação de serviços periódicos a serem executados nas viaturas conforme instruções e em intervalos préestabelecidos.
- **Manutenção de 1º escalão:** é a realizada pelos motoristas das viaturas, os quais serão os únicos responsáveis pela execução do constante dos Planos de Manutenção Preventiva Diária e Semanal das viaturas, objetivando-se o seu bom desempenho, constituindo-se na manutenção preventiva de lubrificação e manutenção preventiva de mecânica.
- **Manutenção de 2º escalão:** manutenção realizada por pessoal especializado, constituindo-se na execução de rotinas preventivas, reparações ou substituições de pequenos conjuntos, sem necessidade de emprego de ferramental especializado. Esta compreende a manutenção periódica e a eventual. Entenda-se como manutenção periódica de 2º escalão, a execução rigorosa de manutenção preventiva deste escalão e constantes do respectivo plano. Quanto a manutenção eventual de 2º escalão, entenda-se a executada em virtude de falhas observadas durante o funcionamento da viatura, ocorridas no intervalo entre uma manutenção periódica e outra, compreendendo reparos gerais, tais como, do sistema de freios, embreagens, ignição, alimentação e substituições de peças isoladas ou pequenos consertos.
- **Manutenção de 3º escalão:** manutenção ainda de caráter preventivo, cuja execução depende de ferramental especializado. Esta compreende a manutenção periódica e a eventual. Entenda-se como manutenção periódica de 3º escalão, a execução rigorosa das rotinas de manutenção preventiva deste escalão e constantes do respectivo plano. Quanto a manutenção eventual de 3º escalão, entenda-se a executada para correção de defeitos apresentados pela viatura durante o seu funcionamento, ocorridos nos intervalos entre uma manutenção periódica programada e outra, geralmente abrangendo a execução de serviços, tais como, embuchamentos e regulagens diversas, lanternagens, pintura, serviços elétricos, serviços em suspensão, etc.

As manutenções de viaturas estão enquadradas nas Classes III e VII, compreendendo desde combustíveis aos bens de capital. No entanto, a responsabilidade da Manutenção das Viaturas da PMPR, se encontra classificado com Manutenção de 5º Escalão. Eis a definição da Manutenção de 5º Escalão:

“ 5º ESCALÃO DE MANUTENÇÃO: Indica as operações de manutenção realizada pelas Organizações de manutenção em instalações FIXAS, dotadas de equipamentos com plexos e volumosos e de pessoas da mais elevada especialização técnica. Na Polícia Militar do Paraná, os serviços de manutenção de 5º escalão são realizados no CSM/MB Oficinas particulares contratadas”

Na tabela que segue abaixo, tem-se o montante de Viaturas pertencentes a Polícia Militar para a atividade de Policiamento Ostensivo, distribuídos nas Unidades Operacionais, Diretorias, SESP e outros.

Tabela nº 01. Inventário do Quantitativo de VTrs PM Ano 2007-PM4

MARCA	TOTAL	MARCA	TOTAL	MARCA	TOTAL
AGRALE/1600	5	GM/SIO DE LUXE 4.3 D	7	TROLLER/T4 TDI 3.0	11
AGRALE/1800D RD	1	GM/VERANEIO CUSTOM S	1	VOLKS/COMIL PIA M	2
AGRALE/8500 TCA	24	I/FORD TAURUS GL	1	VOLVO/B58	1
AGRALE/FURGOVAN FD	3	I/GM TRACKER 2.0	1	VOLVO/B58 ARTICULADO	1
AGRALE/MASCA GRANMICRO D	9	I/M.BENZ 312D SPRINTER M	5	VW/12.140 T	1
AGRALE/ULTRAVAN FD	1	I/M.BENZ 413CDI SPRINTER F	2	VW/13.180 EURO3 WORKER	1
AMV/PUMA 914	2	I/MAZDA B2500 DX C CAB	1	VW/16.220	1
AMV/PUMA 914 CD	1	I/RENAULT KANGOO AUT1616	100	VW/24.250E WORKER GX2	2
AMV/PUMA 916 MD	7	I/RENAULT KANGOO ENGESIG	2	VW/8.120	1
EDRA/RANCHO PK	1	I/RENAULT KANGOO RT1616V	13	VW/8.140	29
FIAT/DOBLO ADVENTURE	1	IMP/CHEVROLET TRAFIC	1	VW/8.140 CO	18
FIAT/DOBLO ELX	40	IMP/FORD ESCORT 1.8I GL	2	VW/8.150	3
FIAT/ELBA 1.6 IE	1	IMP/FORD ESCORT GL 16V	5	VW/GOL 1.0	177
FIAT/FIORINO WORKING	2	IMP/FORD F1000 4.9I SS	1	VW/GOL 1.6	109
FIAT/MAREA SX	1	IMP/GM EVM VERANEIO	19	VW/GOL CL	2
FIAT/PALIO 1.5	21	IMP/HYUNDAI EXCEL L	1	VW/GOL CL 1.8 MI	10
FIAT/PALIO WEEK ELX FLEX	1	IMP/LAND ROVER DEFENDER	2	VW/GOL PATRULHEIRO 1.6	40
FIAT/PALIO WEEK HLX FLEX	18	IMP/M.BENZ MB 1800	5	VW/GOL SPECIAL	4
FIAT/PALIO WK ADVENTURE	2	IMP/M.BENZ DF 1620	1	VW/KOMBI	15
FIAT/TEMPRA HLX 16V	9	IMP/MBENZ 310D SPRINTERF	3	VW/KOMBI FURGAD	8
FIAT/TEMPRA SX	25	IMP/TOYOTA HILUX 4CD DLX	47	VW/KOMBI PICK UP	1
FIAT/UNO 1.6	1	LR/DEFENDER110 SWSL	11	VW/PARATI 1.6	33
FIAT/UNO ELECTRONIC	2	LR/DEFENDER90 SW	84	VW/PARATI 2.0 TRACKFIELD	38
FIAT/UNO FIORINO 1.5	1	M.BENZ/L 2013	1	VW/PARATI CELA 1.8	9
FIAT/UNO MILLE FIRE FLEX	1	M.BENZ/L1113	2	VW/PARATI CL 1.6 MI	46
FIAT/UNO S 1.5	1	M.BENZ/LO 814	1	VW/PARATI CL 1.8	3
FIAT/UNO S IE	2	M.BENZ/D 364 IIR	3	VW/PARATI CL 1.8 MI	3
FORD/BELINA II	16	M.BENZ/D 371 RS	1	VW/PARATI PATRULH. 1.6	562
FORD/CARGO 815 S	7	M.BENZ/DF 1318	2	VW/PARATI PATRULH. 1.8	161
FORD/F1000 4.9I XL	15	MARCOPOLO/VOLARE W8 DN	8	VW/SANTANA	1
FORD/F4000	1	MERCEDES BENZ	1	VW/SANTANA 2.0	1
FORD/JEEP	1	MMC/L200 4X4 GL	10	Total	2677
FORD/TROPICAL SL	1	NISSAN/FRONTIER 4X4 XE	100	motos	1818
GM/BLAZER	13	NISSAN/XTERRA 2.8 SE	10	Total de Vtrs	4495
GM/BLAZER ADVANTAGE	61	RENAULT/CLIO RN 1.0 16 V	1	Vtr Descarga	408
GM/BLAZER DLX	6	RENAULT/CLIO RT 1.6 16V	2	Total Geral	4087
GM/BLAZER DLX 2.8 4X4	46	RENAULT/MASTER13M325DCI	15		
GM/CHEVROLET	2	RENAULT/SCENIC AUT 1616V	5		
GM/CHEVROLET D20 CUSTOM	1	RENAULT/SCENIC PRI 2016V	2		
GM/CORSA GL	25	RENAULT/SCENIC RT 2.0	206		
GM/KADETT GL	6	RENAULT/SCENIC RXE 2.0	47		
GM/KADETT IPANEMA	1	SCANIA	2		
GM/KADETT IPANEMA GL	37	SCANIA/I12	1		
GM/OMEGA GLS	2	TOYOTA/BAND BJ55LP 2BL4	4		
GM/OPALA SL	1	TOYOTA/BAND. BJ50 LV	171		

GM/SIO 2.8 D 4X4	13	TOYOTA/BAND. BJ50 LVB	11
GM/SIO COLINA D 4X4	1	TOYOTA/BAND. BJ55LP 2BL	16
		TOYOTA/BANDEIRANTE	7

Fonte: PM/4-PMPR

A Polícia Militar conta com um patrimônio de 4495 (quatro mil e quatrocentos e noventa e cinco) Viaturas, sendo 2677 (dois mil, seiscentos e setenta e sete) Viaturas médias e de grande porte, mais 1818 (um mil e oitocentos e dezoito) Motos, sendo que 408 (quatrocentos e oito) aguardam descarga, finalizando uma contagem final de 4087 (quatro mil e oitenta e sete) Viaturas em Atividade.

O número de viaturas ultrapassa os quatro mil como mencionado, porém englobam-se nesta contagem todos os tipos de veículos e aí se registre, conforme o mapa carga de viaturas (dados fornecidos também pela 4ª Seção do Estado-Maior) desde veículos pesados, passando pelas caminhonetes, automóveis e até as motocicletas, sem importar inicialmente o ano de fabricação, o modelo do veículo e o mais importante, o estado de conservação. Deveras que, após o processo de aquisição destas Viaturas, o próximo procedimento vem a ser a Manutenção de 5º Escalão, necessário para que operacionalize as Malhas Protetivas que formam a Malha Operacional de Recobertura da Atividade de Policiamento Ostensivo. Deste montante, ver-se-á devidamente planilhada o Custo Manutencitivo desta frota, com as médias ora serão apresentadas na Análise e Discussão dos Resultados.

Neste capítulo, porém, para o entendimento da formalística que sucede a Manutenção da Frota Veicular da Polícia Militar, deve-se abordar a forma que o Estado atualmente adota para manter estes veículos e a posteriori a emanção de conclusões e sugestões para aperfeiçoamento do Modelo, criação, e alteração de outros modelos.

5.6 SISTEMA DE MANUTENÇÃO DO ESTADO – DEPARTAMENTO DE TRANSPORTE OFICIAL

5.6.1. Release Histórico do Surgimento da Manutenção na PMPR

Nos capítulos acima mencionados já foram descritos as formas de Manutenção, fechando neste ciclo o entendimento a respeito deste assunto, sem a necessidade de aborda-lo, mas a importância do assunto se reveste da necessidade de que os veículos pertencentes a

frota da PMPR tenham condições mínimas de segurança. Para isto, tanto a manutenção preventiva quanto a corretiva é fundamental. Havendo falhas ou interrupções neste processo manutencivo, haverá os reflexos nas malhas protetivas de policiamento ostensivo, as quais serão diretamente afetadas, acarretando prejuízos à comunidade que já se ressentia da necessidade de mais viaturas e mais ostensividade.

Desde que os veículos automotores fizeram parte do patrimônio da PMPR, já havia a preocupação com a manutenção das respectivas viaturas. Em razão dessa necessidade premente, desde os primórdios, a Instituição, modelada no exemplo do Exército Brasileiro, compôs, dentro de seus quadros, especialistas a fim de poder, per si, arrefecer a necessidade Manutenciva de suas frotas, independentemente de fatores exógenos, desvinculando-se estrategicamente dependência da comunidade civil ou de serviços de terceiros que pudessem comprometer a quebra da continuidade dos serviços de policiamento ostensivo. Houve evolução neste sentido e os mecânicos que pertenciam ao Quadro do Efetivo da Corporação estavam sendo bem treinados, havendo contemplações a um Quadro próprio conforme a legislação em voga atualmente. Desde alguns anos para cá, a respectiva Manutenção era realizada na Corporação por policiais-, militares do próprio efetivo.

Contudo, a questão primordial, mesmo com toda a boa vontade destes mecânicos e de outros policiais-militares que ora se aplicavam na Manutenção da Frota de Viaturas estava na condição de provimento de Recursos Financeiros para esta atividade de Manutenção, a mão-obra auxiliava nessa economia e adquire-se peças que não pudessem ser recuperadas. Atualmente, mesmo com o Sistema do SMV em plenitude de ação, alguns reparos denominados de pequena monta, ainda são realizados por policial-militares, justificando-se na agilidade do reparo e baixo custo desta manutenção em prol de que a Viatura não ficará por tempo excessivo na oficina credenciada, cuja média duraria mais tempo do que o conserto realizado.

5.6.2 Anterior e Atual Modelo de Manutenção de Viaturas – Sistema Informatizado-Celepar-Sistema de Manutenção de Veículos (SMV)

Consoante o descrito no capítulo anterior, era claro que, policiais-militares que deveriam estar na atividade-fim da Instituição, ou por formação técnica ou por necessidade mesmo, eram empregados na atividade de Recuperação de Viaturas, sendo que, a Verba de Manutenção tanto para viaturas leves, médias ou pesadas, era disponibilizada pelo Estado, e

ainda, com a participação da iniciativa privada prestando serviços para as Unidades Operacionais e Seções da PMPR, devidamente remuneradas por isso. Neste caso os recursos financeiros eram repassados para cada um dos grandes comandos CPC, CPI e CCB que por sua vez repassavam às unidades operacionais e também para as subunidades, onde, então, os comandantes responsáveis e conscientes de seus deveres de bem gerir a coisa pública. Contudo, em épocas desfavoráveis a arrecadação do Estado, não raras vezes quando em dificuldades financeiras, alguns Gestores Públicos conseguiam manutenção na própria sociedade local gerando, desta feita, desconforto tanto ao administrador castrense quanto ao governo que se via, muitas vezes, cobrado de forma incisiva tal ajuda, principalmente por desafetos políticos, geravam com tal atitude nociva houve uma mobilização do Governo, que providenciou através de certame licitatório, a centralização da manutenção numa única empresa. Numa primeira etapa, tal centralização foi capital por um período de dois anos encerrando-se com a mudança de governo, finalizando contratos, bem como, os problemas e falhas apresentados pelo sistema, deu-se por encerrado o presente modelo gerenciamento e controle da manutenção da frota policial-militar e outros do estado.

Desta feita, o anterior modelo de sistema manutencivo em que os recursos eram liberados aos comandantes de unidades ou subunidades passa a vigorar novamente, mas no dia 05 de setembro do ano de 2003, o Governo do Estado celebra um Contrato Emergencial de Prestação de Serviços de Manutenção, sob a égide da Secretaria de Estado da Segurança Pública, com a Empresa Pavema Veículos, vigindo até o dia 03 de março de 2004, no que poderia haver a sua extinção ou renovação conforme fosse acordado entre as partes e nos critérios da conveniência e da oportunidade, porém, com a assertiva de que a Fonte de recursos para a execução deste contrato emergencial foi o Fundo de Modernização da Polícia Militar – FUMPM.

Nesse contrato de manutenção celebrado com a Empresa Pavema, analisando o período de 12 de setembro a 31 de dezembro do ano de 2003, constatou-se que foram realizados um mil novecentos e sete (1907) consertos em viaturas, com um custo total de R\$ 1.897.240,10 (um milhão oitocentos e noventa e sete mil, duzentos quarenta reais e dez centavos) que se traduz em custo médio de manutenção no valor de R\$ 994,88 (novecentos e noventa e quatro reais e oitenta e oito centavos) por viatura consertada.

Em razão da nova sistemática e dos resultados obtidos pelo Governo, acabando com a dependência dos Comandantes de Unidades, deu-se abertura de processo licitatório, a Concorrência Pública nº. 002/2004, elaborada pela Secretaria de Estado da Administração e

Previdência, originando assim uma nova forma de administração da Manutenção da Frota Estatal que passou a modelar a atual administração passou a ser executada no mês de maio do ano de 2004 quando da abertura do mencionado processo licitatório, e com a definição dos vencedores do processo citado, os contratos de prestação de serviços foram celebrados 1º de abril de 2005, adotando-se por intermédio da Celepar, o Sistema de Manutenção de Veículos – SMV. Outra característica que marcou a nova era da Manutenção. A manutenção da frota estadual através do Departamento de Transporte Oficial – DETO é uma ação do Governo do Estado do Paraná que gerencia de forma única toda a sua frota, e a Polícia Militar do Paraná faz parte deste contexto não lhe restando alternativa senão a de integrar-se ao novo sistema de manutenção que está legalmente calcado nos contratos firmados pelo Estado com a iniciativa privada nos termos da concorrência nº. 002/04. O total da frota do estado cifra o quantitativo de 12.000 (doze mil) veículos incluindo a frota da PMPR, que possui 4087 (quatro mil e oitenta e sete) veículos, correspondendo com 34% da frota do estado. Atualmente, em razão da implantação sistêmica de Manutenção as solicitações de quaisquer reparos ou serviços nas viaturas são realizadas através do seguinte site no endereço eletrônico <http://celepar7.pr.gov.br/smv>.

5.6.3 Sistema de Manutenção de Veículos – SMV

O respectivo Programa de Manutenção via Informática, foi inteiramente desenvolvido pela Companhia de Informática do Paraná – Celepar, onde existe O Manual do Usuário diz que o Sistema de Manutenção de Veículos – SMV é um aplicativo WEB, desenvolvido para gerenciar a manutenção da frota de veículos automotores e outros meios de transporte do Estado através da participação dos órgãos, do DETO e das oficinas. O Sistema permite o cadastro e pesquisa das solicitações de manutenção (histórico dos veículos), bem como o acompanhamento do trâmite destas até a finalização da manutenção.”⁸

Conforme o Manual do Usuário, e a prática confirma, é necessário dispor de uma chave e senha para acessar o aplicativo que permite o preenchimento da solicitação de manutenção de veículos.

Para uma nova solicitação o usuário deve, após estar conectado pela internet, primeiramente informar o número da placa do veículo, o número do renavam e o número do

⁸ SMV – Sistema de Manutenção de veículos, Manual do Usuário, CELEPAR, março de 2005.

patrimônio do veículo. Em seguida deve selecionar o tipo de serviço, registrar a quilometragem no odômetro do veículo, informar o nome da cidade, o código de telefonia para discagem direta à distância e onde está localizado o veículo, ainda os acessórios devem ser assinalados, registrar o nível de combustível que se encontra no tanque respectivo e aí sim descrever de forma clara o tipo de serviço que deverá ser realizado. A oficina que recebe a solicitação elabora um exame técnico sobre o serviço solicitado e apresenta orçamento detalhado ao órgão solicitante que se concordar, autoriza o conserto informando esta concordância ao DETO que também analisa e reconfirma a autorização de conserto, informando ao órgão solicitante que reconfirma à oficina. Esta agora realiza o conserto sempre mantendo contato com o órgão solicitador até a entrega do veículo consertado, expede a nota fiscal correspondente e aguarda a liquidação e o pagamento propriamente dito. Todo este detalhamento parece funcionar perfeitamente. Não é o que acontece.

Em face a sua recente aplicação e pelo fato de estar passando por adaptações, desde o primeiro lançamento do Sistema, houve problemas que ora estão sendo sanadas e o seu aprimoramento e aperfeiçoamento vira com o tempo. Existem fatores externos que influenciam negativamente no processo de cada uma das fases, desde a solicitação, a elaboração do orçamento, aprovação pelo órgão interessado, aprovação do DETO até a autorização para o conserto, que podem ser sanadas através de auditagens, tanto na esfera operacional do sistema até o nível III do Sistema. Os fatores mais comuns são atrasos nas empresas para elaboração do orçamento alegando que não foram buscar o veículo para elaboração do orçamento. Depois de dois dias já solucionado o orçamento prévio, e já aprovado, outros complicativos vem a procrastinar o conserto e a realização dos reparos de manutenção.

Para concluir o raciocínio, o tempo médio gasto com pequenos reparos em viaturas nas oficinas contratadas pelo atual Sistema de Manutenção é de aproximadamente cinco dias úteis.

A elevação de preços ocorreu porque os contratos que regulamentam o Sistema de Manutenção rezam que os prestadores de serviços têm limitações máximas de preços de peças e mão-de-obra. Assim os empresários acabam trabalhando sempre no limite imposto e não diminuem os preços máximos mesmo quando é possível (também há exceções). Atualmente, dois são os problemas encontrados neste Sistema que solucionados, o tornam eficiente:

- O excesso de tempo que a Viatura fica ociosa;
- O valor onerativo da Manutenção.

5.6.4 Dados referente a Liberação de Recursos de Manutenção

Neste subitem ter-se a explanação crucial sobre os dados que serão trabalhos e apresentados na Análise dos Resultados.

Primeiramente, são 12.000 (doze mil) veículos pertencentes a frota do Estado, sendo destes, 4.087 (quatro mil e oitenta e sete) são pertencentes ao patrimônio da Polícia Militar, correspondendo a 34% por cento daquele total. Deste total da PM 2.677 (dois e seiscentos e setenta e sete) são veículos de passageiros, bem como de cargas e transportes. Somam-se a este montante mais 1.818 (mil e oitocentos e dezoito) motos.

Segundo, no ano de 2005 foram liberados para Manutenção da Frota Veicular R\$ 4.116.252,98 (quatro milhões, cento e dezesseis mil, duzentos e cinquenta e dois reais, oitenta e nove centavos). Correspondeu um período de 240 (duzentos e quarenta) dias, ou seja, de Maio de 2005 a Dezembro do mesmo ano, com uma média mensal de 403 (quatrocentos e três) SMV expedidas e 13 (treze) médias diárias, com uma despesa diária de R\$ 1.275,96/dia e finalizando com 3.226 (tres mil duzentos e vinte e seis) SMVS expedidas no total.

No ano de 2006, estes números sobrem para R\$ 6.117.814,20 (seis milhões, cento e dezessete mil, oitocentos e quatorze reais, vinte centavos), aplicados num período de 12 (doze) meses, ou seja 360 (trezentos e sessenta) dias, com média de 477 (quatrocentos e setenta e sete) SMVs expedidas mensais e 9 (nove) por dias no valor de R\$ 1.068,24 (um mil e sessenta e oito reais, vinte e quatro centavos)/dia, finalizando no final do período, com 5.727 (cinco mil, setecentos e vinte e sete) SMVs devidamente registradas no Sistema Celepar.

No ano de 2007, foram no total 4.750 (quatro mil e setecentos e cinquenta) SMVs expedidas no período de 240 (duzentos e quarenta) dias correspondendo os meses de janeiro a agosto deste ano, com uma média de 593 (quinhentos e noventa e tres) SMVs mensais, com 20 (vinte) diárias, abrangendo a média dia de R\$968,76 (novecentos e sessenta e oito reais, setenta e seis centavos), somando R\$ 4.601.598,42 (quatro milhões, seiscentos e um mil, quinhentos e noventa e oito reais, quarenta e dois centavos) de valores já desembolsados pelo FUMPM.

È bom salientar que, cada SMVs, corresponde a um orçamento executado, mas não quer dizer que o valor de SMVs corresponda a exatamente ao número de veículos mantidos, pois, um veículo pode ir duas ou mais vezes para a manutenção no mesmo ano. As médias altas a respeito do valor dias decorrem de que a frota também é formado por

caminhões e ônibus pelo fato de serem de valores mais altos, aumentam também a média diária e mensal de valores em reais e absolutos no quantitativo geral. Todos os presentes dados foram fornecidos pela Diretoria de Finanças, pela 4ª Seção do Estado-Maior da PMPR e pelo Centro de Suprimento e Manutenção da DAL.

6 COMPANHIA DE POLÍCIA DE CHOQUE (CIA PCHQ) – UNIVERSO DE PESQUISA SOBRE CUSTO DE MANUTENÇÃO

6.1 HISTÓRICO DE CRIAÇÃO DA COMPANHIA DE POLÍCIA DE CHOQUE (CIA PCHQ)-PMPR

A história da Cia PChq remonta anterior ao período Ditatorial ainda na década de 70. Em 1962 a Companhia de Operações Especiais se vincula ao Batalhão de Guardas. Essa unidade elitizada da PMPR teve sua origem na criação do Comando e Operações Especiais (COE) criado em 27 de outubro de 1964 através do decreto governamental nº 16.316, sendo esta oriunda ainda da aproveitamento da 5ª Cia/BG. Em janeiro de 1976, criou-se a Unidade de Polícia de Choque, sendo ativada através da Portaria do CG nº 387/76-PM/1, de 23 de setembro de 1976, como força reserva do Comandante-Geral da PMPR, com sede no Quartel do Comando Geral.

Na data de sua criação contava com a previsão orgânica de 109 (cento e nove) policiais militares correspondentes da 1ª Companhia do Corpo de Operações Especiais e 56 soldados de 2ª Classe do BG. A denominação Companhia de Polícia de Choque surgiu pelo decreto nº 3239 de 19 de abril de 1977.

6.2 ESTRUTURA ORGANOGRAFICA DA CIA PCHQ

A Cia PChq está estruturada conforme o Quadro Organizacional fático em três subestruturas bem definidas que vem a ser:

- a. RONE;
- b. CANIL CENTRAL e;
- c. COE

6.2.1 Rondas Ostensivas de Natureza Especial (RONE)

A RONE (Rondas Ostensivas de Natureza Especial) foi criada no dia 13 de julho de 1992, pelo CPC (Comando do Policiamento da Capital) devido o crescimento de criminalidade violenta, e como forma de recobrimento da Malha Protetiva originária

composta pelo 1º Esforço das Unidades Operacionais de Área. Abaixo tem-se a forma doutrinária de aplicabilidade da RONE no recobrimento operacional da Malha Ordinária como opção de Quarto e Quinto Esforço:

Quarto esforço

A nível de CPC - terceiro recobrimento - lançamento de Unidades Tático Móveis do CPC - Esq P Mon, BPTran, BP Gd, Cia Ind. P Gd e Cia p Chq. Recobrimento do policiamento montado, a pé e motorizado suplementado por cães. Atuação nos locais mais sensíveis à delinquência ou assumido as missões específicas. Executará também operações especiais, batidas policiais, escoltas de valores e de presos, sendo suplementados pelo emprego do pessoal da área meio e dos alunos da APMG e EsFAEP.

Quinto esforço

Constitui-se no último recobrimento da malha protetora, com emprego do RPMon, Chq (RONE), com missão específica de combater mais eficazmente a criminalidade violenta, e de maneira específica. Há de considerar que a designação do Tático Móvel Auto mudou para ROTAM.

Ainda, em razão da necessidade de pronto emprego, a RONE, através da Cia Pchq, utiliza ainda os seus efetivos na atuação de situações de emergência (Greves dos Portuários/2000 e Reintegrações de Posse. As Rondas Ostensivas de Natureza Especial (RONE) constituem-se em uma tropa especialmente treinada e preparada para o combate a criminalidade violenta, atendendo ocorrências de vultos tais como: Roubos executados por quadrilhas especializadas, extorsões mediante seqüestro e tráfico de entorpecentes. Viaturas de médio porte, composta por guarnições com 04 (quatro) ou 05 (cinco) policias militares, comandadas por graduados, que estão diretamente subordinados ao oficial comandante do Pelotão. Armamentos e equipamentos específicos, uniformes camuflados que propiciam melhores condições de progressão, tanto no ambiente urbano como no ambiente rural. O objetivo principal é a forte capacidade de ação e reação na prevenção e na repressão ao crime, principalmente por meio das abordagens e buscas pessoais realizadas.

6.2.2 Canil Central

Foi criado no mês de agosto de 1970, após o Comandante Geral da PMPR ter decidido pela a implantação de um Canil para a Polícia Militar do Paraná e através de estudos e visitas em outras instituições Policiais Militares no Brasil com o envio de um Oficial para a coleta de

materiais e subsídios necessários para a implantação de uma Unidade desta no âmbito da PMPR, no ano seguinte seria instituído o Canil da PMPR.

Inicialmente a primeira sede do Canil Central da PMPR era fundos do Quartel do Comando Geral no bairro Rebouças o Canil da PMPR fora subordinado ao Comandante da Companhia de Polícia de Choque através da portaria nº 694/77-PM/1 de 18 de março de 1977. Através do decreto nº 3.373 de 17 de maio de 1977 publicado no Diário Oficial nº 54 de 18 de maio de 1977 o Governador do Estado do Paraná Exmo Sr. Jaime Canet Junior criou o sistema de manutenção de cães da PMPR, atualmente o Canil Central da PMPR encontra-se na rua Tomaz Otto nº 490 no bairro Pilarzinho nesta Capital.

Atividades desenvolvidas com os cães:

- Rádio Patrulhamento com os cães: Modalidade de policiamento Ostensivo onde o cão faz parte da equipe policial e será utilizado como uma alternativa nas situações onde haja necessária a intervenção do cão. As raças utilizadas para este tipo de trabalho são o Pastor Alemão, o Pastor Malinóis e o Rottweiler.
- Faro de Entorpecentes : O cão é treinado a fim de identificar e assimilar o odor característico do narcótico, buscando, sempre através de brincadeiras os pontos homízios dessa substância. São utilizados as raças: Pastor Alemão e retriever do Labrador.
- Faro de Explosivos: Partindo do mesmo princípio do faro de entorpecentes o cão irá buscar o odor característico do explosivo auxiliando o Grupo de Anti-Bomba do COE (Comandos e Operações Especiais) na desarticulação do artefato. Assim como o cão de entorpecentes não terá contato com o explosivo, apenas com o odor. As raças empregadas são o Pastor Alemão e o retriever do Labrador.
- Busca em Escombros: Através do seu faro o cão é condicionado a fazer seleção de odores e buscar dentro de um universo delimitado um local selecionado a ele como pessoas, objetos e etc para que indique o exato local onde estão. São empregados as raças Pastor Alemão e o retriever do Labrador e o Bloodhound.

- Policiamento em eventos: Utilizados os cães de patrulhamento pois estes são treinados para se necessário irão salvaguardar a ordem e a integridade física de terceiros e dos policiais.
- Apresentações de cunho pedagógico e educativo: Palestras, apresentações do trabalho do cão de polícia, orientações e respostas de questionamento.

6.2.3 Comandos e Operações Especiais (C O E)

O Comando de Operações Especiais (COE), da Cia P Choque, estruturou-se a partir da diretriz nº 001/92 apesar de existir informalmente muito antes . É composta por um grupo de policiais militares que estão em contínuo treinamento, baseado em manuais e técnicas Sul Africanas, Israelenses, da SWAT Norte Americana e do GSG9 Alemão, para atuar de forma rápida e sem falhas. Sua missão é agir em ocorrências que exijam conhecimento em técnicas e táticas anti-sequestro com reféns localizados, táticas de desarma de bombas e engenhos ações anti-motim em presídios, resgate de acidentados e perdidos em floresta, mata, montanhas e locais de difícil acesso e operações especiais a critério do Comandante Geral e Comandante da Cia P Choque, utilizando viaturas, armamentos e equipamentos especiais e até mesmo helicóptero, quando necessário.

6.3 PARQUE LOGISTICO REFERENTE A VIATURAS E MANUTENÇÃO

Resumindo, o Parque Logístico referente a Viaturas da Cia PChq tem o respectivo quantitativo por marcas conforme se vê:

Tabela nº 02. Distribuição das Vtrs por Marcas e Função Operacional Fática.

MARCA	Qtde		
AGRALE/1600	1	CANIL	9
AMV/PUMA 914 CD	1	ADM	1
FIAT/PALIO WEEK ELX FLEX	1	CMD UNID	1
GM/BLAZER	12	COE	4
GM/BLAZER ADVANTAGE	7	P/2	4
GM/BLAZER DLX 2.8 4X4	2	RONE	21
I/RENAULT KANGOO AUT1616	4	TP	1
IMP/GM EVM VERANEIO	1		
IMP/TOYOTA HILUX 4CD DLX	1		
M.BENZ/LO 814	1		
NISSAN/FRONTIER 4X4 XE	4		
RENAULT/MASTER13M325DCI	2		
VW/8.140 CO	1		
VW/PARATI CL 1.6 MI	3		
Total Resultado	41		

Fonte: EM/PM4 -2007

Logicamente que, o Parque de Viaturas é um dado oscilante e dinâmico, podendo mudar de mês a mês, conforme aquisição e descarga de Viaturas. A presente Tabela demonstra ainda a variedade de veículos conforme a marca. O respectivo Parque de Máquinas da Cia PChq, compõem basicamente de 48% de veículos da marca Chevrolet e do Modelo Blazer, restando 11% de Veículos Renault seguindo das demais marcas e modelos. A Tabela ao lado, demonstra a distribuição funcional das Viaturas. Além do que, 52% das Viaturas pertencem a RONE, e estas são aplicadas no 4º e 5º Esforço da Malha Operacional Protetiva do Comando do Policiamento da Capital.

Abaixo, segundo os dados fornecidos pela P/4 da Cia PChq, eis as Tabelas demonstrativas com o Planilhamento das Despesas de Manutenção das Viaturas da Cia PChq para as referidas comparações. Nas Análises dos Resultados, far-se-á algumas comparações da frota da Cia PChq com a frota Geral da PMPR. Denota-se, de salto, que as Vtr Blazer absorvem parte considerada do recurso geral destinado a Cia PChq. Eis os demonstrativos:

Tabela nº 03. Planilha de Custo de Manutenção Vtr Cia PChq ano 2005.

Planilha de Custos Anual de Manutenção ano 2005	
OUTRAS MARCAS	R\$ 16.503,30
BLAZER	R\$ 83.530,19
NISSAN FRONTIER	R\$ 25.035,98
	R\$ 125.069,47

Fonte: P/4 da Cia PChq ano 2007.

Tabela nº 04. Planilha de Custo de Manutenção Vtr Cia PChq ano 2006.

Planilha de Custos Anual de Manutenção ano 2006	
OUTRAS MARCAS	R\$ 42.427,32
BLAZER	R\$ 150.818,19
NISSAN FRONTIER	R\$ 10.597,49
	R\$ 203.843,00

Fonte: P/4 da Cia PChq ano 2007.

Tabela nº 05. Planilha de Custo de Manutenção Vtr Cia PChq ano 2007.

Planilha de Custos Anual de Manutenção ano 2006	
OUTRAS MARCAS	R\$ 128.252,47
BLAZER	R\$ 187.425,71
NISSAN FRONTIER	R\$ 10.597,49
	R\$ 326.275,67

Fonte: P/4 da Cia PChq ano 2007.

7 METODOLOGIA

O tema em tela foi pesquisado durante a realização do Curso Superior de Polícia, Turma I/2007, desenvolvido nos meses de maio a agosto do corrente ano, tomando base das planilhas lineares e quantitativas fornecidas pela PM/4 da PMPR, DAL, e do DETO, através do sistema informatizado denominado SISTEMA DE MANUTENÇÃO DE VEÍCULOS (SMV). A pesquisa foi de natureza qualitativa, com demonstrativos gráficos em forma de tabelas e gráficos, aplicando-se tratamento estatístico.

O Universo escolhido para pesquisa foi a Cia PChq pertencente ao Comando do Policiamento da Capital. Com esta esteira, formou-se um Banco de Dados relativo ao orçamento, estendido para as manutenções em viaturas já finalizadas para os devidos comparativos. O termo inicial deu-se no de 2005 a 2007, sendo que, no ano de 2005, a pesquisa deu-se nos meses de maio/05 a dezembro/05. No ano de 2006, deu-se de Janeiro/06 a Dezembro/06. No ano de 2007, a pesquisa estendeu-se Janeiro/07 a Agosto/07. Os espaços temporais pesquisados diferem na Amostra linear, contudo, as médias foram obtidas de forma paritária combinando o tempo de cada ano e realizado um gráfico comparativo.

As pesquisas documentais são poucas e oriundas da iniciativa dos Órgãos e Seções que determinam as informações, desta feita, reduzindo-se a lista de pesquisas bibliográficas.

8 ANÁLISE E DISCUSSÃO DOS RESULTADOS

Com os relatórios fornecidos pela PM/4, DAL e pela Cia e Diretoria de Finanças, deu-se prosseguimento a elaboração gráfica de Tabelas e o respectivo tratamento estatístico que ora se distribui abaixo, podendo então se fazer um processo cognitivo que formará a presente conclusão deste Trabalho Monográfico.

8.1 ANÁLISE DOS RESULTADOS

Tabela nº 06. Demonstrativo Gráfico Tabular Numérico e Financeiro da Manutenção de Vtrs 2007.

Demonstrativo Gráfico de Manutenção das Viaturas da PMPR –ANO 2005-2007						
Ano	SMV Expedidas	Período em Dias	Valor Liberado para Manutenção	Média SMV MENSAL	Média SMV Diária	Média SMV Diária R\$
2005	3226	240	R\$ 4.116.252,89	R\$ 514.531,61	13	R\$ 17.151,05
2006	5727	360	R\$ 6.117.814,20	R\$ 509.817,85	16	R\$ 16.993,93
2007	4750	240	R\$ 4.601.598,42	R\$ 575.199,80	20	R\$ 19.173,33
	13703	840	R\$ 14.835.665,51			

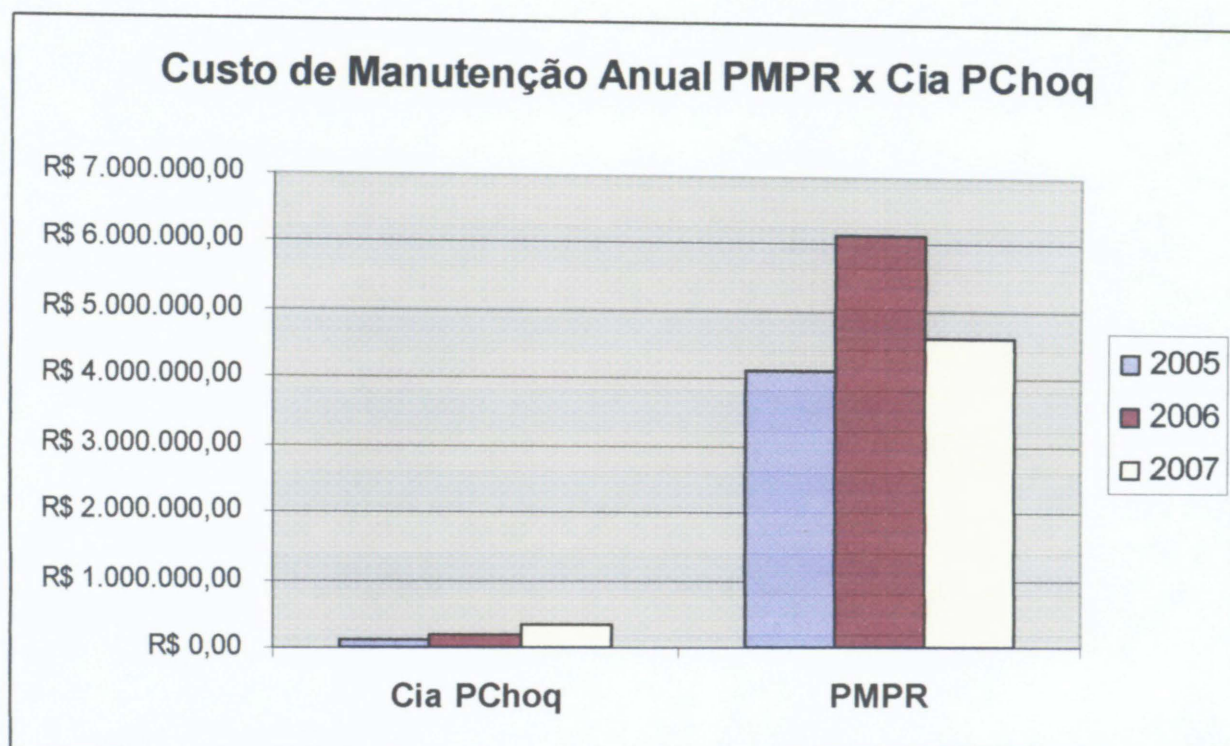
Fonte: Relatórios oriundos do P/4 da Cia PChq, SMV (DETO), DAL e DF.

Tabela nº 07. Demonstrativo Gráfico Tabular Comparativo dos Custos de Manutenção PMPR x Cia PChq 2007.

	Cia PChq	PMPR	% Cia PChq	Vtr Cia PChq
2005	R\$ 125.069,47	R\$ 4.116.252,89	3,04%	41
2006	R\$ 203.843,00	R\$ 6.117.814,20	3,33%	52
2007	R\$ 326.275,67	R\$ 4.601.598,42	7,09%	42

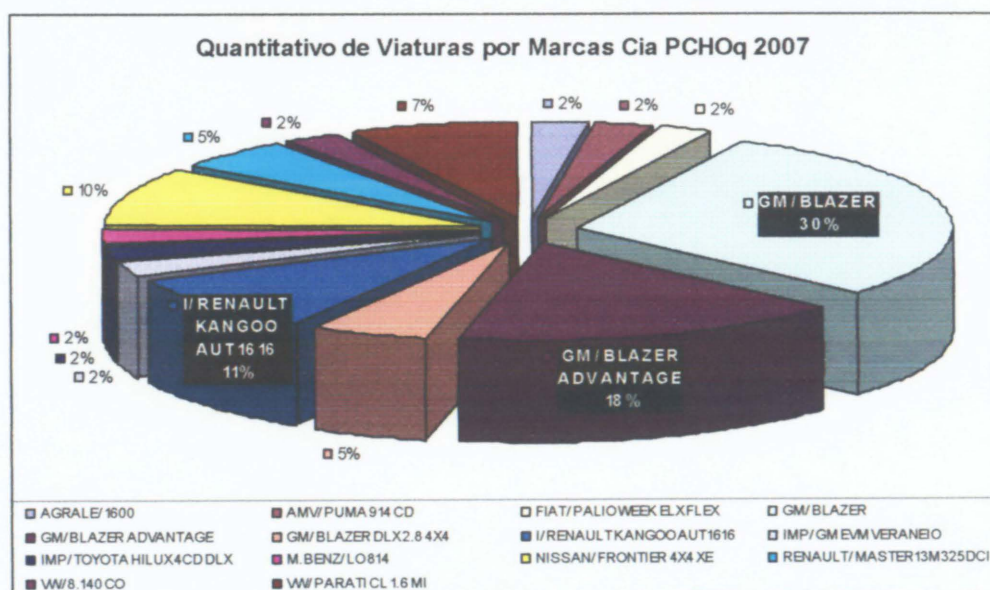
Fonte: Relatórios oriundos do P/4 da Cia PChq, SMV (DETO), DAL e DF.

Gráfico n.º 04– Gráfico Demonstrativo do Custo de Manutenção da PMPR x Cia PChq, Ano 2005-2007.



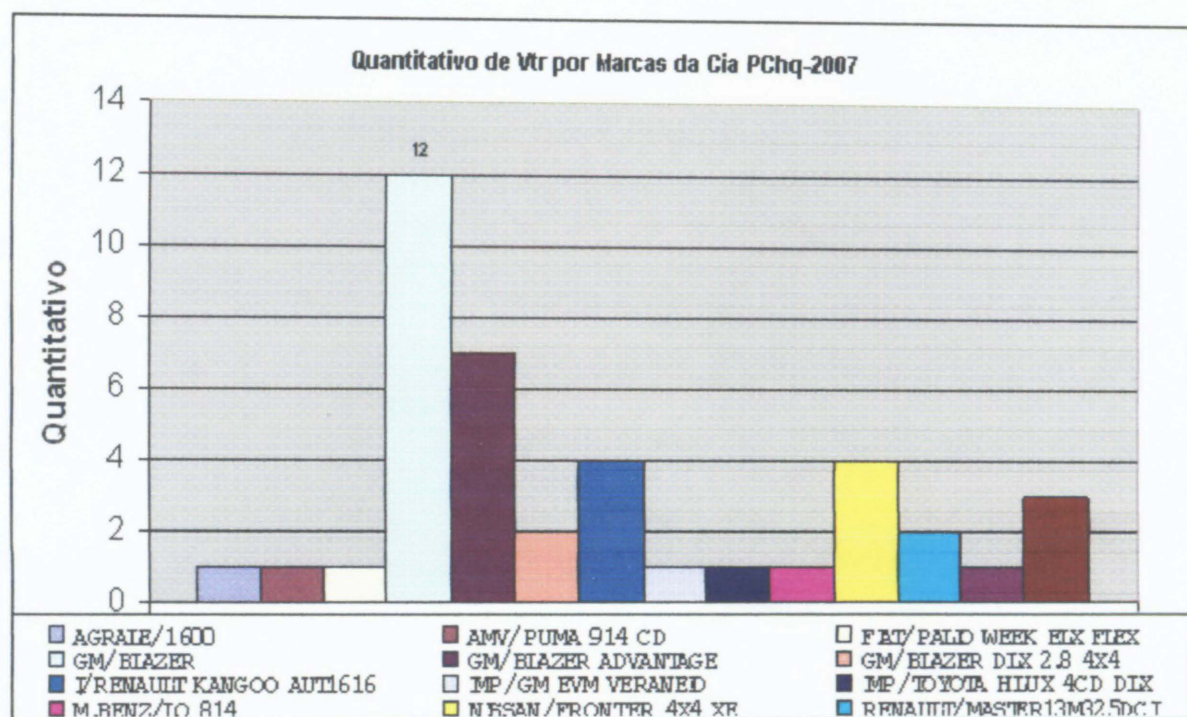
Fonte: Relatórios oriundos do SMV (DETO) e P/4 da Cia PChq

Gráfico n.º 05 Gráfico Demonstrativo do Quantitativo de Viaturas da Cia PChq por Marcas.



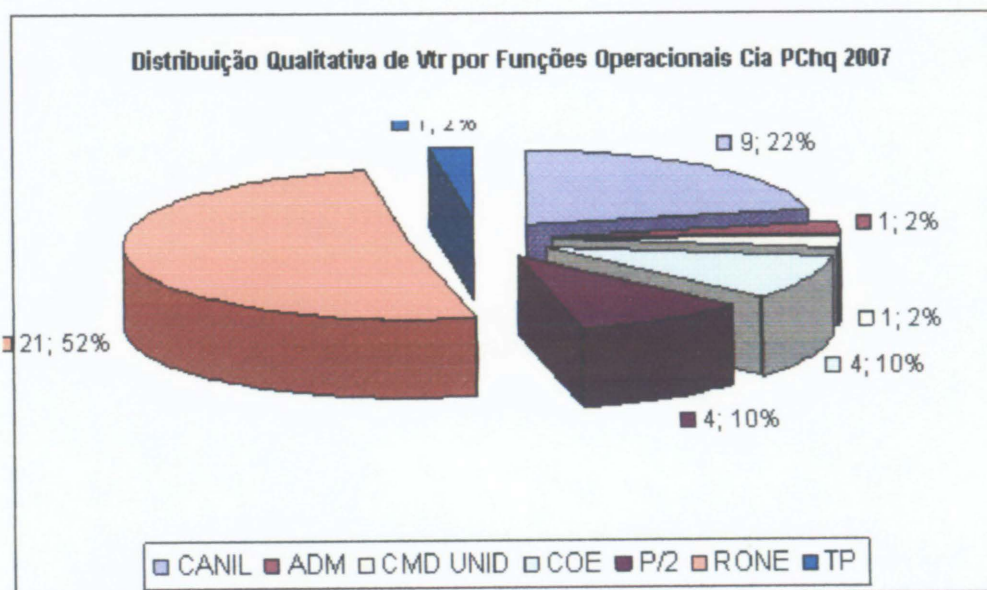
Fonte: Relatórios oriundos do P/4 da Cia PChq.

Gráfico n.º 06- Gráfico Demonstrativo por Barras do Quantitativo de Viaturas da Cia PChq por Marcas ano 2007.



Fonte: Relatórios oriundos do P/4 da Cia PChq.

Gráfico n.º 07- Gráfico Demonstrativo por Funções Operacionais das Vtrs Cia PChq 2007.



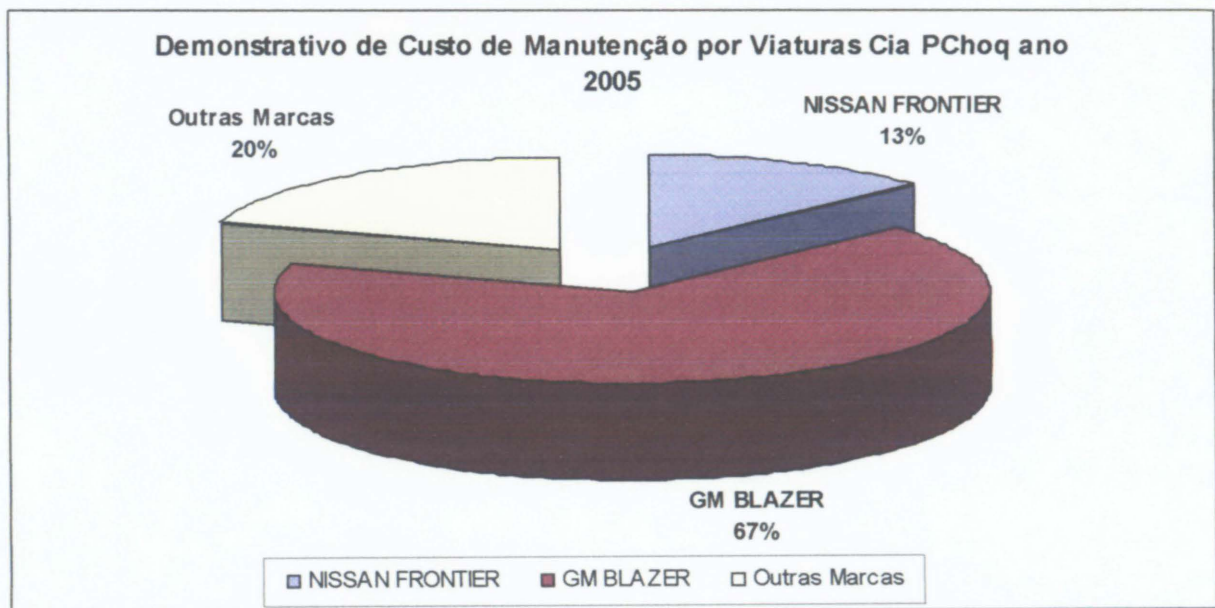
Fonte: Relatórios oriundos do P/4 da Cia PChq.

Tabela nº 08. Demonstrativo Tabular de Custos de Manutenção por Marcas Vtr Cia PChq 2005.

Planilha de Custos Anual de Manutenção ano 2005	
OUTRAS MARCAS	R\$ 16.503,30
BLAZER	R\$ 83.530,19
NISSAN FRONTIER	R\$ 25.035,98
	R\$ 125.069,47

Fonte: Relatórios oriundos do P/4 da Cia PChq.

Gráfico n.º 08 Demonstrativo Gráfico de Custo de Manutenção por Viaturas



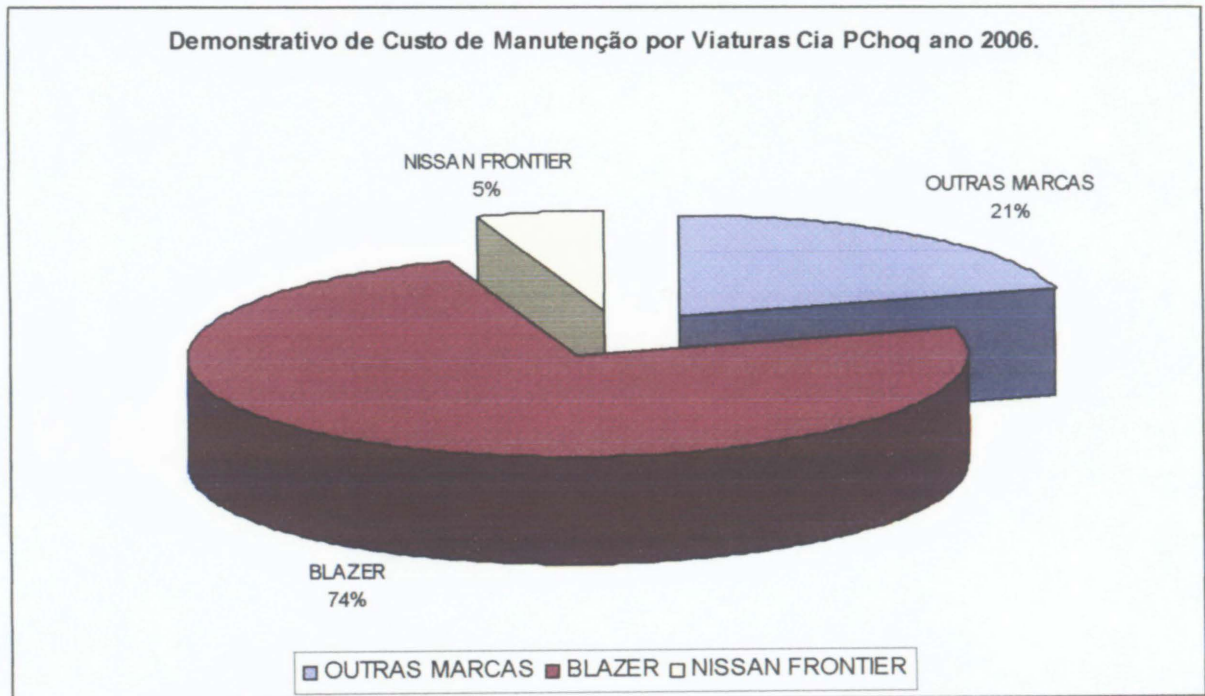
Fonte: Relatórios oriundos do P/4 da Cia PChq.

Tabela nº 09. Demonstrativo Tabular de Custos de Manutenção por Marcas Vtr Cia PChq 2006.

Planilha de Custos Anual de Manutenção ano 2006	
OUTRAS MARCAS	R\$ 42.427,32
BLAZER	R\$ 150.818,19
NISSAN FRONTIER	R\$ 10.597,49
	R\$ 203.843,00

Fonte: Relatórios oriundos do P/4 da Cia PChq.

Gráfico n.º 09 Demonstrativo Gráfico de Custo de Manutenção por Viaturas da Cia PChq ano 2006.



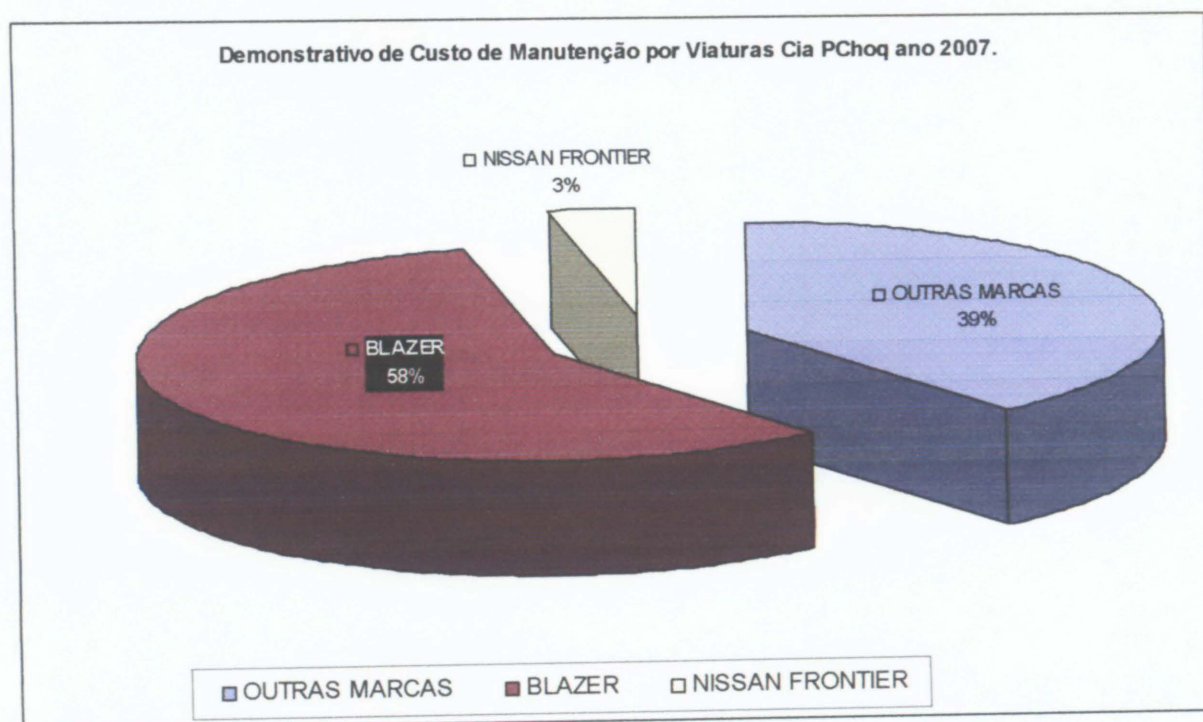
Fonte: Relatórios oriundos do P/4 da Cia PChq.

Tabela nº 010. Demonstrativo Tabular de Custos de Manutenção por Marcas Vtr Cia PChq 2007.

Planilha de Custos Anual de Manutenção ano 2007	
OUTRAS MARCAS	R\$ 128.252,47
BLAZER	R\$ 187.425,71
NISSAN FRONTIER	R\$ 10.597,49
	R\$ 326.275,67

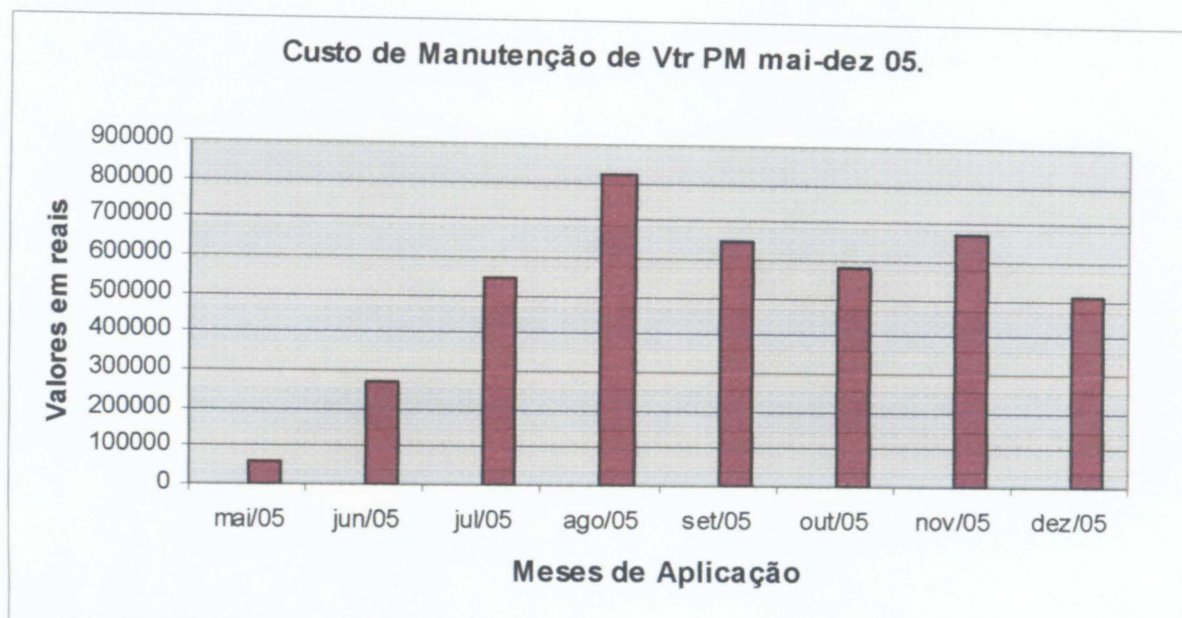
Fonte: Relatórios oriundos do P/4 da Cia PChq.

Gráfico n.º 010 Demonstrativo Gráfico de Custo de Manutenção por Viaturas da Cia PChq ano 2007.



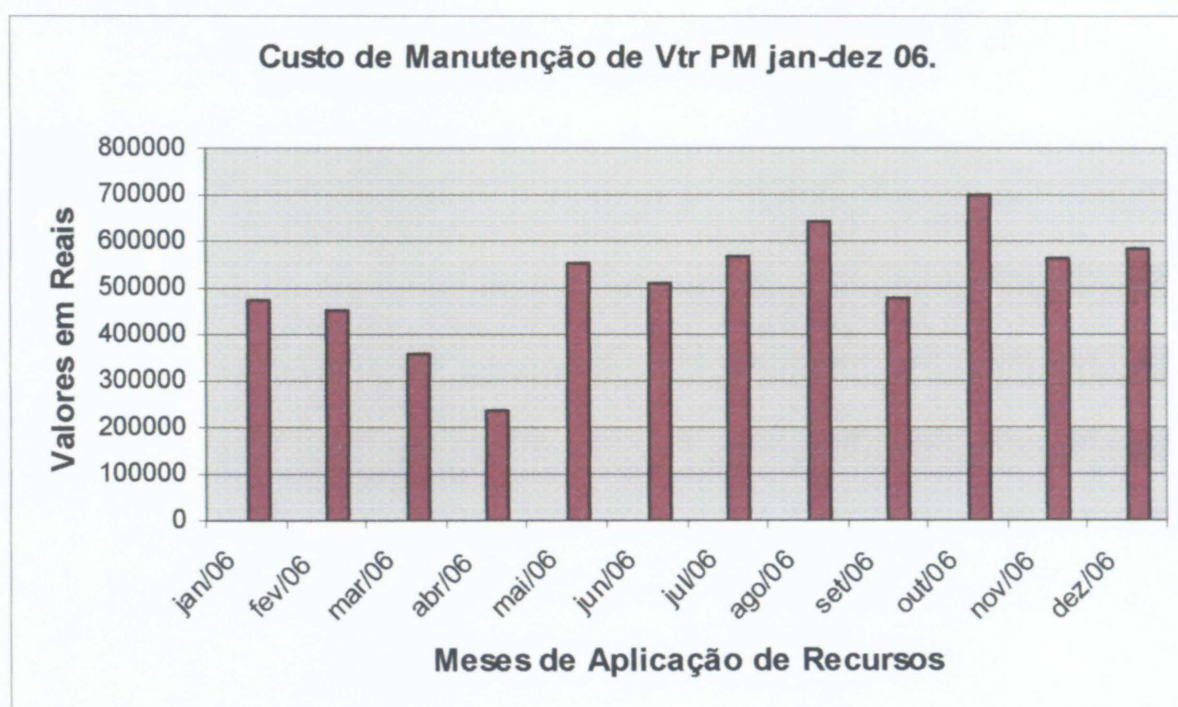
Fonte: Relatórios oriundos do P/4 da Cia PChq.

Gráfico n.º 011 Gráfico Demonstrativo do Custo de Manutenção de Vtr da PMPR no período de Mai-Dez 05.



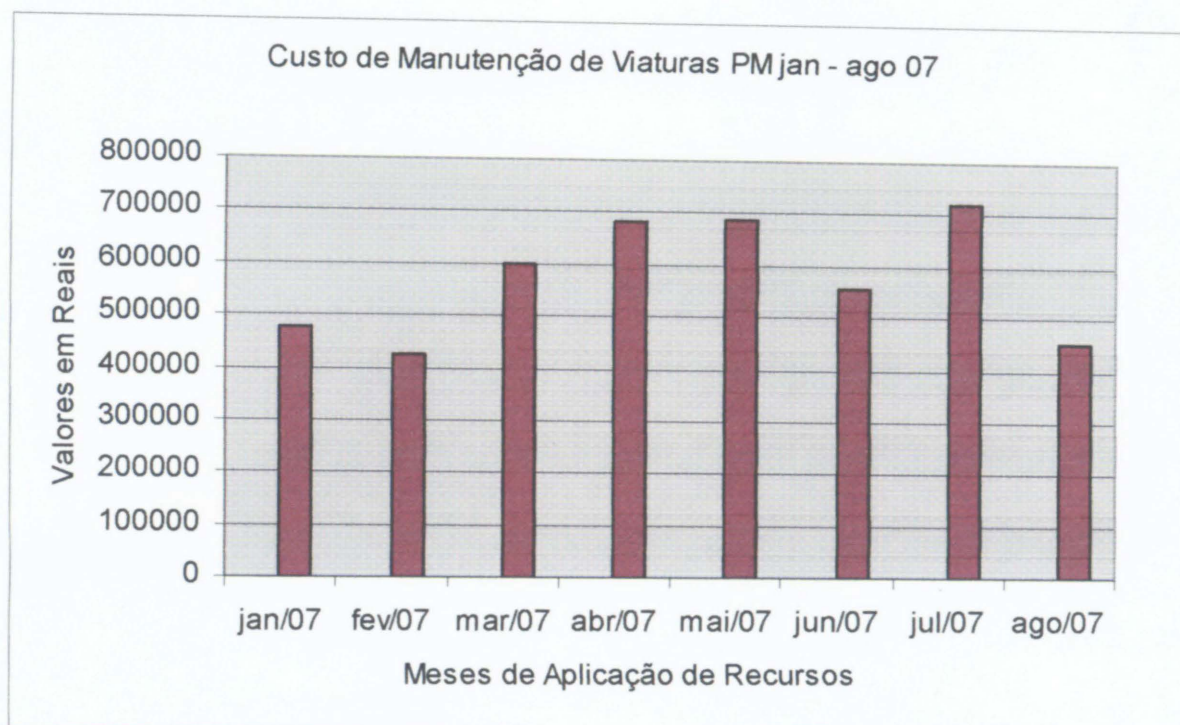
Fonte: Relatórios oriundos do P/4 da Cia PChq.

Gráfico n.º 012 Gráfico Demonstrativo do Custo de Manutenção de Vtr da PMPR no período de Jan a Dez 06.



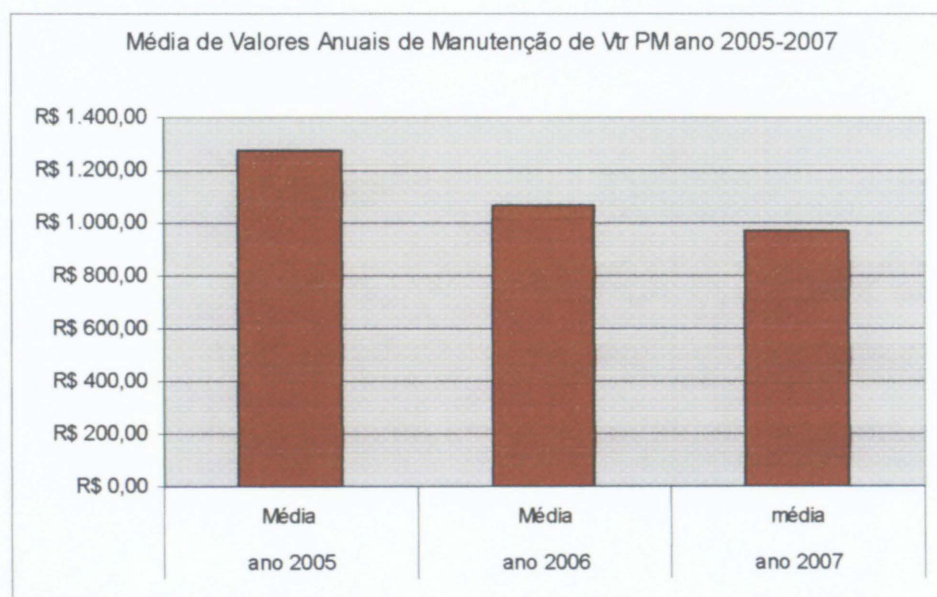
Fonte: Relatórios oriundos do SMV (DETO) e DF;

Gráfico n.º 013 Gráfico Demonstrativo do Custo de Manutenção de Vtr da PMPR no período de Jan a Ago 07.



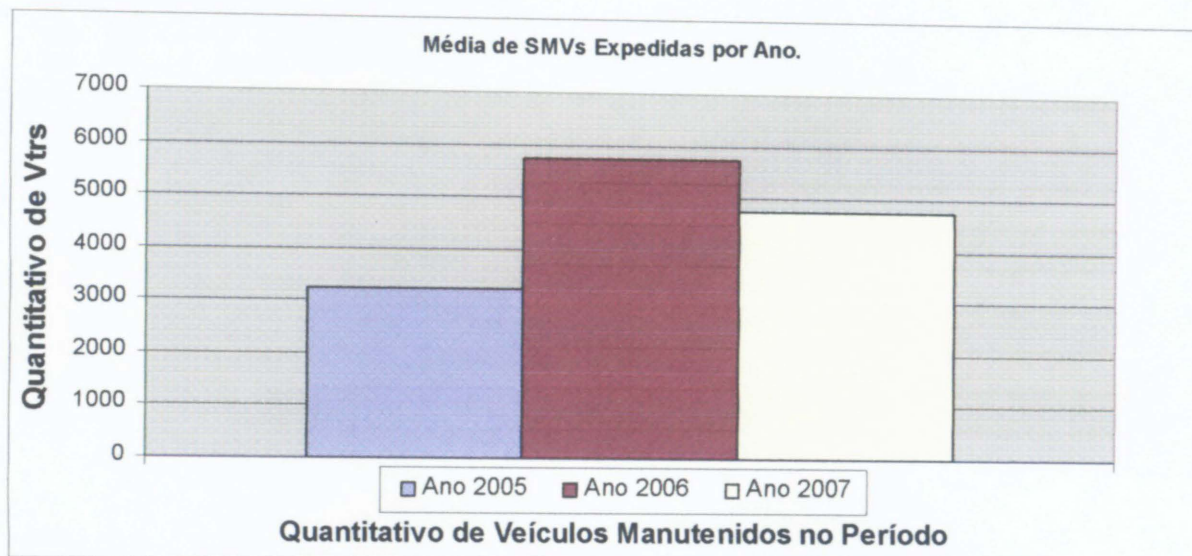
Fonte: Relatórios oriundos do SMV (DETO) e DF;

Gráfico n.º 014 Gráfico Demonstrativo do Custo de Manutenção de Vtr da PMPR nos anos de 2005-2007..



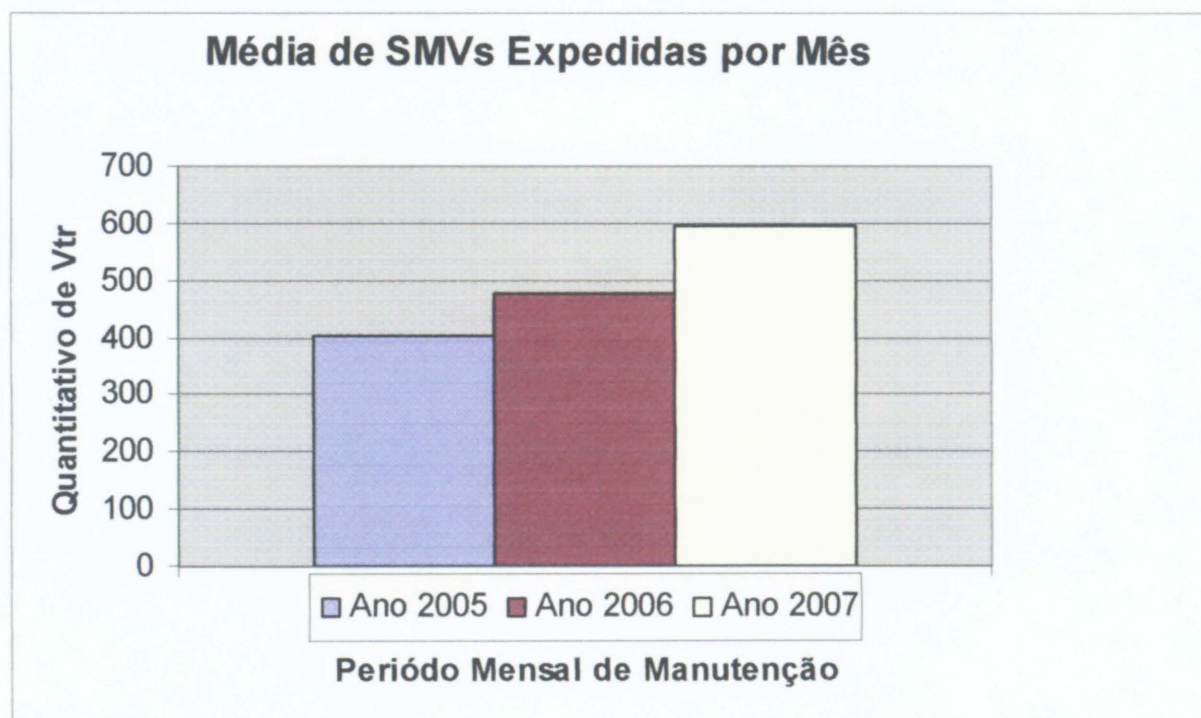
Fonte: Relatórios oriundos do SMV (DETO) e DF;

Gráfico n.º 015 Demonstrativo do Quantitativo de SMVs Expedidas para a Manutenção de Vtr da PMPR nos anos de 2005-2007.



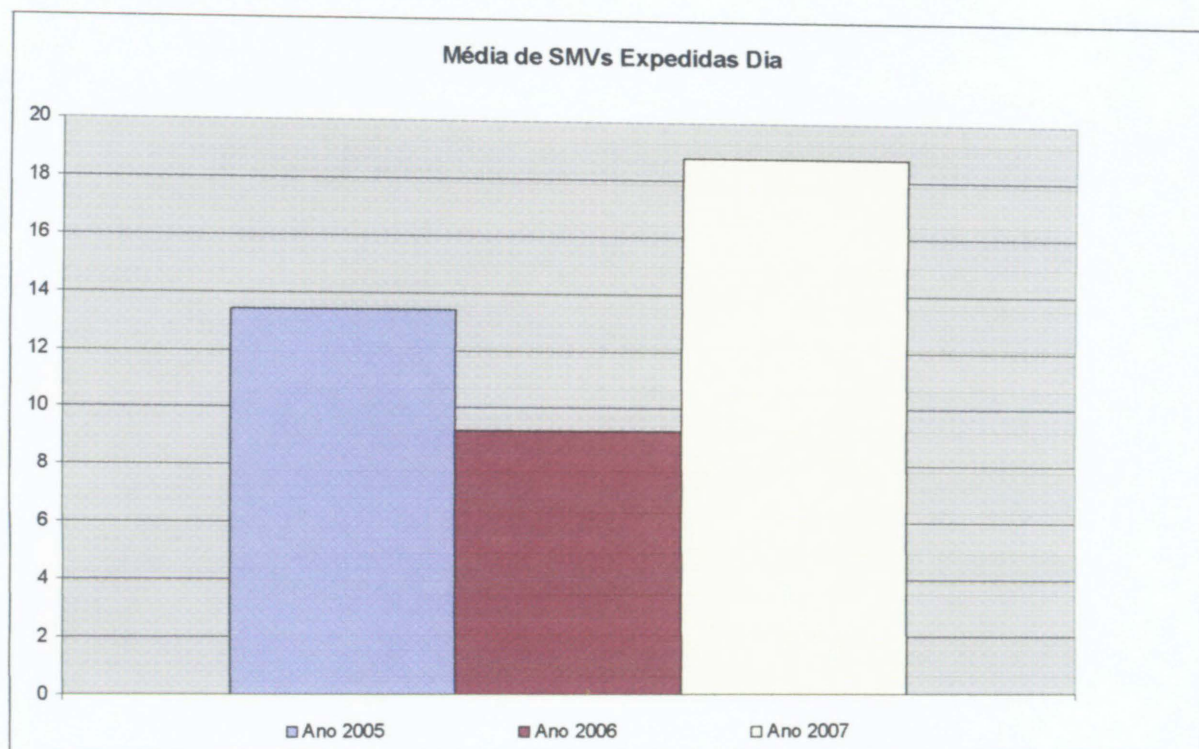
Fonte: Relatórios oriundos do SMV (DETO) e DF;

Gráfico n.º 016 Gráfico Demonstrativo da Média Mensal Quantitativa de SMVs Expedidas para a Manutenção de Vtr da PMPR nos anos de 2005-2007.



Fonte: Relatórios oriundos do SMV (DETO) e DF;

Gráfico n.º 017 Gráfico Demonstrativo da Média Diária Quantitativa de SMVs Expedidas para a Manutenção de Vtr da PMPR nos anos de 2005-2007.



Fonte: Relatórios oriundos do SMV (DETO) e DF;

8.2 DISCUSSÃO DOS RESULTADOS

No capítulo anterior foi exposto os gráficos em disposição aos relatórios fornecidos pela Diretoria de Finanças, Centro de Suprimento e Manutenção/MB, pela P/4 da Cia PChq e da própria PM/4, resultando a diagramação iniciando nas Tabelas nº 06, Gráficos nº.04 ao Gráfico nº.17. Diante destes dados têm-se as seguintes informações:

A PMPR, conforme o item 5.5, na Tabela nº. 01, Inventário do Quantitativo de Vtrs PM Ano 2007-PM4, possui um Parque Logístico de Viaturas de 4.087 (quatro mil e oitenta e sete) correspondendo a 34% por cento do total de Veículos Oficiais no total de 12.000 (doze mil). Deste total 2.677 (dois e seiscentos e setenta e sete) são veículos de passageiros, de cargas e transportes, some-se a este número mais 1.818 (mil e oitocentos e dezoito) motos.

O atual Sistema de Manutenção é realizado por meio Licitatório, no princípio da Livre Concorrência e do menor preço, através de pregão eletrônico digital presencial. As Oficinas se cadastram e lançam suas ofertas com desconto nas peças e mão-de-obra aplicando uma tabela para diferir classificação das oficinas. Depois de terminado o prazo Leilatório precede-se a classificação dos vencedores.

O Complexo orçamentário até o liberatório, denominou-se SMV (Sistema de Manutenção de Veículos), portanto, dizemos que o procedimento de Manutenção é uma SMV. O montante de SMVs expedidas nos períodos de maio a Dez 05 – de janeiro a dezembro 06 – janeiro a agosto 07 foram de 13.703 (treze mil e setecentos e três) pedidos autorizados. Ressalte-se que este número não corresponde ao número exato de viaturas consertadas, uma vez que cada viatura pode passar por mais de um conserto por ano. O período total de dias atingem ao final do mês de agosto a quantia de 840 (oitocentos e quarenta) dias somando o montante de R\$ 14.835.665,51 (quatorze milhões, oitocentos e trinta e cinco mil, seiscentos e sessenta e cinco reais, cinquenta e um centavos).

No ano de 2005, no período de maio a dez 05, somou-se 240 (duzentos e quarenta) dias, expediu-se 3.226 (três mil duzentos e vinte e seis) SMVs no valor total de R\$4.116.252,89 (quatro milhões, cento e dezesseis mil, duzentos e cinquenta e dois reais, oitenta e nove centavos, com a média mensal de R\$ 514.531,61 (quinhentos e quatorze mil, quinhentos e trinta e um reais e sessenta e um centavos, culminando com a expedição de 13 (treze) SMVs por dia, totalizando um média diária de R\$ 17.151,05 (dezessete mil, cento e cinquenta e um reais, cinco centavos).

Já o ano de 2006, o período de aplicação fechou os 360 (trezentos e sessenta) dias, foram expedidas 5.727 (cinco mil, setecentos e vinte e sete) SMVs, somando o montante de 6.117.814,20 (seis milhões, cento e dezessete mil, oitocentos e quatorze reais, vinte centavos) sendo a média mensal de R\$b 509.817,85 (quinhentos e nove mil, oitocentos e dezessete reais, oitenta e cinco centavos), com lançamento médio de 16 SMV/dia com a média diária em R\$ de R\$16.993,93 (dezesesseis mil, novecentos e noventa e três reais, noventa e três centavos).

Referente ao ano de 2007, o período de pesquisa alcançou até o mês de agosto, finalizando um período de 240 (duzentos e quarenta) dias, idêntico período do ano de 2005. Foram expedidas 4.750 (quatro mil, setecentos e cinquenta) SMVs, acumulando o montante de R\$ 4.601.598,42 (quatro milhões, seiscentos e um mil, quinhentos e noventa e oito reais, quarenta e dois centavos), com um valor médio mensal de SMVs de R\$ 575.199,80 (Quinhentos e setenta e cinco mil, cento e noventa e nove reais, oitenta centavos), com lançamento de 20 (vinte) SMVs diárias, correspondente a R\$ 19.173,33 (dezenove mil, cento e setenta e três reais, trinta e três centavos).

Tomando base o primeiro ano e experiência com o Sistema de Manutenção de Veículos, para demonstração das inferências estatísticas comparativas, tem-se que no volume de SMV por ano vem aumentando, mesmo em relação ao primeiro ano que o período iniciou-se no mês de maio, com o ano de 2006 com período temporal de 360 (trezentos e sessenta) dias e neste ano, com período de pesquisa idêntico ao de 2005. Denota-se que, a expedição de SMV nos anos de emissão, em relação ao ano de 2006 houve um aumento de 77% (setenta e sete por cento) e respectivamente ao ano de 2005 foi de 47% (quarenta e sete por cento). Comparando ainda a tendência mediana da emissão de SMVs, provalmente o ano de 2007 finalizará entre 2.000 e 2.400 (duas mil e duas mil e quatrocentos) SMVs expedidas com o montante provável de 6750 (seis mil e setecentos e cinquenta) SMVs, que vetorizará uma evolução em 17% em relação ao ano de 2006. Em montante de valores liberados por ano, tem-se que, em relação ao ano de 2005, no ano de 2006, houve uma evolução de 48% (quarenta e oito por cento). Neste período de 240 (duzentos e quarenta) dias, no ano de 2007 a evolução foi 11%, considerando ainda a projeção de aumento de 17% até o final do ano. As médias de SMVs mensais em valores de reais também estão sofrendo um acréscimo, contudo, em referência ao lançamento diário de SMVs segue uma evolução considerável, demonstrando que, mais veículos por dia, estão sendo consertados. Contando com a média de SMVs expedidas de 13.763 (treze mil, setecentos e sessenta e três), pode dizer que há uma

média de 1 (uma) viatura por SMVs expedidas por ano e no geral, uma média de três SMVs expedidas por viaturas nestes 840 (oitocentos e quarenta) dias de aplicabilidade do Sistema de Manutenção de Viaturas.

No Universo de Pesquisa da frota de viaturas pertencentes à Cia Choq as mesmas são distribuídas por funções Operacionais consoante bem expõe a Tabela nº 02, contando atualmente com total de 42 (quarenta duas) diversas. No ano de 2006 a Cia PChq contava com 52 (cinquenta e duas) Vtrs. Para o ano de 2007, este parque teve um decréscimo de 20% de sua frota.

Sendo no ano de 2005, a Cia PChq utilizou 3.04% do montante total de SMVs expedidas, correspondendo a R\$ 125.069,47 (cento e vinte e cinco mil, sessenta e nove reais, quarenta e sete centavos) para um parque de 41 (quarenta e uma) Viaturas, numa média de R\$ 3.050,48 (três mil, cinquenta reais, quarenta e oito centavos) por Vtr.

Para o ano de 2006, no período de 360 (trezentos e sessenta) dias, o valor utilizado em SMVx expedidas alcançou o montante de R\$ 203.843,00 (duzentos e três mil, oitocentos e quarenta e três reais), correspondente a 3,33 % do valor liberado para toda a PMPR no mesmo ano, porém para um parque de 52 (cinquenta e duas) Viaturas, numa média de R\$ 3.920,00 (três mil, novecentos e vinte reais) por Vtr.

No período de 240 (duzentos e quarenta) dias deste ano, a Cia PChq utilizou 7,09% (sete vírgula nove por cento) dos recursos da PMPR, correspondendo a R\$ 326.275,67 (trezentos e vinte e seis mil, duzentos e setenta e cinco reais, sessenta e sete centavos), para uma frota de 42 (quarenta e duas) veículos na média de R\$ 7.768,46 (sete mil setecentos e sessenta e oito reais, quarenta e seis centavos) por viatura. Em relação ao ano de 2005, houve um acréscimo de 160% (cento e sessenta por cento) no montante liberado e para o ano de 2006 um acréscimo de 60% (sessenta por cento).

No Gráfico nº 05, consta que, 48% da frota veicular da Cia PChq são da marca GM, modelo Blazer, seguido da marca Nissan modelo Frontier, com 10% e da Renault Kangoo, com 11%. Um comentário que é necessário realizar, que tais veículos tem a manutenção mais cara em mão-de-obra e peças no mercado sendo as primeiras do tipo camioneta e a segunda utilitário. Por isso, a média de SMV por viaturas da Cia PChq são altas em relação a outras viaturas. Outro ponto deste processo cognitivo é a distribuição das Viaturas por funções operacionais. 21% das viaturas são pertencentes à Ronda Ostensiva de Natureza Especial (RONE). Sendo assim, estas Viaturas são empregadas 24 horas diuturnamente, acelerando o

desgaste normal, principalmente os veículos do tipo Blazer e Frontier, por isso, a necessidade de reiterada vezes serem encaminhadas ao Sistema de Manutenção de Veículos. Já a Tabela nº.08 demonstra que as Vtrs Modelo Blazer e Frontier no ano de 2005 consumiu R\$ 108.566,88 (cento e oito mil, quinhentos e sessenta e seis reais, oitenta e oito centavos), correspondendo a 80% (oitenta por cento) do valor liberado para a Cia PChq (R\$ 108.566,88), enquanto as outras marcas consumiram 20% (vinte por cento) do sobranço dos recursos. Na Tabela nº. 09, as Vtrs Blazer e Frontier consumiram 79%(setenta e nove por cento) dos recursos destinados a Cia PChq no ano de 2006 (R\$ 161.415,68), ou seja, 49% (quarenta e nove por cento) em relação ao ano anterior . Na Tabela nº.010 temos que os recursos para a Blazer e a Frontier passaram a somar 61% (sessenta e um por cento) dos recursos (R\$ 198.023,20), ou seja, 83% (oitenta e três por cento) em relação ao ano de 2005 e 22% (vinte e dois por cento) em relação ao ano de 2006.

Os Gráficos nº.011, 012 e 013, demonstram as médias mensais e seus picos, concentrando-se no ano de 2005 no mês de ago., 2006 no mês nov. e 2007 no mês de jul. A média Custo Anual está exposto no Gráfico nº.014, sendo que denota-se a redução do Custo Médio por SMV anual está decrescendo enquanto que, a média de SMVs mensais e diárias estão evoluindo, ou seja, no geral para a PMPR, os valores médios em reais de manutenção estão decrescendo e o número de SMVs expedidos estão aumentando (Gráfico nº.016 e 017). No Gráfico nº.16, temo o número absoluto de SMVs expedidas anualmente. No entanto, deve-se considerar que no ano de 2006, a oportunidade de fechar o ciclo temporal foi o anual, tornando perfeito o Universo pesquisa completando um ano exatamente. Os anos de 2005 e 2007 o Universo Pesquisa Temporal se deram no período de 240 dias, invertendo-se pólos temporais. Na expectativa para o ano de 2007, em relação a média de 20 (vinte) SMV expedidas dia neste ano ultrapasse o quantitativo do ano de 2006.

9 CONCLUSÃO.

Atualmente a população, de maneira geral e em especial nos grandes centros urbanos, vivencia um clima de insegurança e intranquilidade pública (síndrome da vivência e do medo), como muito bem explicitado na Introdução deste trabalho monográfico. Que esta doença social denominado Violência deixa de ser um problema tão somente de força policial como estratégia de formação do escudo social protetivo passando a esfera de planejamento político educacional, habitacional, do trabalho, do saneamento básico, da qualificação da mão-de-obra, da política para evitar à impunidade, e tantos outros fatores que atuam diretamente nos fatores propiciadores da Violência.

Outra questão abordada foi a temática Efetivo com fator inibidor e como Estratégia de pacificação social, fica comprometida tal inferência no quesito direto de impedimento ou arrefecimento na criminalidade em razão da existência dos fatores sociais ora já citados, ficando ao critério do questionamento se, realmente, a adoção de aumento de efetivo das forças policiais de segurança será eficaz ou ainda, apresentará resultados a médio e a longo prazo no arrefecimento ou diminuição da criminalidade ou, o crime, havendo necessidade de ocorrer-lho por força da necessidade se especializará a exemplo do tráfico de drogas? Resta ainda na dicotomia comparativa a relação ao efetivo da força coibitiva da criminalidade, onde a ONU contempla a indicativa de um policial para cada grupo de 1.000 (um mil) pessoas, o que se pode induzir ou deduzir quando há o conhecimento de uma força policial composta por 535.244 (quinhentos e trinta e cinco mil e duzentos e quarenta e quatro) policiais em todo o território nacional.

Diante do comparativo, tem-se ainda que, no Brasil a relação polícia x cidadão chega ao índice de 304 (trezentos e quatro) pessoas por policial no território brasileiro. Continuando a parte conclusiva deste trabalho monográfico, temos a informação de que, 67% (sessenta e sete por cento) do efetivo desta força policial do Sistema Nacional de Segurança, são formadas pelas Polícias-Militares e, 40% desta composição de força se encontra no Estado de São Paulo.

Seguindo a esteira cognitiva, há a falta de estrutura do Judiciário e do Sistema Penitenciário Brasileiro, em acolher a legião de condenados, e a política penal que impede de que o preso cumpra a sua pena. O recolhido ao Sistema penal, favorecido pela atual legislação de execução penal, pode sair com o cumprimento de um sexto da pena, em razão política apenas para vagar espaço para recolhimento de outros ao sistema em razão da falta de

estrutura penitenciária. Somando aos fatores já culminados, a sensação de impunidade campeia na sociedade, além do que, as conquistas de agravamento de penas, são abrandadas pela falta de estruturação penal já citada, em prejuízo a comunidade, que vê a pessoa do condenado, novamente as ruas, em o devido processo de cumprimento de pena e mesmo antes da possibilidade de ressocialização do egresso. A política de soluções empíricas, sem um estudo aprofundado dos efeitos, tem colocado uma tropa sem instrução, ao nível extremado de carga horária, sem o cumprimento de metas preparatórias e mudanças nos conteúdos programáticos. O efetivo mais antigo, sem a possibilidade de um grau mais intenso de instrução, veio a contribuir com a quebra de princípios pétreos de administração militar, tornando os resultados negativos a Instituição, e com a falta de preventividade eficiente, o Sistema tornou-se altamente reativo.

Segundo dados informais do Centro Integrado de Operação de Segurança Pública, (CIOSP), na cidade de Curitiba e região metropolitana, de segunda a quinta-feira, são gerados no Sistema COPOM cerca de 12.000 (doze mil) ocorrências, sendo que, prioritariamente, seguindo o discricionarismo do Chefe de Operações do dia, são atendidos 2.000 (duas mil) ocorrências. A partir de sexta-feira a domingo, estes números sobem para 15.000 (quinze mil) ocorrências, sendo atendidas o mesmo número dos dias normais. Há um acréscimo de 25% (vinte e cinco por cento) de ocorrências, porém a capacidade de atendimento destes reclamos sociais é inalterada. Deste total de ocorrências, no seu horário de pico, a capacidade reativa de atendimento não chega a ultrapassar 16% das ocorrências. Com o Sistema altamente reativo, a proatividade fica deveras comprometida.

Logicamente, a Violência Urbana possui uma história da ocupação urbana em razão de mudanças dos ciclos econômicos, elevando uma evolução da densidade populacional dos grandes centros urbanos de vários estados do Brasil, seguindo uma tendência mundial. No anseio de busca de novas soluções, são realizados diversos estudos e estes colaboram com as políticas de mudanças comportamentais internas das instituições.

A missão basilar da corporação é garantir ao cidadão o exercício dos direitos e garantias fundamentais previstos na Constituição Federal e nos instrumentos internacionais, relacionados aos Direitos Humanos, subscritos pelo Brasil (art. 5º, § 2º da CF). essa atividade, exercida mediante a execução do policiamento ostensivo, está a exigir, cada vez mais, preparo e competência das Organizações Policiais Militares, que devem se afastar da corrupção, do arbítrio, da violência e prepotência, do abuso ou excesso de poder, em respeito à lei, que deve ser rigorosamente observada e cumprida por todos em respeito ao estado Democrático de

Direito, que norteia a sociedade em que vivemos. Na realidade as organizações policiais devem exercitar através do poder legal que lhes compete, a garantia do efetivo cumprimento das normas e respeito ao estado democrático.

De todo o exposto, aborda-se o assunto Policiamento Ostensivo, e concorde com todas as demais correntes doutrinárias, que este ainda é a ferramenta eficaz contra a criminalidade e fator de importância para a manutenção da Paz Social. Aborda-se de forma geral, a formação da Malha Protetiva de Policiamento Ostensivo, compilada na atual doutrina de Emprego do Policiamento Ostensivo na escala de Esforços a fim de qualificar a posição de Emprego da Cia PChq na Malha de Esforços. A abordagem do tema, segue historiando o nosso modelo de Proteção Social e sua evolução através dos tempos para diagnosticar a validade da eficiência deste sistema e sua evolução no contexto social paranaense, sua estrutura operacional e organogramática.

Além disso, o assunto relata a respeito de Manutenção de Viaturas sendo necessário trazer à lume o assunto LOGÍSTICA e as suas definições técnicas, suas formas e sua eficiência e qual sua importância a atividade de Policiamento Ostensivo. No desenvolvimento do tema, foi apresentado o atual inventário da frota da PMPR, o antigo Sistema de Manutenção de Viaturas e o atual, com os problemas elencados.

Continuando na esteira cognitiva, deu-se início a pesquisa junto à Cia PChq, sua organogramatização funcional, sua frota operacional e a administrativa, o custo de manutenção nos anos de 2005 a 2007, classificação da distribuição por Marcas e Função Operacional, valores distribuídos por marcas, e após a respectiva Análise e Discussão dos Resultados.

A questão nuclear é a análise a respeito da eficiência do atual sistema de manutenção de viaturas, informatizada sob a égide do Departamento de Transporte Oficial. Deveras que primeiramente, há que ressaltar o antigo sistema em contraste direto com este que ora está informatizado são alguns pontos que são de conhecimento geral da administração pública.

Eis os pontos negativos do antigo Sistema de Manutenção:

- a. As verbas que eram destinadas aos Comandantes de Unidades Operacionais sempre foram poucas e insuficientes para a manutenção da frota durante o ano;
- b. Geralmente as oficinas escolhidas para manutenção das viaturas não eram credenciadas, e faziam os serviços a preços módicos e a mão-de-obra,

praticamente gratuita, não continha uma qualidade condizente, em razão da falta do compromisso com o serviço e com ausência de garantias;

- c. Os veículos oficiais (Vtrs) não conseguiam permanecer por um período razoável de tempo na atividade operacional em razão de surgimento de outros problemas de manutenção;
- d. Longo período de baixa de Vtrs pela falta de manutenção e exposição ao tempo, deteriorando suas condições de uso;
- e. A Instituição todos os anos, em períodos críticos do orçamento do Estado, sempre ficava em cheque, alvo da mídia, e, motivo para contestações da oposição política do governo e situação embaraçosa para o Comando da Unidade;
- f. Baixa qualidade da manutenção em razão da gratuidade de mão-de-obra;
- g. Possibilidade de aplicação do recurso de manutenção para outras áreas de prioridade momentânea;
- h. Possibilidade de responsabilização do Comando em aplicação de recursos em outras áreas, por denúncias internas (processos administrativos e penais de alguns comandantes de unidade operacional);
- i. Falta de um cronograma de Manutenção com dotação orçamentária certa para serem aplicados em determinado período;
- j. Possibilidade de desvios de comportamento e passividade de corrupção e demais responsabilizações;
- k. Aplicação de parte do efetivo para a atividade de Manutenção próprio do Quadro do efetivo da PMPR;
- l. Falta de compromisso qualitativo de Manutenção de pessoal efetivo da corporação.

Conforme o exposto, a fim de melhorar o antigo sistema, há algumas peculiaridades ímpares que deverão ser analisadas e proposto um Sistema eficiente, com a eliminação destes vetores que ensejará um esforço maior do que melhorar o atual sistema.

Com o fito de bem encetar as sugestões ao fim deste trabalho técnico - científico, importante repetir alguns apontamentos surgidos e analisados no item 8.1 e 8.2., dos quais passamos a destacar:

Em nível de PMPR, os recursos liberados tiveram as seguintes situações:

- a. De 2005 a 2007, no período de 840 (oitocentos e quarenta) dias, foram expedidas mais de 13.000 (treze mil) SMVs, para a frota de 4.087 (quatro mil e oitenta e sete) veículos, ou seja, 3,1 SMV por Viatura;
- b. É uma média de R\$ 3.629,00 (três mil e seiscentos e vinte e nove reais) por Viatura desde o período de implantação do SMV;
- c. Não faltaram recursos para a manutenção das Vtrs nestes três anos de aplicabilidade do Sistema;
- d. Todos os anos, os valores liberados estão na média, aumentando o número de SMVs emitidas com redução da média custo por viaturas;

Quanto a frota da Cia PChq, os números estatísticos apontam o seguinte:

- a. Em 2005, a Cia PChq utilizou 3,04% do montante total de SMVs expedidas para um parque de 41 (quarenta e uma) Viaturas;
- b. No ano de 2006, o correspondente foi de 3,33 % para um parque de 52 (cinquenta e duas) Viaturas;
- c. Em 2007, a Cia PChq utilizou 7,09% (sete vírgula nove por cento) dos recursos da PMPR para um parque de 42 (quarenta e duas) Viaturas. Em relação ao ano de 2005, houve um acréscimo de 160% (cento e sessenta por cento) no montante liberado e para o ano de 2006 um acréscimo de 60% (sessenta por cento).
- d. 48% da frota veicular da Cia PChq são da marca GM, modelo Blazer, seguido da marca Nissan modelo Frontier, com 10% e da Renault Kangoo, com 11%. Tais viaturas tem o custo de manutenção mais caro em mão-de-obra e peças no mercado;

- e. 21% das viaturas são pertencentes à Ronda Ostensiva de Natureza Especial (RONE). Estas viaturas são empregadas diuturnamente, acelerando o desgaste normal;
- f. As vtrs modelo Blazer e Frontier no ano de 2005 consumiu 80% (oitenta por cento) do valor liberado para a Cia PChq e 20% (vinte por cento) do sobranço dos recursos para as outras marcas;
- g. As vtrs modelo Blazer e Frontier no ano de 2006 consumiram 79% (setenta e nove por cento) dos recursos destinados a Cia PChq no ano de 2006;
- h. Em 2007 as vtrs modelo Blazers e a Frontiers passaram a somar 61% (sessenta e um por cento) dos recursos;
- i. O custo médio anual está exposto no Gráfico nº.014, denota-se a redução do Custo Médio por SMV anual está decrescendo enquanto que, a média de SMVs mensais e diárias estão evoluindo;

Do exposto o universo escolhido Cia PChq em razão de sua característica não possui amostra similar comparável em estrutura física e organogramática na Instituição. A mais próxima destas amostragens seriam as ROTAMs (Rondas Ostensivas Táticas Militares) que substituíram a sigla TMA (Tático Móvel Auto). Desta feita, o universo pesquisado não demonstra comparativo com outras unidades, necessitando de pesquisas para outros tipos de Viaturas e situações de aplicabilidade. Exemplo, tempo de vida útil das Blazer comparada com outras Blazer de outras Unidades Operacionais, com a mesma carga de trabalho, bem como pesquisa das RPAs ou Projeto POVO, entre unidades. O tipo de atividade em comparação com as outras modalidades, tempo de emprego das viaturas, seriam motivo de estudos e comparativos para estudos futuros e elaboração de trabalhos similares para auxiliar o processo cognitivo do Administrador Público Castrense.

Assim, como demonstra os números estatísticos ora apresentados neste Trabalho demonstram vantagens deste Sistema de Manutenção de Viaturas com possibilidade de prosperar junto ao Estado mesmo em outras administrações. Desta feita, na cognição objetiva, tem-se as seguintes vantagens do atual sistema:

- a. Inicia-se através de processo licitatório, com a editoração do respectivo edital pelo pessoal interno da Corporação;

- b. É recente e susceptível de melhorias através de ajustes internos administrativos e de procedimentos de Auditagem e Fiscalização, sob a responsabilidade “*intercorporis*”;
- c. Já houve considerável evolução desde o ano de 2005, com análise nos gráficos indicando maior emissão de SMVs com menor valor na média por Viatura;
- d. Está em processo de evolução sistêmico;
- e. Isenta a Instituição de comprometimentos negativos em razão de a mesma passa a ser cliente de serviços, podendo acionar a(s) Empresa(s) prestadora de serviço;
- f. Intensificação da Manutenção, diminuindo o tempo de “baixa” de Viatura;
- g. Qualidade de Serviços, com diagnósticos abrangentes, ou seja, não se troca apenas a peça com defeito, mas sim o conjunto de possibilidades, aumentando a eficiência e a garantia do serviço e a evolução da eficiência da manutenção;
- h. Diminuição sistêmica de valores por viaturas em razão da intensificação de manutenção, aumentando a vida útil da Vtr;
- i. Mais verba disponível para manutenção e possibilidade de cronogramatização manutensiva em razão do conhecimento do montante disponível;
- j. Versatilidade e discricionariedade do administrador público castrense em Após estes
- k. Deficiência de manutenção no antigo sistema de sucateamento de viaturas e exposição a mídia de pátios com viaturas velhas estacionadas;
- l. Aumento de eficiência de manutenção, maior verba, mais veículos mantidos e valores diminuídos;
- m. Agir em momentos e áreas prioritárias conforme a necessidade;
- n. Discussão da divisão de necessidades e possibilidade de negociações internas, seguindo critério emergente consoante necessidades temporais;
- o. Sistema em constante evolução possibilidades de ajustes técnicos e relatórios disponíveis padronizados e acessíveis;
- p. Possibilidade de implantação de Relatórios diversos;
- q. Sistema aberto para adaptações;
- r. Política de governo, portanto, susceptível de investimentos e priorizações;

- s. Maior valor venal no momento de leiloamento dos veículos em retorno aos cofres do estado.

A constante evolução e mutação da sociedade, a ofensiva do crime, que a cada dia intensifica sua ação, está à exigência de uma resposta imediata, efetiva e eficaz, por parte da Organização Policial Militar, a quem compete, constitucionalmente, o papel de exercer o policiamento ostensivo e a preservação da ordem pública;

Como cenário geral, observa-se que a criminalidade vem aumentando potencialmente, e, crimes como furto, roubo, homicídio, extorsão e seqüestro, vêm sendo perpetuados cada vez de forma mais intensa e ousada, assustando a população que se sente amedrontada e insegura, não raras vezes até em situação de pânico;

A necessidade de uma Logística ágil, capaz de operacionalizar uma manutenção rápida de suas viaturas é uma meta a ser atingida pelo Administrador Público, e, destarte que, a atual modalidade de manutenção é a mais viável, sendo a primeira e última opção, em razão da facilidade de melhoramentos. Somente que se consta em termos de negatividade do atual Sistema, seria a demora quanto à montagem do procedimento denominado SMV, que se origina com o orçamento e termina com a expedição da Nota fiscal de serviço, necessitando de três autorizações consecutivas. Outro ponto, seria a onerosidade da manutenção, no que, tem-se algumas ressalvas.

A questão do alto preço onerativo ao erário público não tem força quanto à necessidade de arrefecer os atuais índices de ocorrência, criminalidade e violência que assola a comunidade paranaense e brasileira. Outro ponto que se há onerosidade leva-se em conta que o Sistema gerenciado pelo DETO e pela PMPR se encontra em fase de adaptações, sendo que o ano de implantação foi o de 2005. Somente em 2006 que se fechou um período de um ano de Sistema, Por isso criticá-lo sem um período de no mínimo de 03 (três) anos não parece concebível nem científico muito menos ético. O custo inicial das Viaturas se iniciou em 2005, e no ano de 2007 estão diminuindo atendendo mais viaturas a baixo custo médio. Outra fator que se deve considerar é a auditagem e a fiscalização pelos agentes responsáveis de ponta, ou seja, os Oficiais de Transportes de cada Unidade Operacional da PMPR. Estes mantêm as condições de filtros que permitem cortar abusos junto as empresas.

Neste sentido, eis aqui, as sugestões que podem ser aplicados a baixo investimento com o retorno da agilidade do Sistema de Manutenção de Viaturas:

- a. Melhor elaboração dos editais futuros propiciando condições de aumentar o número de interessados concorrentes em certame com a lei da oferta e da procura;
- b. Na aquisição de novas viaturas, embutir o custo de uma troca de pneus novos bem como estendimento da garantias para 02 (dois) anos;
- c. Utilizar parte do efetivo das Seções de Transportes para fiscalização e auditagem das Manutenções;
- d. Registro on-line das Manutenções, Custos, Peças, Controle de quilometragens em programação de linguagem em HTML, combinado com o próprio SMV, com diário preciso de cada Viatura, que iniciaria com o seu cadastro no CSM (aquisição) combinado com as principais Seções da PMPR, sendo elas a PM/4 e Seção de Patrimônio da DAL. Os dados diários e necessários seriam de responsabilidade da Unidade Operacional em que as Vtrs estariam sob carga e de possível consulta pelo Comando e P/4 de cada Unidade Operacional;
- e. Intensificação da Auditagem e Fiscalização por parte dos Oficiais de Transportes nas Oficinas, com diário e registro comunicável ao Comando da Unidade;
- f. Indicação de um Oficial e assessores necessários junto ao DETO para agilização dos processos dos veículos pertencentes a Instituição, livrando aquele Órgão dos processos da PMPR;
- g. Elaboração de pesquisa em nível de Estado-Maior ou por trabalho acadêmico bem definido e antecipado, podendo ser este tema escolhido já na matrícula do CAO ou CSP, que vise pesquisa quanto ao desgaste das viaturas policiais-militares e identificação de suas possíveis causas, se por tempo de uso, falta de manutenção, manutenção deficitária, frota antiga, falta de um processo de renovação, falta de preparo policial-militar, instrução deficiente, uso abusivo ou acima do limite de saturação, bem como outros;
- h. Renovação anual de parte da frota de Viaturas PM, e programa de metas para dobrar a frota em determinado período;

No mais, estas são as sugestões que foram formatadas e elencadas pela pesquisa que formou este Trabalho Técnico - Científico com os fins que dela foram colimado.

10 GLOSSÁRIO

CRIMINALIDADE: circunstância que envolve o ato ilícito, emprestando-lhe o caráter de infração penal.

CORPORAÇÃO: designação usada para identificação de organização ou conjunto de recursos humanos e materiais representativo de uma Instituição militar.

CRITÉRIO: o que serve de norma para julgamento ou apreciação. Princípio que permite distinguir o erro da verdade. Faculdade de conhecer as verdade. Modo de apreciar coisas e/ou pessoas.

DESEMPENHO: conjunto de características ou de possibilidades de atuação.

DESEMPENHO OPERACIONAL: formas de atuação do policiamento ostensivo, caracterizadas por ações ou operações, na prevenção da violência e da criminalidade.

EFICÁCIA: fazer as coisas certas produzindo alternativas criativas, maximizando a utilização de recursos, para obter resultados.

EFICIÊNCIA: cumprimento do dever fazendo as coisas certas, salvaguardando os recursos aplicados e resolvendo problemas.

EMPÍRICO: produto da elaboração mental humana que não tem base científica. Sistematização elaborada com base em convicções baseadas em crenças ou posicionamentos pessoais.

FERRAMENTA: arte, ofício ou mecanismos utilizados para a realização de tarefas ou procedimentos destinados à obtenção de um resultado. Meio ou maneira utilizada para se atingir um fim desejado.

GESTÃO: ato de gerir ou gerência, administração, direção.

INDICADOR: é um instrumento de medição usado para indicar mudanças na realidade social que nos interessa.

ÍNDICES DE OCORRÊNCIA, CRIMINALIDADE E VIOLÊNCIA: é um valor numérico referencial que representa numericamente o quantitativo de uma parcela da população amostra, que estão envolvidas ou envolveram-se em ocorrências, crimes e em crimes violentos.

INSTITUIÇÃO: designação do sistema organizacional com funções sociais relevantes. Complexo integrado por idéias, padrões de comportamento e relações interpessoais.

INSTRUMENTO: meio ou maneira para se atingir um fim desejado. Mecanismo utilizado para a realização de tarefas ou procedimentos destinados à obtenção de um resultado.

OPM: órgão policial-militar

PLANEJAMENTO: é a adequação entre os meios e os fins, é essencialmente a racionalização do processo de tomada de decisão.

POLICIAMENTO OSTENSIVO: é a atividade de manutenção da ordem pública executada com exclusividade e por força constitucional pelas Polícias Militares, observando características, princípios e variáveis próprias, visando à tranquilidade pública.

RELAÇÕES: semelhança, analogia, ligação, circulação, conhecimento recíproco de pessoas.

SEGURANÇA PÚBLICA: é a garantia que o Estado – União, Unidades Federativas e Municípios - proporciona à nação, a fim de assegurar a ordem pública, contra a violação de toda a espécie, que não contenham conotação ideológica.

SISTEMA DE SEGURANÇA PÚBLICA: conjunto de instituições e órgãos policiais encarregados da preservação da ordem pública e da incolumidade das pessoas e do patrimônio, referidas no art. 144, da Constituição Federal de 1988.

SISTEMA: composição de uma série de itens e elementos humanos que são selecionados e alinhados para cumprir uma determinada missão.

SUBSISTEMA. uma parte ou unidade do sistema.

UNIDADE: organização policial-militar com autonomia administrativa e/ou operacional, encarregada do cumprimento das missões de polícia ostensiva em espaço territorial pré determinado.

VIOLÊNCIA: emprego de força física para a obtenção de resultado ilícito. Forma de coação.

11 REFERÊNCIAS

- ALMEIDA, Klinger Sobreira de. **Organização Policial Brasileira. Alferes. Minas Gerais: POLÍCIA MILITAR DE MINAS GERAIS.** Academia de Polícia. Divisão de Pesquisa. Nº. 7, p. 63 — 94, Set./Out./Nov./Dez. de 1985.
- ALMEIDA, Klinger Sobreira de, Cel PM. **Mensagens Profissionais. Palestra sobre Problemas da Atividade Policial-Militar.** Belo Horizonte : Imprensa Oficial, 1987, 156 p.
- BALESTRERI, Ricardo Brisolla; MILANI, Feizi; GUIMARÃES, Marcelo Rezende; CAPPI, Ricardo. **Na Inquietude da Paz.** Rio Grande do Sul: Gráfica Editora Berthier Ltda. 120 p.
- BASTOS, Celso Ribeiro. **Curso de Direito Constitucional.** 15. ed., São Paulo: Saraiva. 1994. 396p.
- BEATO, Cláudio C. **Informação e Desempenho Policial – IV Seminário Brasileiro do Projeto Polícia e Sociedade.** Apoio CNPq e Fundação Ford. 2000.
- BESSLER, Sergio Luiz, Cap. **Importância do Ensino e Instrução no Desenvolvimento do Policial Militar.** São José dos Pinhais, Paraná. Monografia realizada no Curso de Aperfeiçoamento de Oficiais, 1996, 116 p.
- BRASIL. **Constituição da República Federativa do :** promulgada em 05 de outubro de 1988 – 17ª ed. Atual. e ampl. São Paulo : Saraiva 1987
- BYHAM, William C., COX, Jeff. **Heróiz.** Rio de Janeiro: Ediouro, 1995.
- CODATO, Adriano. **Sociologia Aplicada a Administração Pública.** UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARANA. Setor de Ciências Sociais Aplicadas. Departamento de Contabilidade. Programa Convênio UFPR — PMPR. Curso Superior de Polícia. Curitiba — (Paraná: UFPR), 1999. 6ª p. (Apostila).Universidade Federal Fluminense (PATAE), 1985. 49p;
- CHIAVENATTO, Idalberto. **Os Novos Paradigmas - Como as Mudanças Estão Mexendo com as empresas.** São Paulo: Atlas S/A, 1996.
- CRETILLA JÚNIOR, José. **Polícia Militar e Poder de Polícia no Direito Brasileiro.** In: Direito Administrativo da Ordem Pública. 3. Ed., Rio de Janeiro, Forense, 1998. 139p;
- _____. **Decreto-Lei nº 667, de 02 de julho de 1969.** Reorganiza as Polícias Militares e os Corpos de Bombeiros Militares dos Estados, dos Territórios e do Distrito Federal, e dá outras providências.
- _____. **Decreto nº 88.777, de 30 de outubro de 1983.** Aprova o Regulamento para as Polícias Militares e Corpos de Bombeiros Militares (R-200).
- _____. **Decreto nº 95.073, de 21 de outubro de 1987.** Altera o Regulamento para as Polícias Militares e Corpos de Bombeiros Militares (R-200).

LEITE, Eduardo de Oliveira. **A Monografia Jurídica**. 3ª ed., São Paulo; Revista dos Tribunais, 1997. 381p;

MANUAL BÁSICO DE POLICIAMENTO OSTENSIVO, MTP -11 -3- PM, 1ª Ed. 1988. 114p;

MEDEIROS. Arildo Dias. **Trabalho Monográfico Jus Puniendi do Estado e sua Reparação por Danos Morais**. Instituto Brasileiro de Estudos Jurídicos. Curitiba.Pr. 1999. 194p;

MEDEIROS. Arildo Dias. **Polícia Militar do Paraná no Sistema Único de Polícia. A Delimitação de Atuação e Interação com Outras Polícias** São José dos Pinhais, Paraná. Monografia realizada no Curso de Aperfeiçoamento de Oficiais. Academia Policial Militar do Guatupê, 2004, 141p;

MEIRELLES, Hely Lopes. **Direito Administrativo Brasileiro**. 22ª ed., São Paulo: Malheiros, 1997. 732p;

MELO, Celso Antônio Bandeira de. **Curso de Direito Administrativo**, 11ª ed., Malheiros, 1999, 720p;

MISSE, Michel. **Crime e Violência no Brasil Contemporâneo**. Rio de Janeiro : Editora Lúmen Júris, 2006, 51 p.

WERNECK, Nilson Sodré. **A História Militar do Brasil**. 3ª ed., Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1979, 438p;

UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARANA. Sistema de Biblioteca Central. **Normas para Apresentação de Trabalho**. 2, Teses, Dissertações e Trabalhos Acadêmicos., 2. ed., Curitiba - Paraná: UFPr., 1996. 23p;

PARANÁ. **Lei Estadual nº 6774, de 08 de janeiro de 1976**. Lei de Organização Básica da Polícia Militar do Paraná.

_____, **Lei Estadual nº 1943, de 23 de junho de 1954**. Código da Polícia Militar do Paraná, Curitiba : 1995, 54 p.

_____, **Polícia Militar do. Curso de Atualização em Gestão de Segurança Pública – Relatório Final de Curso – APMG/ESPC – Convênio 110/03, APMG, SJ dos Pinhais, 2005.**

PAZINATTO, João Antônio. **Trabalho Monográfico Policiamento Ostensivo Integrado - A Incorporação dos Tipos de Policiamento Especializado pela Unidade de Área**. . São José dos Pinhais, Paraná. Academia Policial Militar do Guatupê, 2004, 121p;

PORCIDES, João Luis Zilli, Ten.-Cel. **Sistema de Polícia e Justiça no Período Colonial Brasileiro**. São José dos Pinhais, Paraná. Monografia realizada no Curso Superior de Polícia da Academia Policial Militar do Guatupê, 1999, 192p.

QUINTAL, Josias. **Polícia Completa, Proposta de Emenda Constitucional nº 181/2003.** Instituto Nacional de Altos Estudos, Rio de Janeiro, 2006, 31p.

WIEVIORKA, Michel. **O Novo Paradigma da Violência.** São Paulo : USP, Tempo Social, Vol. 9, 1997, 41 p. OBS é um texto incluso nesta revista de sociologia da USP.

VALLA, Wilson Odirley. **Doutrina de Emprego de Polícia Militar. POLÍCIA MILITAR DO PARANÁ.** Diretoria de Ensino. Academia Policial Militar do Guatupê. São José dos Pinhais—Paraná: APMG, 1996. 125p.