

TENENTE-CORONEL MARCOS ANTONIO DE PAIVA

**A POTENCIALIZAÇÃO DA FISCALIZAÇÃO NOS DELITOS DE TRÂNSITO NA
CIDADE DE CURITIBA**

Monografia 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 de Doutorado em Segurança Pública.

Orientador de Conteúdo
Cel PM Jorge Costa Filho

Orientador Metodológico
Prof.^a Dr.^a Helena de Fátima Nunes Silva

CURITIBA
2008

DEDICATÓRIA

*Primeiramente ao Grande Arquiteto do Universo,
aos meus Pais e amigos que deram o apoio, origem
de minhas forças necessário para transcender este
empreendimento importante à minha vida
profissional e pessoal.*

*Dedico este trabalho à minha querida
companheira e amiga Denise de Quadros Ferreira,
fonte inspiradora de minha vida e de minhas forças,
sem as quais, não conseguiria vencer mais esta
difícil etapa de minha vida profissional.*

AGRADECIMENTOS

À Polícia Militar do Paraná, nas pessoas dos 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.^a Dr.^a Helena de Fátima Nunes Silva, orientadora metodológico, o qual se distinguiu pelo espírito profissional e segurança na condução da disciplina, tornando possível a execução desta árdua tarefa.

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

EPIGRAFE

“A arte da guerra é governada por cinco fatores constantes, que devem ser levados em conta. São: a Lei Moral; o Céu; a Terra; o Chefe; o Método e a disciplina.

A Lei Moral faz com que o povo fique de completo acordo com seu governante, levando-o a segui-lo sem se importar com a vida, sem temer perigo.

O Céu significa a noite e o dia, o frio e o calor, o tempo e as estações.

A Terra compreende as distâncias, grandes e pequenas; perigo e segurança; campo aberto e desfiladeiros; as oportunidades de vida e morte.

O Chefe representa as virtudes da sabedoria, sinceridade, benevolência, coragem e retidão.

Deve-se compreender por Método e disciplina a disposição do exército em subdivisões adequadas, as graduações de posto entre os oficiais, a manutenção de estradas por onde os suprimentos devem chegar às tropas e o controle dos gastos militares.

Esses cinco fatores devem ser familiares a cada general. Quem os conhecer, será vencedor; quem não os conhecer, fracassará.

Sun Tzu – A Arte da Guerra

RESUMO

O presente trabalho iniciou-se pela leitura, interpretações e extrações de textos de diversas obras bibliográficas e dispositivos legais que regem a atividade de fiscalização de trânsito, policiamento ostensivo, suas generalidades, características e efeitos na cidade de Curitiba. No suporte técnico e científico, foi utilizado o método Hipotético-Dedutivo, com realização de pesquisas bibliográfica e técnica de levantamento de campo, com uso do instrumento entrevista, e o tratamento estatístico elaborado das informações oficiais oriundas de pesquisa em sites oficiais, internet e relatórios oficiais sendo estas informações tabuladas e geradas em gráficos, pesquisas eletrônicas (via web). De todos os objetivos propostos todos foram devidamente cumpridos exceto o item discriminar, pormenorizadamente, os agentes públicos responsáveis em cada área de atuação, não houve um aprofundamento das Instituições Guarda Municipal de Curitiba. A conclusão do trabalho foi de que na sua responsabilidade constitucional, a PMPR deve aprimorar sua prestação de serviço público, buscando oferecer o Policiamento Ostensivo como um produto nobre. As sugestões para aprimoramento e potencialização do Policiamento de Trânsito de Curitiba passam por mudanças administrativas e operacionais, necessárias para suprir a falta de policiais e principalmente, a quebra de tradicionalismos que estão presente na administração castrense, exaurindo o presente nas sugestivas que estão no bojo do trabalho. compreende-se que a segurança se traduz pela ausência de risco, sendo que o policiamento ostensivo se constitui em práticas que asseguram garantias de segurança para as pessoas, sua vida e seu patrimônio. Que o policiamento ostensivo ainda é a melhor ferramenta de prevenção contra a incidência criminal e indubitavelmente está comprometido com a transmissão da “sensação de segurança à população”, na medida em que, no trabalho contínuo da atividade policial ameniza e/ou reduz o sentimento famigerado de “insegurança subjetiva”, que afeta o nosso cliente-mor – a sociedade. A população atualmente experimenta uma atmosfera necandi em relação à segurança pública, reclamando cada vez mais, cada dia, passo a passo, por melhores condições de segurança. Devido a sua responsabilidade constitucional, a PMPR deve aprimorar sua prestação de serviço público, buscando oferecer o Policiamento Ostensivo como um produto nobre.

PALAVRAS-CHAVE: Policiamento Ostensivo, Policiamento de Trânsito, Fiscalização de Trânsito. Potencialização, Criatividade.

ABSTRACT

This work was initiated by reading, interpretation and extraction of various works of literature texts and legal provisions governing the activity of surveillance of transit ostensible policing, their general, characteristics and effects in the city of Curitiba. In technical and scientific support was used hypothetical-deductive method, with complete surveys and technical literature of the field survey, using the instrument interview, and statistical processing of official information developed from research at official sites, Internet and official reports, being tabulated and information generated in graphics, search electronic (web). of all the proposed goals, all were properly met, except the item discriminate, detail, the public officials responsible for each area of activity, there was not a deepening of Institutions Keeper Hall of Curitiba. The conclusion of the work was that in its constitutional responsibility, the PMPR must improve their delivery of public service, seeking to offer the ostensible policing as a noble product. Suggestions for improvement and maximization of Traffic Policing of Curitiba go through administrative and operational changes would be necessary to remedy the lack of policemen and foremost, the decline of traditionalism that are present in the administration prevent, depleted in this suggestive that are in the midst of the work. it is understood that security is reflected by the absence of risk, and the ostensible policing is built on practices that provide guarantees of security for people, their lives and their heritage. That the ostensible policing is still the best tool to prevent crime and incidence is undoubtedly committed to the transmission of the "sense of security to the people" to the extent that in the ongoing work of police activity soften and / or reduces the feeling infamous of "subjective insecurity", which affects our customer-mor - the society. The population currently experiencing an atmosphere *necandi* in relation to public safety, claiming more and more, every day, step by step, for better security conditions. Due to its constitutional responsibility, the PMPR must improve their delivery of public service, seeking to offer the ostensible policing as a noble product.

KEY WORDS: Ostensible Policing, Traffic Policing, Traffic Surveillance. Empowerment, Creativity.

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

Art.	- Artigo
BPTran	- Batalhão de Polícia de Trânsito
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
GM	- Guarda Municipal
GMC	- Guarda Municipal de Curitiba
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
SMDS	- Secretaria Municipal de Defesa Social
SENASP	- Secretaria Nacional de Segurança Pública
SESP	- Secretaria de Estado da Segurança Pública
VTR	- Viatura
VTR PM	- Viatura Policial Militar
UFPr	- Universidade Federal do Paraná
UOp	- Unidade Operacional

LISTA DE QUADROS

4.2.1 QUADRO DEMONSTRATIVO DO EFETIVO DO BPTRAN E A EVOLUÇÃO DA FROTA DE VEÍCULOS COM RELAÇÃO DE VEÍCULOS POR HABITANTES NA CIDADE DE CURITIBA ANO BASE 1984-2004.....	94
4.3.1 QUADRO DEMONSTRATIVO DO QUANTITATIVO MENSAL DE ACIDENTES E PERCENTUAL DE DIFERENÇA CONSIDERADO A FROTA DE VEÍCULOS -2007	103
4.4.1 QUADRO DEMONSTRATIVO DE ACIDENTES COM E SEM VÍTIMAS SEGUNDO SEUS DIFERENTES TIPOS -2007.....	104
4.5.1 QUADRO DEMONSTRATIVO DE ACIDENTES SEGUNDO SEUS HORÁRIOS E DIAS DA SEMANA-2007	105
4.5.3 COMPARATIVO DO GRÁFICO DO QUADRO 5 COM O ANUÁRIO DE 2006	106
4.6.1 QUADRO DEMONSTRATIVO DE ACIDENTES COM VÍTIMAS NO ESTADO DO PARANÁ SEGUNDO OS DIAS DA SEMANA-2006.	107
4.7.1 QUADRO DEMONSTRATIVO DE ACIDENTES COM E SEM VÍTIMAS SEGUNDO SEUS DIFERENTES TIPOS -2007.....	108
4.8.1 QUADRO DEMONSTRATIVO DE VÍTIMAS FATAIS SEGUNDO O SEXO E FAIXA ETÁRIA -2007.....	110
4.9.1 QUADRO DEMONSTRATIVO POR ACIDENTES COM VÍTIMAS POR CAUSA ANO 2006 -	111
4.10.1 QUADRO DEMONSTRATIVO POR VIAS COM MAIOR NÚMERO DE ATROPELAMENTOS-ACUMULADO-ANO 2007.....	112
4.11.1 QUADRO DEMONSTRATIVO DE NOTIFICAÇÕES DE NATUREZA GRAVE E MÉDIA -PARANÁ -2006.	114

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	13
1.1 PROBLEMA DE PESQUISA	14
1.2 JUSTIFICATIVA	17
1.3 OBJETIVOS	18
1.3.1 Objetivo Geral	19
1.3.2 Objetivos Específicos:	19
2 REVISÃO DE LITERATURA.....	20
2.1 LEGISLAÇÕES ORDINÁRIAS (PECULIARES)	21
2.1.1 Decreto-Lei nº 667-02 Jul 69	21
2.1.2 Decreto-Lei nº 1.072, de 30 de dezembro de 1969.....	21
2.1.3 Decreto nº 88.777, de 30 Set 83	22
2.1.4 Lei nº 6.774, de 08 Jan 76	22
2.2 PROCESSO DE CONHECIMENTO E PESQUISA ORIENTADO PELOS PROGRAMAS DE SEGURANÇA PÚBLICA.....	25
2.3 NECESSIDADE DE Modelos DE GESTÃO ADMINISTRATIVOS E INTEGRATIVOS INSTITUCIONAIS....	29
2.3.1 Modelos de Integração em Trabalhos de Monografias do CAO e CSP.....	32
2.4 A MALHA DE PROTEÇÃO DA SOCIEDADE FORMADA PELO POLICIAMENTO OSTENSIVO – AS GENERALIDADES ATINENTES	37
2.4.1 Aspectos do Conceito do Policiamento Ostensivo	39
2.5 TRÂNSITO - UMA QUESTÃO de COMPORTAMENTO HUMANO.....	42
2.6 TRÂNSITO E A QUESTÃO DE DIREITO NA PROTEÇÃO DA VIDA.....	46
2.6.1 Consciência e Responsabilidade	46
2.6.2 A Questão Conduta e Comportamento no Direito.....	49
2.7 A LEGISLAÇÃO PENAL INCIDENTE ATUALMENTE NOS DELITOS COMETIDOS NO TRÂNSITO	55
2.8 AS CIDADES, OS SEUS CIDADÃOS E O TRÂNSITO	57
2.9 EVOLUÇÃO HISTÓRICA DA LEGISLAÇÃO DE TRÂNSITO NO BRASIL.....	59
2.9.1 DECRETO-LEI N. 2.994/1941 - Primeiro Código De Trânsito.....	59
2.9.2 LEI Nº. 5.108/66 - Segundo Código de Trânsito.....	60
2.9.3 LEI nº 9.503/97 - Terceiro Código de Trânsito	61
2.9.3.1 Principais Alterações da Atual Legislação de Trânsito – Introdução da Lei Seca	62
2.10 LEGISLAÇÃO DE TRÂNSITO BRASILEIRA E O PODER DE FISCALIZAÇÃO DE TRÂNSITO.....	64
2.11 FISCALIZAÇÃO DE TRÂNSITO NA CIDADE DE CURITIBA-BATALHÃO DE POLÍCIA DE TRÂNSITO....	69
2.11.1 Release Histórico do BPTRAN	70
2.11.2 Estrutura do BPTRAN.....	71
2.11.3 Competência Técnica Especializada	72
2.11.4 Competência para Registros de Acidentes	73
2.12 COMPETÊNCIA TÉCNICA LEGAL DE ATUAÇÃO DO BPTRAN NA ATIVIDADE DE TRÂNSITO.....	74
2.12.1 Ordem Pública e Segurança Pública	75
2.12.2 O Policiamento Ostensivo e a Fiscalização no Trânsito.....	78
2.12.3 O Poder de Polícia de Trânsito nos Municípios.....	79
2.12.4 Polilciamento Ostensivo, Definições e Finalidade.....	83

2.12.4.1 Polícia Ostensiva.....	83
2.12.4.2 Policiamento Ostensivo Geral:.....	84
2.12.4.3 Policiamento Ostensivo Especializado:.....	84
2.12.4.4 Patrulhamento	84
2.12.4.5 Preservação da Ordem Pública	84
2.13 O tema TRÂNSITO na atualidade e sua importância na estratégia operacional de atuação.....	85
2.14 a lei seca e os resultados positivos que embasam o pensamento estratégico de potencialização do policiamento de trânsito	87
3 METODOLOGIA.....	90
3.1 CARACTERIZAÇÃO DA PESQUISA.....	90
3.2 COLETA DE DADOS	90
3.3 SISTEMATIZAÇÃO E ANÁLISE	91
4 ANÁLISE E DISCUSSÃO DOS RESULTADOS.....	92
5 PESQUISAS DE CAMPO- EFETIVIDADE E RESPOSTAS.....	121
6 A QUESTÃO DO FORTALECIMENTO DA FISCALIZAÇÃO COMO Estratégia DE DIMINUIÇÃO DE ACIDENTES DE TRÂNSITO E MORTES	125
6.1 PROBLEMÁTICA VARIÁVEL RECURSOS HUMANOS E CRIATIVIDADE FRENTE A NOVOS PROCESSOS DE POLICIAMENTO OSTENSIVO	125
6.2 MAXIMIZAÇÃO DE RESULTADOS COM MINIMIZAÇÃO DE RECURSOS	128
6.3 COMPOSIÇÃO DE FORÇA DO TERRENO PARA FAZER FRENTE A INCIDÊNCIA INFRACIONAL.....	129
6.4 INTEGRAÇÃO INTERNA	132
6.4.1 Integração de Poder de Polícia Específicos.....	132
6.4.2 Integração Fusão-Absorção	132
6.5 INTEGRAÇÃO EXTERNA.....	132
7 CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	133
7.1 Dos Objetivos.....	138
7.2 Das Propostas	139
REFERÊNCIAS	142
APÊNDICE	146
ANEXO I – ANUÁRIO ESTATÍSTICO 2007 – BATALHÃO DE POLÍCIA DE TRÂNSITO.....	150

1 INTRODUÇÃO

Mesmo com a evolução da legislação de trânsito, no contexto mundial, o Brasil é considerado o país com leis brandas. Com a intensificação das campanhas de conscientização, ainda continua, desde muitos anos, recordista em acidentes de trânsito. Para tanto, basta verificar o Suplemento do Jornal Gazeta do Povo, edição de 21 dez 03, conforme dados do DENATRAN (Departamento Nacional de Trânsito), todos os anos 30 mil pessoas são mortas em diversos acidentes tais como colisões, capotagens e atropelamentos.

Contudo, tais dados ainda podem ser agravados considerando as mortes que ocorrem após o acidente, com o atendimento da vítima. Na reportagem do Jornal citado, há a inferência de que o Brasil vive em guerra no trânsito. Há um prejuízo médio de 27 (vinte e sete) bilhões de reais por ano. Somado ao Custo Violência (título de pesquisa na Internet), com seus 35 (trinta e cinco) bilhões de reais, tem-se um custo de 62 (sessenta e dois) bilhões de reais de prejuízos diretos. Daí, a conclusão de que o trânsito brasileiro mata 4 vezes mais do que a guerra do Vietnã. Estas tragédias no trânsito deixam mortos, feridos, prejuízos indiretos e diretos, pessoas que poderiam estar produzindo riquezas, gerando impostos. Somas diversas esvaem dos cofres públicos em atendimentos a acidentados, a exemplo da ocupação dos leitos dos hospitais públicos.

Somente a frota de veículos californianos já supera em muito a frota brasileira. Os Estados Unidos tem uma frota de 133 (cento e trinta e três) milhões de veículos para uma população de 220 (duzentos e vinte) milhões de pessoas, (censo 99-2000). Atualmente, últimos registros apontam uma frota de 180 (cento e oitenta) milhões, a maior concentração de veículos do planeta, quase 1x1 (um veículo por habitante) e os índices de violência no trânsito americano nem podem ser comparados a nossa realidade atual. Nesta esteira, no escopo do trabalho, tem-se que o fator numérico não deve ser levado em conta nas causas de acidentes.

Ainda utilizando-se do exemplo dos Estados Unidos, tem-se que mesmo com uma frota nove vezes maior que a brasileira, os motoristas americanos causam quatro a cinco vezes menos acidente do que a realidade brasileira, fato este comprovado em pesquisa na matéria de 18 maio 2003, p.12, da Gazeta do Povo. O que se deve a este controle?. Pelo que relata a reportagem, tem-se que na realidade americana, o causador do acidente é julgado quase que imediatamente. O Brasil concentra o maior número de fatalidades por grupo de mil veículos, chegando ao índice de 6,8, ou seja, quase 7 pessoas mortas para cada grupo de mil veículos. A França segue o Brasil com o índice de 2,35, seguido pelos Estados Unidos, terceiro colocado neste ranking, com o índice 1,93 e depois o Japão, com 1,32.

Dados da Polícia Rodoviária Federal apontam que 59% dos acidentes são causados pelo excesso de velocidade, e que, as ultrapassagens indevidas somam 40% das ocorrências registradas. Os números não param de mostrar que a imprudência é o principal fator de acidentes. No primeiro semestre de 2004, foram registrados 4.288 acidentes nas estradas federais do Paraná.

Os números demonstram, ainda, que 75% destas ocorrências são falhas humanas, ou seja, 3.216 acidentes poderiam ter sido evitados. Tais fatores ainda são acrescentados pela falta de atenção e a imprudência como causas principais. O clamor de uma legislação mais severa começa a tomar corpo desde o ano de 2004, vindo com a promulgação da “Lei Seca” na tentativa de punir com severidade alguns comportamentos no trânsito como o de dirigir embriagado e de afastar a culpa inconsciente dos crimes de homicídio em acidentes de trânsito, zerando para efeitos punitivos, qualquer teor de álcool no sangue para dirigir.

Há uma necessidade forte da presença do Estado para estes casos, coibindo principalmente a questão comportamental. A matéria da “Quatro Rodas” (edição de novembro de 2007) aponta que:

A maioria dos adolescentes que arriscam a vida em manobras perigosas não é desajustada nem vem de famílias problemáticas, pelo contrário, tem boa condição financeira, estudam em colégios pagos e com pais muito bem casados. Novamente a questão legal confrontando a questão comportamental (Revista Quatro Rodas 2007).

Os mecanismos legais para a punição do infrator são bem claros e categóricos no Novo Código de Trânsito Brasileiro, mais especificamente no artigo 291, remetendo a incidência dos crimes de trânsito com a subsunção do ordenamento do caderno processual e penal, além do previsto nas Leis nº 9.099/95 e 10.259/01. Nesta esteira nuclealizadora tem-se que os ordenamentos pátrios refletem uma nova era na aplicabilidade da lei. A atual legislação de trânsito afasta o princípio da culpa inconsciente para a dolosidade do crime, sendo flagrante delito o motorista dirigir embriagado além de outros artigos que tratam do assunto. Então, o que resta? Muitos eram os comentários dos funcionários dos órgãos de segurança que as incidências dos crimes contra a vida no trânsito ocorriam em razão da brandura da legislação. Esta brandura não mais existe. O que deve ocorrer então no ambiente curitibano para que estes índices venham a ser atenuados e/ou reprimidos? Este será o tema deste estudo.

1.1 PROBLEMA DE PESQUISA

Atualmente, e mesmo numa escala mundial, as perdas de vidas, as lesões e incapacitações provocadas pelos acidentes de trânsito são piores quanto àquelas resultantes de uma guerra. E até mais grave, porque mesmo nas guerras existem períodos de paz e trégua.

Predominantemente, os acidentes de trânsito são uma das principais causas de morte e de perda totais ou parciais, momentâneas ou permanentes, da capacidade de produção de homens adultos com idade entre 20 e 40 anos, ou seja, a população masculina jovem em plena atividade produtiva. Só este aspecto já caracteriza a sua gravidade, pois afetam não só os acidentados e suas famílias, mas, também, toda a economia do país.

Os acidentes, quantitativamente, representam, em no país, o segundo maior problema de saúde pública, só perdendo para a desnutrição. Anualmente, milhares de pessoas morrem ou se ferem em acidentes de trânsito, e mais da metade dos feridos ficam com lesões ou seqüelas permanentes. Comparativamente, é como se cidades inteiras desaparecessem a cada ano, ou tivessem toda a sua população internada em hospitais ou clínicas.

Em todo o mundo, o número de pessoas que morreram ou ficaram feridas ou incapacitadas devido a acidentes de trânsito é maior do que a totalidade de pessoas mortas ou feridas em todas as guerras modernas! Não à toa, a Organização Mundial da Saúde alerta e prevê que, daqui a 20 anos, os acidentes de trânsito representarão a 3ª maior causa mundial de mortes.

No último dia 11 de setembro deste ano, os Estados Unidos, realizaram uma manifestação pelo atentado às Torres Gêmeas.

Neste ato terrorista, cerca de 3000 mil pessoas morreram. No Brasil, o trânsito faz o mesmo número de vítimas todos os meses, índice de fatalidade, quatro vezes maior ao de países desenvolvidos.

O Brasil tem prejuízo anual de R\$ 105 milhões por ano com acidentes de trânsito. São custos com perdas em produção, médicos, previdência social, custos legais, perdas materiais, despesas com seguro e com emergências entre outros. No Rio de Janeiro 41% dos acidentes são causados por excesso de velocidade. É o Estado, onde essas infrações são mais freqüentes, seguidos de São Paulo (28%) e Brasília (21%).

Os atropelamentos são responsáveis por 36% das mortes nas estradas brasileiras. O pedestre só tem chance de sobreviver se o veículo estiver a 30 km/h. Se o motorista estiver a 40 km/h, a chance de óbito vai para 15%. A 60 km/h, a chance de morte cresce assustadoramente, vai para 70%. E, caso o pedestre seja apanhado a 80 km/h, provavelmente não terá qualquer chance de sobreviver. Portanto 64% dos acidentes são causados por falhas humanas, 30% têm origem em problemas mecânicos e apenas 6% são conseqüência de má conservação da via.

As principais causas dos acidentes, conforme é de conhecimento geral e amplamente divulgado na mídia todos os dias, estão ligadas à direção sob efeito de álcool e entorpecentes, trafegar em alta velocidade, inexperiência e falta de conhecimento, além de falta de atenção.

Metade das mortes no trânsito envolve motoristas embriagados, seguindo pela estatística da realidade paranaense. Mesmo em pequenas doses, o álcool prejudica a percepção de velocidade e distância, pode causar dupla visão e incapacidade de coordenação. A pessoa alcoolizada tende, também a retardar naturalmente os seus movimentos e não consegue observar tudo o que acontece no trânsito. Algumas drogas, a exemplo dos famosos "rebites", utilizados para tirar o sono podem fazer o condutor dormir de olhos abertos.

É importante que fabricantes e comerciantes estejam juntos com a sociedade na luta contra o "álcool nas estradas". Isto não é extremamente grave? A educação no trânsito salva vidas e constrói uma melhor sociedade. Leis devidamente compreendidas e acatadas pela população constituem um poderoso

instrumento para a prevenção de acidentes. Atualmente, isto pode ser exemplificado pela norma da obrigatoriedade do uso do cinto de segurança. Sua adoção pela quase totalidade dos motoristas reduziu em muito o número de mortes, ferimentos e lesões graves decorrentes desse tipo de acidente.

A segurança pública é um bem democrático, legitimamente desejado por todos os setores sociais, um direito fundamental da cidadania, obrigação constitucional do Estado e responsabilidade de todos. Há uma necessidade premente das Instituições e de governo encetar esforços na busca pela construção da paz pública e da adoção da transformação estrutural nas ações de segurança pública: o enfoque privilegiado na lógica da prevenção e gestão por derradeiro, na ponta destes serviços, a satisfação da comunidade. Além do que, a reconfiguração da teia social, pacificando as demandas naturais de segurança pública e a sua necessária sensação. As ações das instituições devem ser claras, objetivas e direcionadas conforme os ditames constitucionais capitulado no artigo 37 de nossa carta cidadã.

A Segurança Pública é complexa e dinâmica, exigindo permanente aperfeiçoamento na busca de qualidade e na prestação de serviços públicos. A clássica proposição dos estudos monográficos é sempre propor novas filosofias, sua aplicação e/ou melhorar a atuação já existente no processo de propiciar a sensação de segurança à comunidade que se serve destes serviços do Estado.

Com a sondagem estatística deverão corresponder alguns questionamentos simples, sendo um deles o quantitativo de mortes por acidentes de trânsito, sua origem e, neste sentido, o que as instituições envolvidas podem colaborar para a prevenção/repressão de tais incidências.

Neste caso, abordar-se-ão os processos existentes naquele ambiente de pesquisa e identificar-se-á qual tem mais condições de fazer frente a presente demanda, sua potencialidade autônoma ou integradas com outros órgãos, ou seja, complementação de possíveis diferentes poderes de polícia.

Na abordagem deste tema, a Polícia Militar, necessita detalhar o seu atendimento e ampliar a sua abrangência sempre no sentido de melhorar e qualificar suas atividades para a comunidade paranaense, e neste caso estudado, para a comunidade curitibana.

Depois do arrazoado, descrevendo a problemática desta pesquisa, tendo como amostra a cidade de Curitiba, ter-se-ão delineados os órgãos competentes para a atuação preventiva/repressiva no trânsito, sua forma estrutural e orgânica de atuação, sua administração, e, combinados estas informações, a potencialização deste sistema, tanto em forma autônoma (Polícia Militar) quanto na forma integrada.

1.2 JUSTIFICATIVA

A lei existe. Porém, ela por si só, não tem efeito nenhum sem que haja por parte das instituições responsáveis uma atuação perceptiva da presença do estado na aplicabilidade das sanções ao cidadão infrator, coibindo tais atitudes comportamentais, seja ela administrativa ou penal. Nesta conclusiva, há possibilidade plena de potencializar os serviços prestados a comunidade, sem o discurso vazio de que a falta de efetivo compromete a qualidade dos serviços.

As instituições que ora são responsáveis por determinados serviços podem realizar com mais eficiência suas atividades. Existe um jargão castrense que diz “quando somos pobres em recursos, devemos ser ricos em criatividade”. Neste sentido é que será vetorizado o presente estudo. Quais seriam as alternativas de potencialização das atividades de policiamento ostensivo que poderiam coibir os delitos de trânsito na cidade de Curitiba.

Há uma crença que existe uma lacuna de atuação que precisa ser preenchida, percebida e sentida. Esta sensação é responsável por atitudes de negligência dos motoristas. Certo ou errado? Desta feita, pode-se perfeitamente enveredar nas condicionantes de ajustes internos, onde a administração castrense poderá alterar estruturas orgânicas e administrativas, com adoção de técnicas meramente operacionais. Os reflexos de uma ação mais efetiva do estado, primeiramente, concordante serão que as punições e multas no início de operações contínuas serão altas, porém, os reflexos a médio e longo prazo, colaborarão com a formação de uma consciência punitiva e de respeito à cidadania e aos direitos humanos. A Sociedade será a principal beneficiada, pois haverá a formação de um pensamento social preventivo, vidas serão salvas e pessoas não serão incapacitadas para a atividade diversa, corroborando para um trânsito seguro, um direito de todos. A Polícia Militar então, estará fazendo o seu verdadeiro papel de guardião da nossa constituição, garantindo o direito a vida, entre tantos outros direitos sociais.

Aos que efetivamente realizaram estes procedimentos, como estratégia de atuação, coletaram resultados positivos, como podem ser pesquisados no www.google.com.br, assunto: “resultados da Lei Seca”, podendo-se verificar algumas notícias tais como:

Resultados no Japão podem dar crédito à Lei Seca brasileira 03 | 07 | 2008 Categoria: Ciências Biológicas e Saúde A redução de 38% da mortalidade por acidentes de trânsito associados ao álcool no Japão após a mudança de sua Lei de Trânsito em 2002 [1] pode ajudar os brasileiros a apostarem nos resultados da Lei Seca no país. Esta lei, sancionada pelo presidente Lula no último dia 19, prevê maior rigor contra o motorista que ingerir bebidas alcoólicas.[2] A mudança indica que o Brasil segue caminho semelhante ao do Japão: enquanto aqui o nível de tolerância no momento é de 2 dg de álcool por litro de sangue (equivalente a um chope), no país nipônico ele é de 3 dg/l sangue.[3](<http://www.japao.org.br/modules/news/article.php?storyid=277>).

Lei Seca oferece resultados positivos, avalia Sejusp Campo Grande (MS) - A aplicação da Lei Seca foi avaliada hoje (16) durante uma reunião na Secretaria de Justiça e Segurança Pública (Sejusp). Além de integrantes do poder público, a sociedade civil organizada também participou da avaliação que, por unanimidade, considerou positivas as ações para o efetivo cumprimento da legislação.

A operação Cidadania, que vêm sendo realizada pela polícia em diversos bairros da Capital, tem dado resultado. Dados mostram que, em uma semana, o índice de criminalidade caiu em 17%, percentual considerado como "muito positivo", segundo o superintendente de ações de Segurança Pública, André Matsushita. Ele acrescenta ainda que índices como esses foram obtidos depois de alguns meses de operação. (<http://www.clicnews.com.br/politica/view.htm?id=77179>)

Tantos outros trabalhos científicos abordaram sem dúvidas a Violência e a atividade de policiamento ostensivo em análise ao comportamento humano e a punição. Há uma tendência de muitos pensarem que os acidentes são acontecimentos fortuitos, que ocorrem ao acaso e, por isso, pouco se pode fazer para preveni-los. A maioria deles não ocorreria se as pessoas estivessem alerta às providências adequadas para evitá-los.

O trânsito é um espaço de vida pública, de cidadania e de democracia. É onde as pessoas se encontram, se cruzam se movimentam. Por isso, faz-se necessário haver respeito mútuo com relação às normas coletivas que garantem a liberdade de circulação de cada um. O automóvel é o veículo que mais atropela; na seqüência vêm os ônibus e as motocicletas. A outra grande incidência de acidentes após os atropelamentos, são as quedas, em geral de motocicletas e bicicletas – cerca de metade dos acidentados em motos não faz uso do capacete, o que é contra a lei. O §2º do artigo 1º do CTB prevê:

O trânsito, em condições seguras, é um direito de todos e dever dos órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito, a estes cabendo, no âmbito das respectivas competências, adotar as medidas destinadas a assegurar esse direito". Assim todo cidadão tem o direito a um trânsito seguro, contudo cabe também a ele contribuir para um trânsito mais humano e seguro para todos, cabendo aos órgãos e entidades que pertencem ao Sistema Nacional de Trânsito (SNT) adotar todas as medidas para assegurar. (BRASIL, 1997)

Neste sentido, e principalmente, justificando a planificação deste estudo, o desdobramento das ações de potencialização da fiscalização de trânsito na cidade de Curitiba bem como os benefícios que trarão a sociedade local, contribuirão derradeiramente, para a salvaguarda da vida e da garantia de uma sociedade mais humana e concretizada na filosofia de nossa constituição social-democrata. A participação da Polícia Militar, integrada ao sistema de segurança pública estadual, é por deveras, muito importante para a concretização e materialização das garantias constitucionais do direito à vida.

1.3 OBJETIVOS

Neste item serão apresentados o objetivo geral e os objetivos específicos.

1.3.1 Objetivo Geral

Propor melhoramentos/potencialização nas ações de policiamento ostensivo na cidade de Curitiba, tanto preventivo quanto repressivo (notificações) principalmente aos delitos de trânsito contra a vida.

1.3.2 Objetivos Específicos:

- a. Pesquisar os delitos de trânsito na cidade de Curitiba, os homicídios destes, ocorridos no período de pesquisa, ano 2007, junto aos órgãos competentes para formatação cognitiva em forma gráfica e tabular;
- b. Verificar estudos e legislações específicas sobre a matéria "trânsito", sua eficiência e possíveis resultados das ações de policiamento ostensivo;
- c. Discriminar, pormenorizadamente, os agentes públicos responsáveis em cada área de atuação, seus pontos em comum e sua eficiência nas atividades de prevenção contra os delitos de trânsito;
- d. Elaborar sugestões de propostas de potencialização, autônoma e integradas, das ações preventivas e repressivas (proativas e reativas) no policiamento ostensivo.

2 REVISÃO DE LITERATURA

Definidos o roteiro de pesquisa e seus conteúdos, tem-se a formação do marco teórico, em que se abordaram as mortes decorrentes de acidentes de trânsito e a ação da Polícia Militar, integrada ou autonomamente, frente a esta triste estatística. Neste sentido, invocando como malha primária de competência, o estatuído na Constituição Federal, Estadual, quanto a competência pelo policiamento ostensivo, como se pode constatar nos respectivos textos.

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

I - ;

II - ;

III-;

IV-

V -Polícias Militares e Corpos de Bombeiros Militares.

§ 5º - Às Polícias Militares cabem a polícia ostensiva e a preservação da ordem pública; aos Corpos de Bombeiros Militares, além das atribuições definidas em lei, incumbe a execução de atividades de defesa civil.

§ 6º- Às Polícias Militares e Corpos de Bombeiros Militares, forças auxiliares e reserva do Exército (grifo nosso), subordinam-se, juntamente com as Polícias Civis, aos Governadores dos Estado, do Distrito Federal e dos Territórios. (BRASIL, 1988).

DA SEGURANÇA PÚBLICA

Art. 46 - A segurança Pública, dever do Estado, direito e responsabilidade de todos, é exercida, para a preservação da ordem pública e incolumidade das pessoas e do patrimônio, pelos seguintes órgãos:

I - Polícia Civil;

II-Polícia Militar.

Ao mencionar-se, “polícia ostensiva” e a “preservação da ordem pública”, em vez de “policiamento ostensivo”, estende-se o conceito, levando-o além do planejamento e da execução e, quando se deixa de o atribuir a outro órgão, estabelece-se a exclusividade. Quando menciona preservação da ordem pública, a Constituição, vincula o n.º 5 ao caput do próprio art. 144. Assim depreende-se que Segurança Pública é exercida para a preservação da ordem pública, cabendo esta às polícias militares. Desta forma, ficou clara a preferência do constituinte pela constância da prevenção ostensiva à eventualidade da ação repressiva.

Reafirmando os preceitos contidos na Carta Magna, a Constituição do Estado do Paraná, trouxe o embasamento em nível Estadual para a execução das atividades Policiais Militares, nos seguintes termos:

Art. 48 À Polícia Militar, força estadual, instituição permanente e regular, organizada com base na hierarquia e disciplina militares, cabe a polícia ostensiva, a preservação da ordem pública, a execução das atividades de defesa civil, preservação e combate a incêndios, buscas, salvamento e socorro públicos, o policiamento de trânsito urbano e rodoviário, de florestas e de mananciais, além de outras formas e funções definidas em lei. (PARANÁ, 1990).

2.1 LEGISLAÇÕES ORDINÁRIAS (PECULIARES)

2.1.1 Decreto-Lei nº 667-02 Jul 69

Em 1969, em 02 de julho, o Governo Militar emitiu o Decreto-Lei nº 667, que teve por escopo, reestruturar as Polícias Militares. Não houve grandes mudanças nas atribuições. As redações dos artigos 2º do Decreto-Lei nº 317 e o 3º da 667, possuíam equivalente redações, exceto na letra “a”, que estabelecia:

Art. 3º....

a) executar, com exclusividade, ressalvadas as missões peculiares das Forças Armadas e os casos estabelecidos em legislação específica, o policiamento ostensivo, fardado, planejado pelas autoridades policiais competentes, a fim de assegurar o cumprimento da lei, a manutenção da ordem pública e o exercício dos poderes constituídos (BRASIL 1969);

2.1.2 Decreto-Lei nº 1.072, de 30 de dezembro de 1969

Outro marco importante na legislação castrense, que originou as estruturas das Polícias Militares e sua competência, foi o Decreto-Lei nº 1.072, de 30 de dezembro de 1969, vindo a alterar a redação da letra “a”, do artigo 3º do Decreto-Lei nº 667/69, que passou ao seguinte texto:

a) executar com exclusividade, ressalvadas as missões peculiares das Forças Armadas, o policiamento ostensivo, fardado, planejado pelas autoridades policiais competentes, a fim de assegurar o cumprimento da lei, a manutenção da ordem pública e o exercício dos poderes constituídos.(BRASIL 1983).

Com a eliminação da expressão “os casos estabelecidos em legislação específica”, contida no Dec. Lei 667/69, deu por derradeiro o efeito legal de extinguir todas as organizações fardadas, que detinham algum Poder de Polícia.

Nesta época se deu a extinção de algumas instituições, que tinham os seus efetivos uniformizados, como exemplo as Guardas Cíveis, as Inspetorias de Trânsito e as Polícias Rodoviárias Estaduais.

No caso paranaense, é o exemplo dos Guardas Rodoviários Estaduais, sob a égide do Departamento Estadual de Estradas e Rodagem, (D.E.R.), sendo o seu

efetivo, incorporado a Polícia Militar do Paraná, com quadro em extinção. Uma instituição, mesmo não prevista em lei, foi mantida: A Polícia Rodoviária Federal.

2.1.3 Decreto nº 88.777, de 30 Set 83

Este Decreto veio regulamentar a aplicabilidade do Decreto-Lei nº 667-02 Jul 69. Nesta norma regulamentadora, estão inseridos todas as responsabilidades e competências na atividade de policiamento ostensivo. Ainda, dá-se a forma administrativa das Unidades Policiais Militares. No texto inicial, tem-se o seguinte:

Art. 1º - Fica aprovado o Regulamento para as Polícias Militares e Corpos de Bombeiros Militares (R-200), que com este baixa.

Art. 2º - Este Decreto entra em vigor na data de sua publicação, revogados os Decretos nº 66.862, de 08 de julho de 1970, e nº 82.020 de 20 de julho de 1978, e as demais disposições em contrário. BRASÍLIA, DF, 30 de setembro de 1983, 162º da Independência e 95º da República. (BRASIL 1983).

Na esteira das ordenações jurídicas que destinam competências às Instituições Policiais Militares na execução do Policiamento Ostensivo, em obediência a "Lex Maximus", e demais praxes processuais legiferante, o estado do Paraná, regulamentou o Decreto nº 88.777, de 30 Set 83, por meio da Lei Estadual sob o nº 6774, datada de 08 Jan 76, denominada de Lei de Organização Básica da Polícia Militar do Estado do Paraná, dispondo sobre a organização básica da instituição e dando outras providências.

2.1.4 Lei nº 6.774, de 08 Jan 76 ¹

Vigendo nos dias atuais, a denominada lei, regulamenta o Decreto Lei nº 667, discorre sobre as competências, responsabilidades, atribuições de missões e principalmente, a forma estrutural administrativa atual.

CAPÍTULO ÚNICO

DESTINAÇÃO, MISSÕES E SUBORDINAÇÃO

Art. 1º. A Polícia Militar do Estado do Paraná – PMPR, considerada força auxiliar, reserva do Exército, organizada com base na hierarquia e na disciplina, em conformidade com as disposições do Decreto-Lei nº 667, de 2 de julho de 1969, destina-se à manutenção da ordem pública na área do Estado do Paraná.

Art. 2º. Compete à Polícia Militar:

I - executar, com exclusividade, ressalvadas as missões peculiares às Forças Armadas, o **policiamento ostensivo (grifo nosso)**, fardado, planejado pelas autoridades policiais competentes, conceituadas na legislação federal pertinente, a fim de assegurar o cumprimento da Lei, a manutenção da ordem pública e o exercício dos poderes constituídos;

¹ Redação original.

II - atuar de maneira preventiva, como força de dissuasão, em locais ou áreas específicas, onde se presume ser possível a perturbação da ordem;

III - atuar de maneira repressiva, em caso de perturbação da ordem, precedendo o eventual emprego das Forças Armadas;

IV - atender à convocação do Governo Federal em caso de guerra externa, ou para prevenir ou reprimir grave subversão da ordem, ou ameaça de sua irrupção, subordinando-se ao Comando da 5ª Região Militar, para emprego em suas atribuições específicas de Polícia Militar e como participante da defesa territorial;

V - realizar serviços de prevenção e de extinção de incêndios, simultaneamente com o de proteção e salvamento de vidas e material nos locais de sinistro, bem como o de busca e salvamento, prestando socorros em caso de afogamento, inundações, desabamentos, acidentes em geral, catástrofes e calamidades públicas.

Art. 3º. A Polícia Militar, nos termos da legislação federal pertinente, subordina-se operacionalmente ao Secretário da Segurança Pública do Estado do Paraná.

Art. 4º. A administração, o comando e o emprego da Corporação são da competência e responsabilidade do Comandante-Geral, assessorado e auxiliado pelos órgãos de direção. (PARANÁ 1976)

Depois do enfoque da competência originária, dar-se-á esteiramento nas demais competências em legislações atinentes a cada órgão envolvido na atividade de trânsito.

Respeitada então as ordenações supraconstitucionais, na esteira cognitiva deste trabalho, têm-se os supedâneos basilares da atuação da Polícia Militar do Estado do Paraná, na sua responsabilidade constitucional e residual, no que tange a proteção a vida e ao direito do cidadão ao trânsito seguro, conforme a Lei nº 9503, 23 Set 97, atual Código de Trânsito Brasileiro:

Art. 1º O trânsito de qualquer natureza nas vias terrestres do território nacional, abertas à circulação, rege-se por este Código.

§ 1º Considera-se trânsito a utilização das vias por pessoas, veículos e animais, isolados ou em grupos, conduzidos ou não, para fins de circulação, parada, estacionamento e operação de carga ou descarga.

§ 2º O trânsito, em condições seguras, é um direito de todos e dever dos órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito, a estes cabendo, no âmbito das respectivas competências, adotar as medidas destinadas a assegurar esse direito.

§ 3º Os órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito respondem, no âmbito das respectivas competências, objetivamente, por danos causados aos cidadãos em virtude de ação, omissão ou erro na execução e manutenção de programas, projetos e serviços que garantam o exercício do direito do trânsito seguro.

§ 5º Os órgãos e entidades de trânsito pertencentes ao Sistema Nacional de Trânsito darão prioridade em suas ações à defesa da vida, (grifo nosso) nela incluída a preservação da saúde e do meio-ambiente.

Seção II

Da Composição e da Competência do Sistema Nacional de Trânsito

Art. 7º Compõem o Sistema Nacional de Trânsito os seguintes órgãos e entidades:

I - o Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN, coordenador do Sistema e órgão máximo normativo e consultivo;

II - os Conselhos Estaduais de Trânsito - CETRAN e o Conselho de Trânsito do Distrito Federal - CONTRANDIFE, órgãos normativos,

consultivos e coordenadores;

III - os órgãos e entidades executivos de trânsito da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios;

IV - os órgãos e entidades executivos rodoviários da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios;

V - a Polícia Rodoviária Federal;

VI - **as Polícias Militares dos Estados** (grifo nosso) e do Distrito Federal; e

VII - as Juntas Administrativas de Recursos de Infrações - JARI.(BRASIL, 1997).

Seguindo a sustentação da presente sugestiva temática, passar-se-á fundamentar a legislação de trânsito, conforme o Código de Trânsito Brasileiro, conhecido como CTB, bem como trabalhos monográficos que tratem do assunto crimes de trânsito e outros no gênero, apresentado na monografia, apoiados nos endereços eletrônicos via web.

2.2 PROCESSO DE CONHECIMENTO E PESQUISA ORIENTADO PELOS PROGRAMAS DE SEGURANÇA PÚBLICA

Diante das perspectivas normais dos Programas de Governo em relação a segurança, notório oportuno abrir este capítulo a fim de dar segmento ao processo de pesquisa e sua fundamentação de seu marco teórico. O que se cita neste compêndio e demais assertivas é que há uma preocupação uniforme no Brasil em relação ao assunto Segurança Pública.

Diga-se ainda que os governos anteriores e, seguindo nesta senda, os vindouros ainda continuarão a buscar modelos de segurança pública para arrefecer a Sensação de Insegurança da comunidade em geral. As Polícias Militares, oriundas da 2ª Linha do Exército se comportam como as Instituições Militares de 1ª Linha. No entanto, diferentemente da guerra declarada com inimigos certos, a violência é uma guerra ingrata, sem inimigos declarados e sem convenções de tréguas e tratamento com a população.

Todos os estudos monográficos são gerados de pensamentos estratégicos, com vista a arcabouçar a biblioteca acadêmica e atualmente, produzir conhecimento para a Universidade Federal, o que vem a ser muito importante para este contexto. Para isso, importante salientar que esse conhecimento viesse conduzido pelas filosofias e conteúdos governamentais, sem que, os assuntos se extraíssem de seu eixo comum no processo do conhecimento e na construção de idéias.

Toda a sistemática de condução e pesquisa dos anseios sociais está capitulada nos Programas de Segurança Pública Federal e Estadual. Baseando o conhecimento deste estudo, optou-se por seguir a fundamentação teórica nos referidos programas. Assim, em referência a questão de que o administrador público em todas as esferas, deve compelir ao fortalecimento de suas instituições para dar frente a necessidade de combater o crime em todas as suas esferas. Por isso, há que adotar políticas de “integração de forças no terreno”. Isto é exatamente que fazem os verdadeiros generais de guerra, não desperdiçam esforços. Eles devem ser aglutinados em sentido a fazer uma frente a uma adversidade, além da aplicação de um Plano Estratégico de mobilização.

Assim, com o fito claro de fundamentar este argumento, tem-se então o contido no Plano Nacional de Segurança Pública:

Plano Nacional de Segurança Pública

Parte I: Marco Referencial

1. O Cenário

As diretrizes do SUSP – Sistema Único de Segurança Pública –, previstas no Plano Nacional de Segurança, postulam que, tanto na elaboração, quanto na execução das políticas para a segurança pública, os municípios passem a ter um lugar de destaque, o que implica novas possibilidades de enfrentamento para o problema da violência urbana. Na nova política, foi dada atenção especial ao conteúdo dos seguintes pontos: a nova abordagem da problemática da violência e da segurança, o novo sujeito da gestão pública e as alianças locais (correspondentes à unidade [1.5] do primeiro capítulo

do Plano Nacional); reformas substantivas na esfera municipal, referentes, sobretudo, à Guarda Municipal, e à violência contra as mulheres, os negros e as minorias (correspondentes aos capítulos 4 e 8 do Plano, respectivamente).

Canais de Interação

A criação de canais de cooperação é condição necessária para o sucesso de políticas municipais de prevenção.

a) **Âmbito Intergovernamental:** implementar ações municipais que estejam em sintonia e ajustar-se de forma complementar com aquelas desenvolvidas na esfera estadual e federal. Convênios e protocolos de permuta de informações e de cooperação devem articular as competências dos diversos órgãos da segurança pública e da Justiça criminal. A descrição dos meios pelos quais esta cooperação deve se dar e a exposição da consistência dos programas e ações previstos, no contexto geral do SUSP, devem também integrar o universo de reflexão e compromisso dos planos elaborados;

b) **Âmbito Regional²⁰:** estabelecer a criação de estruturas destinadas à gestão metropolitana e intermunicipal que podem traduzir-se na criação de consórcios intermunicipais, conselhos gestores interinstitucional e mesmo fóruns de prefeitos e municípios, voltados para a articulação e o intercâmbio de experiências. O desdobramento de ações integradas, sobretudo nas regiões metropolitanas, possibilita uma vasta gama de resultados, como a racionalização financeira e gerencial em muitos campos (políticas de formação, sistemas de informação, etc);

c) **Com órgãos da Segurança Pública:** desenvolver sistema de mapeamento de ocorrências criminais, permanentemente alimentado por informações que sejam processadas rapidamente, é um instrumento indispensável para policiais, guardas municipais, gestores e planejadores. Para colocá-lo em funcionamento é necessário, além de tecnologia adequada, um bem estruturado sistema de integração dos vários atores envolvidos no trabalho de segurança, como a Guarda Municipal (onde ela existe) e as Polícias Civil e Militar. **Lembremos, por ora, que no que diz respeito à integração, as duas polícias e a Guarda Municipal são apenas três dos muitos atores envolvidos. (Grifo nosso).**

Sistema Integrado de Ações

A Matriz integrada de gestão articula quatro linhas de ação integradas:

Sistema integrado de estratégias e promoção da segurança local, ou coordenação sistêmica de projetos multissetoriais de Prevenção da Violência;

Sistema integrado de informações, monitoramento e avaliação, através de um banco de dados com diagnóstico da dinâmica criminal, que torne acessível, às instituições públicas do município e da região metropolitana pertinentes, os indicadores da criminalidade e os indicadores sociais, enriquecendo o conhecimento especializado, o qual também se beneficiaria de debates na comunidade e de pesquisas científicas;

Criação de um sistema integrado de formação, através da capacitação e do treinamento, na área de segurança municipal e prevenção da violência urbana, de gestores e operadores dos serviços de segurança pública (guardas civis, polícia comunitária) e dos serviços sociais (agentes de saúde, educadores, assistentes

sociais e conselheiros tutelares);

Criação de um sistema integrado de controle interno, externo e de participação social, através de diferentes canais de comunicação (mídia, jornal interno) e participação (fóruns e conselhos municipais), de ouvidorias e mecanismos do tipo disque-denúncia.

2.5. Planejamento e Execução

Para que estas ações integradas se implementem e desenvolvam, será necessário que o processo transite entre os seguintes estágios:

- 1) Diagnóstico das dinâmicas criminais e dos fatores de risco (seja de vitimização, seja de recrutamento pelo crime), locais e gerais;
- 2) Plano de ação, que seja capaz de formular uma agenda, identificar prioridades e recursos, e estipular metas. Sua implementação importa em tarefas de coordenação e na garantia de cumprimento de metas e cronogramas. É conveniente implantar projetos piloto e observá-los, criticamente, como experimentos-demonstração;
- 3) Avaliação (não só dos resultados, também do processo), seguida do monitoramento, que significa a correção de rumo ditada pela constatação dos erros. O planejamento racional dessas operações complexas e interligadas pode ser sistematizado conforme o quadro de diretrizes orientadoras abaixo:

Integração Operacional da Polícia Federal e da Polícia Rodoviária Federal e entre as Polícias Militar e Civil

- Propor ações de repressão conjunta entre as polícias Federal e Rodoviária Federal de modo a intensificar e incentivar sua integração operacional. Estimular a melhor integração entre as polícias civil e militar mediante harmonização das respectivas bases territoriais, sistemas de comunicação e informação, treinamento básico e planejamento comum descentralizado. (BRASIL 2002)

Plano Estadual de Segurança Pública,

INTEGRAÇÃO OPERACIONAL

Atualmente as áreas geográficas de atendimento dos órgãos de Segurança Pública do Estado do Paraná estão parcialmente unificadas, na Cidade de Curitiba. Quando se trata, porém, do interior, as Subdivisões, Batalhões, Corregedorias de Áreas e Seções do Instituto de Criminalística não se correspondem, o que dificulta uma atuação integrada em prol do cidadão.

Essa compatibilização de área geográfica operacional permitiria:

- “ Mensurar, por área de atuação conjunta, o nível de satisfação da população, a integração polícia X comunidade, o aumento ou redução do número de ilícitos, eficiência, a eficácia e qualidade das ações e operações desenvolvidas, os meios disponíveis, e outros quesitos necessários que possibilitam a plena avaliação dos recursos disponibilizados em cada área;
- “ Racionalizar recursos, evitando superposição ou duplicidade de esforços ou de meios empregados;
- “ Evitar conflito de competência;
- “ Atender de forma mais satisfatória, eficiente e eficaz, as necessidades da população em termos de segurança pública.

Programa de Reorganização Institucional

Projeto de Diagnóstico Institucional (absolutamente prioritário para guiar o Plano Estadual que deverá ser apresentado para o ano de 2004);

Projetos/Ações de Modernização de Práticas de Gestão
(Recomendado) Projetos/Ações de Adoção de Protocolos de Cooperação com as Agências da Justiça Criminal

Projetos/Ações de Adoção de Novas Metodologias de Ação Policial, com destaque para Projetos relacionados a Polícia Comunitária e Mediação de conflitos;

(Recomendado) Projetos/Ações de Adoção de Novos Procedimentos Institucionais, com destaque para projetos de Adoção Integrada de Termos Circunstanciados e projetos de Agilização do Inquérito;

Projetos/Ações de Integração Operacional, com destaque para projetos de Integração do tipo Áreas Integradas de Segurança Pública e projetos de Centros Integrados de Operação Policial. (PARANÁ 2002)

Percebe-se então que os estudos monográficos deveriam vir acompanhados de chancela dos referidos programas, que vêm a ser a carta norte em relação à construção e a formação do processo do conhecimento acadêmico, principalmente na formação de projetos e sugestivas chanceladas pela própria Universidade Federal do Paraná.

2.3 NECESSIDADE DE MODELOS DE GESTÃO ADMINISTRATIVOS E INTEGRATIVOS INSTITUCIONAIS

Para verificar a importância do tema, as citações supra reforça a importância da integração de esforços. Ora, neste caso o mais importante seria dizer sobre o devido complementamento do poder de polícia visto que em determinado momento cessa a competência técnica de determinado órgão estatal onde ela viria ser a complementada pelo outro.

É o caso do Guarda Municipal de Curitiba, que se vê em determinada situação que envolve essencialmente um problema de trânsito, visto que não tem competência legal e técnica para atuar, deve acudir-se numa parceria mais próxima, dependendo do grau de violação infracional. Polícia Militar ou Diretran.

Um exemplo de integração de Poderes de Polícia Específicos está na AIFU (Ação Integrada de Fiscalização Urbana).

A Ação Integrada de Fiscalização é uma iniciativa da Polícia Militar, que uniu outros órgãos Estaduais, Municipais e Federais, com o objetivo de fiscalizar os estabelecimentos comerciais que fomentam ocorrências policiais, que não contribuem com a qualidade de vida do entorno e àqueles que, habitualmente, produzem ruídos acima do tolerável pela Lei Ambiental, prevenindo e protegendo a população usuária destes comércios, bem como, a população que reside nas proximidades. A união compartilhada de esforços multiplicou os benefícios para a comunidade e mostrou ao povo o verdadeiro controle sobre as ações delituosas.

As abordagens e fiscalizações têm como foco as boates, saunas, casas noturnas, bares, caraoquês, postos de combustíveis, bailões, motéis, hotéis de alta rotatividade, pensões e congêneres. Locais esses que apresentam reiterados acionamentos ao telefone de **Emergência 190**, bem como, extrapolam a competência de atuação de cada órgão com responsabilidade na fiscalização.

Por intermédio de ações conjuntas dos supracitados órgãos, as quais serão de cunho:

- a. fiscalizador;
- b. preventivo;
- c. protetivo;
- d. repressivo.

Então, se este modelo atualmente é exitoso, deveria ser tema de monografia a fim de conceituar e propor novos modelos de atuação integradas.

Geralmente na Polícia Militar o modelo de recomposição de Malha Operacional adotados para dar frente a criminalidade, adotou-se a estratégia de decomposição estrutural. Entre elas poderia se dar o exemplo do Grupo Águia. Nos anos 80 e 90 a fim de fazer frente a criminalidade especializada em furtos e roubos de ônibus de passageiros interestaduais, com envolvimento de membros de ambas as polícias, o Grupo Águia originou-se com a decomposição estrutural de parte da PM 2 e das P/2 de algumas unidades operacionais do estado. No governo atual, o

referido Grupo foi abolido. Mas este modelo demonstra a retórica histórica da decomposição de força, ou para exemplificar melhor o “fatiamento” dos recursos materiais e humanos existentes.

Veja-se o infográfico abaixo, extraído do Trabalho Acadêmico do CSP Integração PM x PC de 2006:

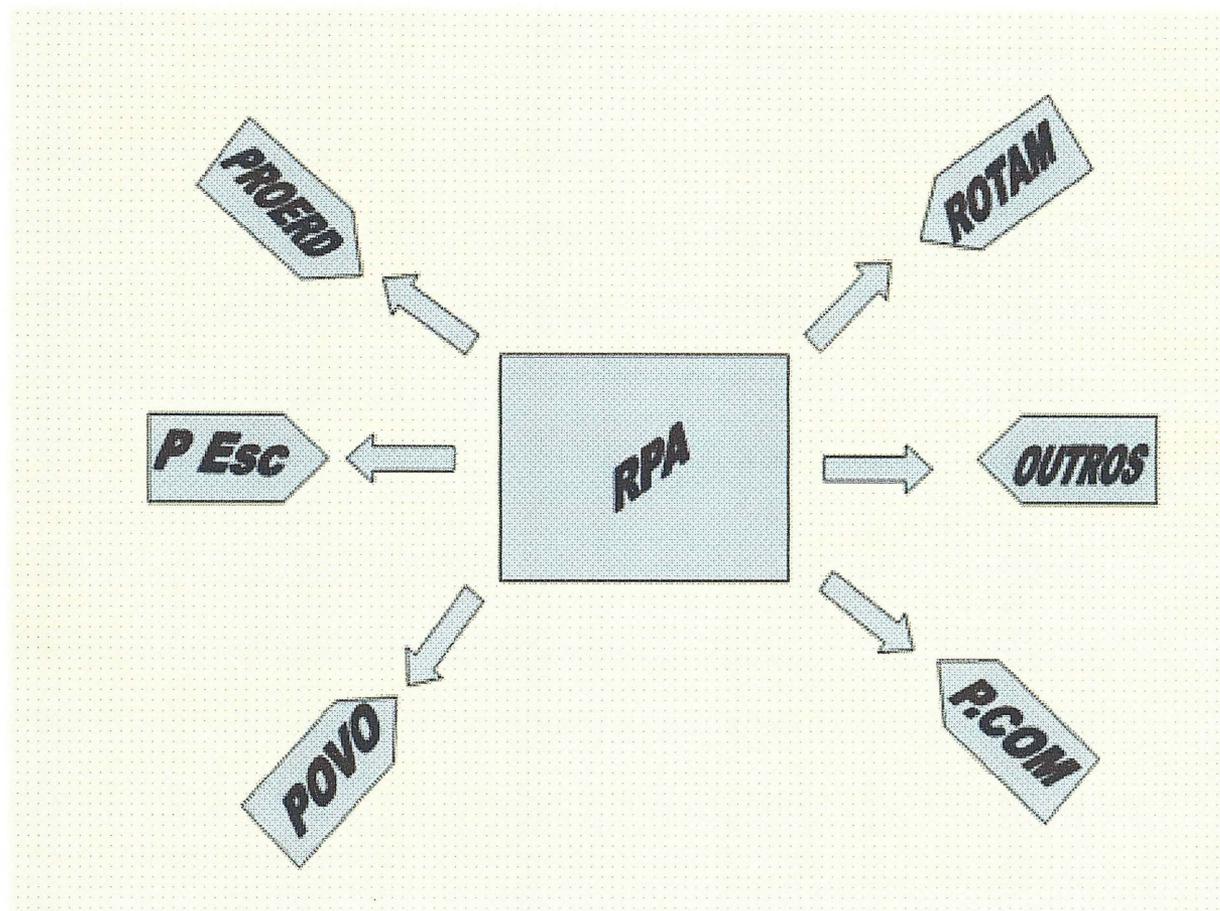


Figura 1. Infográfico Modelar de Composição de Programas

FONTE: APARECIDA, Diagnostico Integração Policia Militar e Polícia Civil, pág 89. do CSP 2006.

Sendo breve nesta explanação, o infográfico demonstra muito bem o que fora realizado durante anos e anos de administração em que a composição de Programas de Segurança Pública não corresponde com o aumento do efetivo e sim com a decomposição dos recursos existentes. Havendo, nesta esteira, o enfraquecimento da malha operacional primária de Proteção Social.

O modelo da AIFU reverte parcialmente este quadro. É um modelo bom para estudos e análises operacionais em vista da razão de que a Polícia Militar não compõe uma força tarefa sozinha, e sim com a composição de vários poderes de polícia oriundos de outros órgãos do estado e município, que efetiva uma verdadeira eficiência na atividade secundária, atingindo os seus efeitos na malha primária de proteção social, efetivando na consciência coletiva a Sensação de Segurança. Qualquer emprego e operações repercutem positivamente para a Segurança Pública e neste sentido, será abordado no tema desta monografia mais adiante.

Outro ponto interessante para ser abordado em relação a inversão do infográfico na figura nº01, e que atualmente, o Programa Educacional de Resistência às Drogas e a Violência sofreu um processo integrativo. Por determinação do Comando-Geral houve a transferência do efetivo e recursos materiais do PROERD para o Batalhão de Patrulhamento Escolar Comunitário.

Vê-se que a administração está no caminho certo para a reversão do modelo desintegrativo. Contudo, em face de ser recente tal integração, prudente que se faça dentro de critérios técnicos e bem definidos estrategicamente, em face de haver o processo integrativo nocivo para ambas ou para uma das partes que fora integrada ou absorvida.

2.3.1 Modelos de Integração em Trabalhos de Monografias do CAO e CSP

A cultura da integração não é recente e pode-se muito bem verificar na relação de monografias e trabalhos acadêmicos realizados na Academia Policial Militar do Guatupê e constatou-se isto com a pesquisa bibliográfica. Esta integração tanto pode ser de origem externa, ou seja, a integração da PM e a comunidade, ou como sugestão de modificações da estrutura administrativa. Ou seja, tanto em forma de relacionamento institucional e comunidade, que produz um efeito psicológico na população em geral, como forma de visualizar as instituições (exomarketing) ou ainda, uso da criatividade no sentido de melhorar a funcionalidade administrativa. Ambos os campos de atuação são férteis. Estes assuntos são diversificados conforme segue:

Quadro 1. Trabalhos Acadêmicos do CSP e CAO 1984-2005

A Polícia Militar do Paraná e os Conselhos Comunitários de Segurança	Rodrigues; Kretschmer	1984
Programa educacional de resistência as drogas	Ubiratan; Fernandes	1994
Objetividade e eficácia no atendimento de acidentes de trânsito no perímetro urbano	Cabral, Luiz Carlos de Oliveira	1994
A integração da criança e do adolescente pela PM como forma de recuperação: desde o encaminhamento	Mello, Celso José	1994
A participação da comunidade na gestão da Polícia Militar	Conceição, Antonio Aurélio Alves Chaves da	1995
Unificação de aquartelamento PM/BM em cidades de até 100.000 habitantes.	Binder Filho, Hermes.	1996
O controle de trânsito urbano e os municípios.	Agiar, Carlos Antonio de.	1996
Polícia interativa com qualidade total.	Gonçalves Filho, Sebastião.	1996
O policiamento ostensivo de trânsito; uma investigação das causas e efeitos com morte violenta no trânsito urbano.	Cruz Neto: Manoel da	1996
Unificação das Polícias: o enfoque da comunidade	Salata, Nilson Luiz Cordeiro	1996
Polícia Estadual: uma proposta de unificação da Polícia Judiciária e Polícia Administrativa	Lara, Fernando Faria de	1997
Como melhorar a integração entre a PM e a comunidade	Kogut, Aparecida, Cardoso	1998
PM de ciclo completo nos municípios com até 10.000 habitantes	Vilmar, Zanlucas, Guerra	1998
A atuação da Polícia Estadual de ciclo completo na atividade de trânsito urbano, em face da municipalização de aspectos da fiscalização	Diniz; Borges; Salomão	1998

Unificação das Polícias estaduais	Castro, Hugo D; Paluch, Oscar & Ludwig, Roberto	1997
Um programa educacional....- PROERD, drug abuse ...	Margraf, Ildemar & Porcides, João Luiz Zilli	1999
A nova estratégia da Polícia Militar em face da municipalização do trânsito	Souza, Valterlei Mattos de	2001
Polícia Comunitária sob a ótica da criminologia: preceitos práticos de integração	Tortato, Maurício	2001
Proposta de estruturação e funcionamento de um centro de pesquisas na PMPR	Oliveira, Anselmo José de	2001
Integração de esforços entre órgãos federais, estaduais e municipais: solução para a segurança pública	Peres, Renato Ribeiro	2001
O policiamento comunitário: sua implantação em Curitiba	Silva, Ailton Lino da	2001
A substituição por civis de parcela de Policiais Militares que trabalham nos órgãos de direção e apoio da PM do Paraná	Leandro, Ademir	2001
Reestruturação do BPFlo, perante a nova realidade constitucional, atuando como Batalhão de Policiamento Ambiental	Hunzicker, Luiz Carlos	2001
Participação comunitária na segurança pública: experiência das associações de moradores em Londrina	Cieslak, Altivir	2002
Proposta para a integração das informações na área da Segurança Pública	Ota, Lauro	2002
Integração dos serviços policiais no combate à criminalidade na região de fronteira do Paraná	Rosa, Washington Alves da	2002
Aplicação de deficientes físicos nas atividades da Polícia Militar do Paraná	Lima, Antonio Olímpio Ramires	2003
A participação do município na segurança pública	Costa, Walfrido Takasaki	2003
A segurança pública nos municípios com perspectiva de criação da Polícia Municipal	ARAUJO, Jorge de	2004
Aferição dos índices de criminalidade e violência – para efeito de direcionamento do policiamento ostensivo na área do 13º BPM	SOUZA, Braz José de	2004
Integração do SIATE e SAMU em Curitiba, no ano de 2004	DONADELLO, Hércules William	2004
Batalhão de eventos e operações na cidade de Curitiba e sua região metropolitana	CABRAL, João Jayme	2004
Ciclo completo de polícia: fator de profilaxia social	NEVES, Waldir Copetti	2004
Policiamento ostensivo integrado: a incorporação dos tipos de policiamento especializado pela unidade de área	PAZINATTO, João Antônio	2004

Programa educacional de resistência às drogas e a violência – avaliação dos resultados na cidade de Curitiba entre os anos de 2000 e 2003	RAMIREZ JÚNIOR, João José	2004
Diagnóstico do amparo legal para a atuação da guarda municipal em Foz do Iguaçu – PR	ROSA, Welyngton Alves da	2004
A evolução da criminalidade e a sua “plotagem” no município de São José dos Pinhais, entre os anos de 2002 e 2004	KLEMANN, Roberto	2004
Tecnologia científica aplicada no policiamento ostensivo	SILVA, Gilberto	2004
A atuação da PMPR e o respeito aos direitos humanos, um estudo do 16º BPM, 2002 – 2004	OLIVEIRA, Edson Hartmann de	2004
Inteligência policial no planejamento tático e operacional da atividade-fim da PMPR	KUCZYNSKI, William	2004
Polícia Militar do Paraná no sistema único de polícia. A delimitação de atuação e interação com outras polícias	DIAS, Arildo Medeiros	2004
O Policiamento Ostensivo de Trânsito na cidade de Curitiba	PAIVA, Marcos Antonio de	2004
O uso da estrutura do PROERD na educação para o trânsito nas escolas do ensino fundamental no município de São José dos Pinhais	LOPES, Mário Jorge Alves	2005

FONTE: Elaborado pelo autor com base em banco de dados da Biblioteca da Academia Policial-Militar do Guatupê 2005.

Este quadro vem tão somente reforçar o direcionamento do tema desta monografia. A riqueza de conhecimentos estratégicos não é explorada da maneira que deveria. Há uma necessidade de utilizar estes conhecimentos.

Contudo, inexistente uma sistematização que pode ser viabilizada em parceria com a Universidade Federal do Paraná. Os modelos existentes e que podem ser criados diversificadamente estão expostos apenas uma amostra do que contém a biblioteca da nossa Academia. Estes assuntos devem estar acessíveis a todos os interessados, inclusive outras polícias, universidade e/ou centros de conhecimento. Há tanta diversidade inexplorada e estes assuntos passam despercebidos que, existem trabalhos de Polícia que ora se repetirão, desde que não observados o seu contexto histórico.

Observando profundamente os temas, vê-se que realmente, estão se repetindo. Isto é uma realidade. Em razão disto, está que, nem todos os temas e nem as monografias estão a disposição em meio eletrônico para pesquisa, muito menos, há um direcionamento estratégico na elaboração dos assuntos monográficos. Então a assertiva e sugestão que se fará ao final deste trabalho visa colocar a Instituição a serviço dos Programas Governamentais de Segurança Pública, aproveitando o cabedal de conhecimento dos Oficiais Alunos dos CAO e CSP, uma vez que a chancela técnica da Universidade Federal homologa tecnicamente os trabalhos monográficos agindo como verdadeiros encaminhadores e guardiões para o processo do conhecimento técnico-científico especializado na área de Segurança Pública.

Ainda, a fim de esgotar este assunto, há a necessidade de exaurir todo o conhecimento técnico e estratégico na utilização dos recursos existentes na corporação. Não pode realizar um discurso de que não aja com eficiência por falta de recursos humanos. Na administração pública castrense é comum o jargão “quando somos pobres de recursos, devemos sê-lo ricos em criatividade”. Esta criatividade está formatada em diversos trabalhos acadêmicos que foram listados no quadro apresentado anteriormente.

Outro ponto é peculiar sua abordagem quando se relata a questão de efetivo. Basta verificar o relatório da evolução do efetivo da PMPR onde tem-se que, em 1970, quando a população paranaense era 39% (trinta e nove por cento) urbana e o efetivo da PMPR, era de 9.007 (nove mil e sete) Policiais/Bombeiros Militares, a relação na época era de **477** (quatrocentos e setenta e sete) habitantes por Policial Militar.

Se considerada apenas a população urbana, mais próxima do serviço de segurança pública da PMPR, esta relação desce para **283** (duzentos e oitenta e três) habitantes por policial militar. Em 2000, a População Paranaense era de 9.563.458 (nove milhões, quinhentos e sessenta e três mil, quatrocentos e cinquenta e oito) habitantes. Fazendo o comparativo da cobertura policial militar por meio do policiamento ostensivo, verifica-se que houve uma queda de 52% na relação PM/Hab. Outro fator a ser considerado que neste estudo se contou todos os integrantes da PMPR, Policial-Bombeiro Militar.

Consoante o citado Projeto RRH da PM/1, em estudo no ano de 2004, em relação ao efetivo PM/BM do mês de julho/02², a perda anual de efetivo seguiu uma tendência de **4,8 %**, e **0,4%** ao mês.

Ainda, cabe salientar que, estes índices serão agravados com a possibilidade legal de uma razoável percentagem de policiais militares atingirem o direito de aposentar-se com 25 anos de efetivo serviço³.

Estas variações mensais e anuais, fazem os administradores públicos castrenses esgotarem suas preocupações pois tais inferências atingem diretamente a malha operacional de 1ª Linha, ou seja, a atividade de proteção social primária. Porém, avesso a toda a esta dificuldade, tem-se outra indagação. O efetivo das polícias do mundo, comparada com a realidade brasileira.

A pesquisa constante no Almanaque Abril de 2003, tema segurança pública, em que consta os efetivos policiais do mundo e, no indicativo do Brasil, a informação da fonte Ministério da Justiça e Polícia Federal, com dados de 2002, tem-se os dados abaixo expostos para demais análises:

- a. o efetivo da Polícia Federal contava com 7.054 (sete mil e cinquenta e quatro) policiais-federais;
- b. 8.095 (oito mil e noventa e cinco) policiais rodoviários federais;

² Dados atualizados pela Subseção Mobilizadora -EM/PM-1, até o mês de Julho de 2002.

³ Artigo 157, § 4º da Lei nº 1943, Código da PMPR.

- c. 102.554 (cento e dois mil, quinhentos e cinquenta e quatro) policiais-civis;
- d. 361.034 (trezentos e sessenta e um mil, trinta e quatro) policiais-militares e;
- e. 56.507 (cinquenta e seis mil, quinhentos e sete) bombeiros.

Diante desta explanação, perfaz-se um efetivo total de 535.244 (quinhentos e trinta e cinco mil, duzentos e quarenta e quatro) policiais em todo o território nacional.

Em referência à página 91 do referido almanaque, conforme a fonte David Bayley, Jean-Claude Monet, Ministério da Justiça e IBGE, tem-se a relação policiais por habitantes no mundo, onde consta que a Itália tem uma relação de 201 habitantes por policial, Estados-Unidos 393 habitantes por policial e o Brasil 304 habitantes por policial.

No descrito neste parágrafo, traz a relação de que, 67% da somatória de policiais são correspondentes a policial-militares.

Lógico que se deve considerar que mais ou menos, 40% deste efetivo policial-militar se encontram no Estado de São Paulo, onde o seu efetivo total já ultrapassa mais de 90.000 policiais-militares.

Realizando ainda a prognosticação deste conhecimento, que entre várias teorias da Violência, tem-se a dicotomia da competência do Poder de Polícia Administrativa e Judiciária, ambas as competências bem definidas para cada tipo de polícia. Este modelo é bem singular e resulta em ineficácia da ação do estado sobre o indivíduo infrator, por diversos outros fatores que neste trabalho, não será abordado. Interessante seria abordar o Sistemas de Polícia no que estenderia este arrazoado, no entanto, a fase atual das Polícias Militares enfrenta é o Sistema Político de Polícia, enquanto as outras instituições mundiais, já se contemplam no Sistema de Polícia Técnica.

Nesta exposição, exaure-se o discurso da falta de efetivo.

Um caso de criatividade que resulta em positividade atualmente foi a alocação de recursos humanos que trabalham na administração na Operação Escudo, respaldado as reclamativas de ordem de execução, contudo, estrategicamente, em consonância com o emprego lógico, tem todo respaldo técnico. Isto foi um exemplo de criatividade. Entretanto, a modernização da informação e da administração pode vir a minorar o impacto na ausência deste efetivo no serviço administrativo.

2.4 A MALHA DE PROTEÇÃO DA SOCIEDADE FORMADA PELO POLICIAMENTO OSTENSIVO – AS GENERALIDADES ATINENTES

A presença da polícia ostensiva é fundamental para despertar na comunidade a desejada sensação de segurança. Esta sensação se desenvolve e se amplia na medida em que a presença policial é levada a efeito de forma real e efetiva.

Entretanto, essa sensação tenderá a aumentar, consideravelmente, em função do pronto atendimento, ou seja, da resposta imediata irradiada pelos executores do policiamento ostensivo, motivando a elevação da crença, confiança e reconhecimento por parte da comunidade, público-alvo dos serviços prestados pela Polícia Militar.

A população, de uma maneira geral, seja nos grandes Centros Urbanos, nas Regiões Metropolitanas, nas periferias e mesmo nas áreas rurais, em face a escalada do crime, vive atualmente insegura e intranquila. Por isso, busca nos órgãos responsáveis pela segurança pública medidas que conduzam ou proporcionem a devida proteção do indivíduo e dos seus direitos e bens.

A par disso, a constante evolução e mutação da sociedade exige que em todos os campos de atividades profissionais se desenvolva, na mesma velocidade, um processo contínuo de aperfeiçoamento técnico-profissional, objetivando adequar a prestação de serviços a um perfeito atendimento das aspirações e reais necessidades da coletividade.

Com o advento da Constituição de 1988, ao vigir a Teoria da Responsabilidade Objetiva do Estado, houve uma crescente exigência por parte da comunidade pela Eficiência do atendimento do Estado nas lides sociais, onde cada vez mais se exige uma melhor prestação de serviço. O Administrador deve, em seu plano de Governo, de Comando, e outros, alocar recursos humanos e materiais, no sentido de alcançar, pelos serviços dirigidos à Comunidade, a Qualidade Total, em satisfação aos anseios populares, procurando dar respostas na intervenção estatal de maneira rápida, precisa e cordial. Na área de Segurança Pública, tem-se latente a função constitucional da Polícia Militar, na preservação da Ordem Pública e o exercício de Polícia Ostensiva.

O Administrador envida esforços para cumprir sua obrigação constitucional, alocando seus meios disponíveis, no caso, Recursos Materiais (Viaturas) e Recursos Humanos (Efetivo), a fim de proporcionar a sensação de segurança e tranquilidade pública, por meio da execução do Policiamento Ostensivo. A Comunidade não anseia apenas pela presença do policial no atendimento da ocorrência, mas, quer um profissional devidamente preparado, que intervenha e solucione a lide existente entre as partes e que seus anseios ou necessidades sejam devidamente atendidos, concluindo que haja a devida satisfação pelo serviço prestado pelo Estado.

A eficácia do serviço prestado à comunidade, é exposta pelos resultados dos mesmos, pela qualidade, pelo pronto atendimento e pelo trato cordial que

receber. Deve, pelo exposto, existir normas que imperem nesse sentido, de socializar e compatibilizar as atividades de atendimento, com os anseios sociais.

Os crimes, as contravenções e os atos infracionais são resultantes da coexistência de dois fatores: do desejo da pessoa de cometer o delito e a crença de que existe a oportunidade. O objetivo principal do policiamento ostensivo é obstruir a concretização, pelo menos, de um destes fatores, ou seja, eliminado a oportunidade ou a confiança de que existe a ocasião favorável para delinquir, sem sofrer as conseqüências da lei. A propósito, ocorrem muitos atos condenáveis que escapam ao controle mais direto da polícia ostensiva, a exemplos da violência doméstica e dos crimes de improbidade administrativa.

O Decreto Federal n.º 88.777/83, vem regulamentar a aplicabilidade do Decreto –lei nº 667/69, o qual define policiamento ostensivo, já focalizado anteriormente, como, também, especifica seus vários tipos.

O policiamento ostensivo, além de outras variáveis, é executado por meio das modalidades de patrulhamento, permanência, diligência e escolta. Consoante o que se aprende nos bancos escolares da Instituição, o policiamento ostensivo é a espinha dorsal de nossa atividade.

Quanto mais eficiente for a ação do policiamento ostensivo, em áreas com vocação à delinqüência, além manter possíveis delinqüentes sob a visão policial, evita incursão de organizações paralelas. Se de um lado, a delinqüência aparece e ocupa espaço, quando não existe policiamento ostensivo. Por outro lado, além do controle, é preciso prestigiá-lo, dando-lhe força, conteúdo e objetivo.

Além do mais, o patrulheiro é o último escalão da cadeia hierárquica de descentralização do poder, e o primeiro a tomar conhecimento dos atos ilícitos que acontecem no posto. Por isso, quando mais se desce na escala hierárquica da polícia, mais discricionário se é. No caso específico da Polícia Militar, é o soldado, na linha de frente, quem, na maioria das vezes, decide a conduta a ser adotada. Esse aspecto constitui-se num imenso paradoxo a ser equacionado, comparativamente às demais organizações, nas quais a problemática ocorre de maneira inversa. Por isso, todo o esforço organizacional deverá estar centrado no exercício do policiamento ostensivo, independente das respectivas modalidades, seja este aéreo, terrestre, lacustre, fluvial ou marítimo.

2.4.1 Aspectos do Conceito do Policiamento Ostensivo

São aspectos do conceito de policiamento ostensivo:

- a. policiamento ostensivo integrado x policiamento específico;
- b. características e princípios;
- c. a distensão da malha protetora;
- d. esforços de recobrimento sucessivos;
- e. a estruturação, desdobramento (região, área, subárea, setor e subsetor);
- f. as variáveis- quanto ao tipo (geral, trânsito, rodoviário, guarda, florestal, etc.);
- g. quanto ao processo (a pé, montado, motorizado, aéreo, embarcado) e;
- h. quanto à modalidade (patrulhamento, permanência, escolta, diligência);

Ainda, em relação ao policiamento, a jornada de trabalho é fator fundamental. É por meio dela que se avaliam os critérios de serviço, folga, reforço e de instrução, ajustados ao conceito de operação.

Este, por sua vez, vai condicionar o emprego tático das frações e do material, como viaturas, armamento, fardamento, comunicação e outros aprestos. Tudo, porém, ancorado num eficiente **sistema de informações compartilhado**, cujos dados devem chegar, antes, durante e depois das ações e operações policiais-militares.

Como política de comando, deve-se buscar o aprimoramento constante do policiamento ostensivo, por meio de uma visão empresarial e da valorização permanente do homem. A visão empresarial é a busca da profissionalização, ou seja, internalizar, no polical-militar, a consciência e a atitude de um profissional voltado para a eficiência. Nada tem a ver com a mudança organizacional, a exemplo da supressão do Estado-Maior, a desmilitarização da força ou, em alguns casos, tornando-a civil diante dos olhos da sociedade, pela adoção de uniformes e atitudes, em certos casos, incompatíveis com a missão, ou ainda, pelas comparações equivocadas com as guardas municipais e guardas civis americanas. A atitude, a formação militar e as peculiaridades da estrutura da Corporação são geradoras, não apenas da certeza da punibilidade diante dos desvios funcionais, mas, sobretudo, facilita a ação em conjunto, notadamente, nas ações “em força”.

Não obstante, para se atingir o aperfeiçoamento desejado e a qualidade esperada pela sociedade, deve-se enfatizar, além da execução, também o planejamento, o treinamento, e a fiscalização em toda a cadeia de comando.

O planejamento deve adequar-se às necessidades concretas determinadas pela demandas e fundamentar-se em informações apropriadas. Deve ser flexível, constante e continuado, visualizando a utilização racional e criteriosa dos recursos humanos e materiais, como também, a utilização de tecnologias modernas, tendo

por fundamento a unicidade de comando e direção. Além disso, como estratégia operacional de polícia comunitária, incorporar ao planejamento, além da cooperação com os demais órgãos do sistema, as percepções espontâneas das comunidades sobre os problemas que lhe afetam a segurança e a qualidade de vida.

O treinamento deve adequar-se ao máximo à realidade, evitando a transmissão de conhecimento supérfluos ou inúteis. Para tanto, realizar simulações periódicas, ensinar noções de direito, abordagens e primeiros socorros, enfim, o que o policial-militar deve saber, em razão do momento e dos padrões de exigências da sociedade.

Não obstante, em referência ao que foi adotados por consenso em 7 de setembro de 1990, por ocasião do Oitavo Congresso das Nações Unidas sobre a Prevenção do Crime e o Tratamento dos Delinqüentes no Oitavo Congresso das Nações Unidas - PRINCÍPIOS BÁSICOS SOBRE O USO DA FORÇA E ARMAS DE FOGO PELOS FUNCIONÁRIOS RESPONSÁVEIS PELA APLICAÇÃO DA LEI, no que tange à habilitação, formação e orientação, impõem aos governos e aos comandantes ou chefes de polícia, dentre outras providências, que:

- a. Os policiais sejam escolhidos por meio de processo de seleção e sejam possuidores de qualidades morais, psicológicas e físicas adequadas e sejam submetidos à formação profissional contínua e meticulosa, cuja aptidão deve ser verificada periodicamente;
- b. Todos os policiais recebam treino e sejam examinados com base em padrões adequados de competência para o uso da força. Aqueles que tenham de trazer consigo armas de fogo somente recebam autorização para fazê-lo após terem completado o treino necessário, relativamente ao uso de tais armas;
- c. Na formação profissional dos policiais dediquem atenção especial às questões de ética policial e direitos humanos, especialmente durante o processo de investigação e alternativas ao uso da força e armas de fogo. As entidades devem rever os seus programas de treino e procedimentos operacionais à luz de eventuais incidentes concretos, e;
- d. Providenciem orientação sobre tensão psicológica aos policiais envolvidos em situações em que haja recurso ao uso de força de arma de fogo.

A execução, além de estabelecer prioridades entre as solicitações de serviços policiais, deve preocupar-se com o conforto (segurança, bem-estar e motivação do homem). Afora isso, alternativas diferenciadas de processos e modalidades de policiamento, de acordo com os regimes comunitários, também diferenciados, devem ser incentivadas. Fundamental, também, é a descentralização e desburocratização dos serviços de policiamento com o desdobramento das unidades, subunidades e frações menores em postos de atendimento nos bairros ou áreas correlatas.

A fiscalização e a supervisão devem atuar permanentemente, monitorando nas atividades-meio e fim, por meio de critérios objetivos e que considerem o que realmente os policiais fazem. Para tanto, não apresentá-las somente pelo sentido da punição, mas para propiciar sustentação psicológica e reparar carências, orientando e assistindo o policial-militar em serviço.

O patrulheiro, além de desempenhar as atividades relativas de proteção e socorro, conforme já foi abordado - é o representante perceptível do poder público, sendo o último escalão na descentralização da autoridade, no esforço de aplicação do poder de polícia que lhe é inerente.

O policiamento ostensivo é o único ramo do serviço policial e do serviço público cuja responsabilidade praticamente não tem limites. Por isso é a base, como também o núcleo das ações e operações policiais-militares, ao redor do qual devem ser agrupados os serviços técnicos e outras especialidades. Embora não se subordine a nenhum outro órgão, ressalvados os preceitos da lei e da própria hierarquia vigentes na Polícia Militar, deve considerar as necessidades e a prioridade da comunidade, como estratégia para se obter a interação entre a população e a polícia.

Por último, para que os patrulheiros, no policiamento ostensivo, não fiquem reduzidos a categoria de agentes da autoridade, guardas noturnos ou zeladoria, é necessário que se lhes dêem responsabilidades definidas e autoridade proporcional; que se lhes permita tomar decisões e iniciativas, ainda que sob constante coordenação e fiscalização.

2.5 TRÂNSITO - UMA QUESTÃO DE COMPORTAMENTO HUMANO

Consoante a lógica descritiva e sumariando este trabalho monográfico, neste capítulo deveria ser abordado o tema SISTEMA PARANAENSE DE SEGURANÇA PÚBLICA, com a exposição do atual modelo. Neste modelo, seria abordado a história da competência legal da atividade da Polícia Militar no exercício da prevenção. Contudo, este trabalho já fora realizado na Monografia do CAO 2004, intitulada "O POLICIAMENTO OSTENSIVO DE TRÂNSITO NA CIDADE DE CURITIBA", assunto este devidamente exaurido e que, se repetisse neste trabalho não seria producente. Para isso, é mais do que suficiente torná-lo como referencia bibliográfica.

Conforme explanado, agora tratar-se-á do assunto trânsito como tema o Comportamento Humano.

Em 1950, a Walt Disney Production, produziu um desenho animado, o qual figura o personagem Pateta na figura do Sr Walker. Um pacato cidadão, pessoa comum, que não faria mal a qualquer pessoa, que se considera um bom motorista. Porém, quando assume a direção do seu veículo, a potência do motor consegue transformá-lo, mudá-lo, então ele passa a ser o Sr. Wheeler, o motorista. Este personagem realiza várias transgressões, mudança de comportamento, desrespeito às normas de boa convivência e de trânsito, às pessoas. Renitência às sinalizações, o poder do veículo influenciando comportamento, realizando racha. Todos estes comportamentos muito bem definidos. Mas quando sai de seu carro, o desrespeito não termina. O personagem, mesmo na condição de pedestre não segue as normas de respeito e da legalidade. Tanto o comportamento de motorista quanto o de pedestre tem a sua posição de desrespeito às normas. A influência do veículo que transforma a personalidade das pessoas. A pergunta seria qual a diferença deste personagem para o cidadão comum na cidade de Curitiba. A resposta para quem assiste o desenho animado é...nenhuma.

Então por que deste comportamento? Verifica-se que não há diferença cultural nenhuma que retrata este comportamento do motorista dos anos 50 com os atuais em qualquer cidade do mundo, por isso, o tema trânsito é meramente comportamental. Este desenho animado tem o seu valor técnico-científico num trabalho de pesquisa realizado com os motoristas norte-americanos na década de 40, próximo aos anos 50. Seria como se reportasse o Brasil hoje, naquela época, poderia se comparar.

Como poderia dar testemunho de tal afirmativa, seria a questão! Mas realizando uma pesquisa cibernética, não precisa muito para verificar os "Wheellers" brasileiros, senão vejamos abaixo uma matéria extraída na WEB sobre o comportamento humano no trânsito:

Outro dia, li a seguinte frase: "A obediência é o consentimento da razão". Esta assertiva, apesar de curta, é repleta de sabedoria. Em outras palavras, ela expressa que a desobediência ocorre no instante em que as razões oferecidas para que as pessoas se comportem corretamente não são suficientes. Por exemplo, quando um motorista diz odiar os radares de trânsito e pede aos amigos sugestões para burlar este tipo de fiscalização, muito provavelmente, o que está implícito é que a justificativa dada pelas autoridades de trânsito, por exemplo, que a fiscalização eletrônica contribui para a redução dos riscos de atropelamento, não é suficiente para esta pessoa. Ao contrário, as razões para transgredir parecem ser bem mais fortes.

Mas, a educação de trânsito não tem procurado esclarecer nossos condutores? Bem, o modelo de educação atual parece estar muito mais centrado nos aspectos de descrição e memorização das normas de circulação, do que na reflexão e compreensão dos significados delas ou no porquê delas existirem. Para uma rápida constatação disso, basta pensar, caro leitor, em suas próprias aulas na auto-escola. Quanto tempo gasto decorando placas de trânsito, principalmente aquela do "triângulo de cabeça para baixo"... Ou, ainda, memorizando aquelas regrinhas sobre quem tem a preferência numa rotatória, nos cruzamentos não sinalizados... etc. Apesar de importantes, a forma como são "jogados" estes conteúdos podem não fazer sentido para os alunos, que saem com a sensação de que têm simplesmente que obedecer o que lhes foi imposto e ponto final. Talvez, seja por isso que a desobediência à lei é massiva.

Será, então, que o nosso modelo de educação de trânsito não está oferecendo subsídios, razões ou justificativas suficientes para que os nossos condutores possam obedecer às leis? Vejamos alguns exemplos práticos retirados do Orkut, a rede de relacionamentos mais usada pelos brasileiros, para analisar melhor a questão. São trechos literais de descrições de comunidades que discutem o tema trânsito; algumas delas estão entre as maiores, em termos de número de participantes:

Eu Odeio Radares de Trânsito (34.715 membros). Se você já tomou uma multa de excesso de velocidade fotografada por um radar... Se você odeia a fiscalização eletrônica... Junte-se a nós e diga suas idéias para evitar as multas...

Eu odeio as Lesmas do Trânsito (15.763). Se vc odeia aquelas pessoas que trafegam lentamente na pista da esquerda. Aqueles motoristas espaçosos que ocupam mais de uma pista. Aqueles manés que demoram pra andar quando acende a luz verde no semáforo. Enfim se vc odeia todos aqueles ignorantes que atravancam o trânsito essa é a sua comunidade. **JUNTOS VAMOS ACABAR COM AS LESMAS DO TRÂNSITO.**

Dirigindo Eu Educo o Trânsito (958 membros). (...) Para ser bem-vindo vc precisa: 1º) Dirigir pelo menos 30% acima do limite regulamentado, 2º) Colar na bunda, buzinar, dar pisca pra esquerda, dar farol e até mesmo dar uma pequena batida no filho da puta que usa a pista da esquerda pra passear. E depois de ultrapassar vc deve ficar na sua frente e frear até fazê-lo parar, 3º) Não deixar ninguém mudar de pista se não usar o pisca, 4º) Cuspir no vidro de filhos da puta que param em fila dupla, 5º) Sair antes do verde para assustar os filhos da puta que cruzaram no vermelho, 6º) Acelerar antes da hora e deixar vendido no meio do trânsito o pedestre que atravessou no vermelho piscando, 7º) Se o ônibus saiu pra ultrapassar na esquerda, não deixar ele voltar pra parar no ponto na pista da direita (...).

Eu faço GAMBARRA no trânsito (536 membros). Pra você que fez aquele retorno "meio" proibido, entrou naquela rua mesmo sabendo que é contramão e já passou no sinal amarelo pisando fundo pra não parar no vermelho ou seja fez um verdadeiro cambalacho no trânsito

(por necessidade ou não).

Eu Já Roubei Placa de Trânsito (369 membros). Esta comunidade destina-se àqueles que são loucos e não resistem em roubar e/ou destruir as lindas placas de trânsito e etc... principalmente quando bêbados!!!

Eu odeio bicicleta no trânsito (214 membros). Se você também odeia aqueles ciclistas que sempre atravessam os sinais vermelhos ou andam na contra mão em ruas apertadas, participe também desta comunidade.

Se "*a obediência é o consentimento da razão*", é oportuno reconhecer que, a partir desses casos e de tantos outros que observamos, a educação para o trânsito que temos atualmente no Brasil parece não estar dando razões suficientes para as pessoas obedecerem ao Código de Trânsito Brasileiro, e, desse modo, ela pode não estar cumprindo o seu objetivo principal, que é possibilitar a boa convivência e a segurança nos deslocamentos das pessoas. É oportuno destacar que os trechos acima não representam apenas casos isolados, uma vez que, observando o número de seus participantes, muitas pessoas compartilham esses pontos de vista. **Eis o desafio da educação de trânsito na formação do condutor para os próximos anos: centrar-se nas razões da existência das normas de circulação e nas conseqüências e riscos advindos em não cumpri-las, ao invés da memorização delas.** Com esta mudança de foco, talvez possamos avançar e conseguir efetivamente melhorar a forma como nos relacionamos no ambiente do tráfego.

A Polícia Militar no seu dever de atuar tem dois vértices bem distintos. Uma ação focada no comportamento dos motoristas mal formados e habilitados pelo atual sistema e os futuros condutores.

A quem cabe a educação e a quem cabe a repressão?

Para um, o rigor da Lei, e, para outro, a Prevenção. Muitos cidadãos declaram que a Polícia Militar deveria primeiramente fazer uma ampla campanha de conscientização do condutor antes de seguir para a etapa da repressão, para a emissão das notificações e das multas.

Este pensamento seria interessante se para a Instituição tivesse recursos humanos e materiais a disposição de tal estratégia de atuação.

Entretanto, se adotado nada mais é do que um estendimento da condição de delinquir, uma anistia para continuar impune às infrações. Ou seja, um tempo para se prolongar infrações de trânsito.

O Condutor quer nada mais do que um salvo conduto para a sua falta de educação. O Condutor se baseia apenas no seu direito de conduzir como se fosse ele tão somente a peça principal que forma o trânsito na sua cidade.

A mecanização e a transferência para o poder público exoneram em parte a responsabilidade do trânsito pelos condutores. O excesso de sinalização passa a mecanizar conduta.

Senão, não haveria tantos acidentes nos cruzamentos sinalizados, conforme analisa-se nas estatísticas no capítulo ANÁLISE DOS RESULTADOS, adiante. Para fortalecer o citado, tem o seguinte: ...A cidade de Bohmte, no norte da Alemanha, decidiu abolir todos os semáforos, placas de trânsito e faixas de pedestres do centro

da cidade para reduzir o número de acidentes...Fonte: revista detrânsito - Detran/PR , nº 47, pag. 34. Ano V.

Quanto à construção de uma sociedade com paz no trânsito passa pela responsabilidade de cada motorista, pedestre e todos e qualquer cidadão. O §2º do artigo 1º do CTB determina:

“O trânsito, em condições seguras, é um direito de todos e dever dos órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito, a estes cabendo, no âmbito das respectivas competências, adotar as medidas destinadas a assegurar esse direito”. (BRASIL, 1997)

Assim todo cidadão tem o direito a um trânsito seguro, contudo cabe também a ele contribuir para um trânsito mais humano e seguro para todos, cabendo aos órgãos e entidades que pertencem ao Sistema Nacional de Trânsito (SNT) adotar todas as medidas para assegurar este direito.

O §3º do art. 1º do CTB estipula que:

Os órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito respondem, no âmbito das respectivas competências, objetivamente, por danos causados aos cidadãos em virtude de ação, omissão e manutenção de programas, projetos e serviços que garantam o exercício do direito do trânsito seguro. (BRASIL 1997).

A norma impõe responsabilidade ao Estado, tanto pela ação como pela omissão na administração do trânsito. Assim, qualquer falha na execução ou omissão dos serviços, que são responsáveis, os órgãos e entidades do SNT, poderá responder pelos danos que vier a causar a terceiros. Vejamos alguns exemplos: placa em um local indevido; falha no projeto de sinalização; falta de uma sinalização; falhas na sinalização por gestos em uma Blitz; etc. Assim, aquele que sofrer algum dano decorrente de ação, omissão ou erro de execução e manutenção de programas, projetos e serviços que garantam o exercício do direito do trânsito seguro, poderá ter seu prejuízo repostado pelo órgão responsável.

Na pesquisa via web, encontrou-se a afirmação do Wilson de Barros Santos, email wilson@transitobrasil.com.br. Advogado, Bacharel em Ciências Econômicas e graduando em Trânsito:

...O que vem a ser um trânsito em condições seguras? Entende-se que é uma expressão que trás em seu bojo o direito fundamental de segurança previsto na CF/88 onde é garantido a todos “Todos são iguais perante a lei, sem distinção de qualquer natureza, garantindo-se aos brasileiros e aos estrangeiros residentes no país a inviolabilidade do direito a vida, à liberdade, à igualdade, à segurança e a propriedade ...”(Caput do art. 5º), ainda na CF/88 estipula que “a segurança pública, dever do estado, direito e responsabilidade de todos ...” (Caput do art. 144).

Assim na expressão direito ao trânsito seguro contém a obrigação estatal de agir e a responsabilidade de cooperação de todos. Ele estar associado ao trânsito regular, organizado ou planejado, de forma que haja a sensação de segurança para os usuários da via, esta organização deve ter os serviços eficientes de engenharia, de

educação e de fiscalização tendo como conseqüência menos acidentes, menos mortes e feridos, menos desrespeito das normas, etc.

2.6 TRÂNSITO E A QUESTÃO DE DIREITO NA PROTEÇÃO DA VIDA

2.6.1 Consciência e Responsabilidade

A própria consciência já constitui uma ação humana. Deveras que, se a ação é fruto da consciência, a maneira de agir para com o mundo é o reflexo das intenções que o indivíduo tem dentro de sua própria percepção. Este estado de consciência reflete a percepção que o indivíduo tem das coisas que o cerca.

Perceber um vaso de flores, por exemplo, é um ato de consciência. Olhar este mesmo vaso e quebrá-lo em seguida é, da mesma forma, um ato de consciência.

A diferença está no sentimento destes atos, mas de qualquer forma, tanto um quanto outro foram frutos da percepção da coisa. Houve no segundo ato uma intenção concretizada de danificar o vaso, intenção esta que podia estar ou não existindo já deve o primeiro ato de olhar para o vaso. Provavelmente neste caso, pouco importa o momento da intenção de praticar o dano, pois o vaso está quebrado, e este resultado final anula qualquer outro ato de sentimento positivo em relação ao vaso.

É possível afirmar, desta maneira, que houve um ato consciente de escolha de um resultado.

Seria possível preservar a coisa se a consciência do indivíduo não o levasse ao ato de dano.

Ao contrário, a inconsciência é uma circunstância fisiológica da qual não temos controle. Nossos cabelos crescem sem que sintamos, e nosso fígado funciona sem que tenhamos consciência este funcionamento.

Neste capítulo será abordado a consciência como um ato voluntário, e ato voluntário é, antes de tudo, um ato intencional de fazer ou deixar de fazer alguma coisa em algum momento.

O ato oriundo da consciência de que sabe as conseqüências de um resultado que pode ou não acontecer, podemos analisar as lições proferidas por Denis Huisman e André Vergez (HUISMAN, 1987) que trata da responsabilidade sob a ótica do bem e do mal:

...Em seu sentido mais amplo, sugerido pela etimologia do vocábulo, a responsabilidade é a obrigação de "responder" por alguma coisa diante de uma autoridade, de oferecer "caução", "garantia" Diz-se, por exemplo, que os reféns "tornam-se responsáveis" ela submissão de uma cidade. Se a cidade ocupada pelo inimigo se revolta, são os reféns que "respondem", isto é, que serão punidos. Igualmente, no regime parlamentar, a "responsabilidade ministerial" designa "o fato de que os ministros podem ser interpelados, chamados a se justificar,

que eles garantem perante o parlamento a política governamental". Eles deverão responder às questões, às "interpeleções" dos deputados. Podemos distinguir duas formas essenciais de responsabilidade, segundo a natureza da autoridade diante da qual somos obrigados a "responder". Ou se trata de uma responsabilidade social, positiva (no sentido em que falamos do direito positivo): somos constringidos a responder diante de um tribunal, diante de uma autoridade social. Ou se trata de uma responsabilidade moral: somos moralmente responsáveis quando, conscientemente, reconhecemos-nos autores de nossos atos. Nesse caso, cabe-nos responder por nossos atos em nosso "foro íntimo", isto é, perante o "forum", o tribunal interior de nossa consciência. A sociedade não deixará de dar uma sanção aos atos pelos quais ela nos atribui responsabilidade. (Somos passíveis de receber uma multa ou uma pena de prisão, se desobedecemos às leis; podemos também ser agraciados com a ordem da Legião de Honra ou do Mérito Agrícola se servimos bem à sociedade; é preciso não esquecer que as recompensas são, também, sanções). Do mesmo modo se, em consciência, cremos haver cometido uma falta, haver desobedecido à lei moral, nós nos censuraremos, experimentaremos um sentimento de remorso. Sentiremos, pelo contrário, altivez, se acreditamos ter agido com retidão. Altivez e remorso aparecem desta ou daquela maneira como sanções interiores; puramente morais.

Da obra de Gilberto Cotrim (COTRIM, 1994) tem-se o seguinte:

...A consciência é a característica que melhor distingue o homem dos outros animais. Ela permite o desenvolvimento do saber e de toda essa racionalidade que se empenha em distinguir o verdadeiro do falso. Mas além dessa consciência lógica, o ser humano possui também uma consciência moral, isto é, a faculdade de observar a própria conduta e formular juízos sobre os atos passados, presentes e as intenções futuras. Assim, depois de julgar, o homem tem condições de escolher dentre as circunstâncias possíveis, seu próprio caminho na vida. A essa possibilidade que o homem tem de escolher seu caminho e construir sua história dá-se o nome de liberdade. A liberdade e a consciência moral estão intimamente relacionadas, porque só tem sentido julgar moralmente a ação de uma pessoa se essa ação foi praticada em liberdade. Quando não se tem escolha (liberdade), quando se é coagido a praticar uma ação, é impossível decidir entre o bem e o mal (consciência moral). A decisão, nesse caso, é imposta pelas forças coativas. Por outro lado, quando estamos livres para escolher entre esta ou aquela ação, tornamo-nos responsáveis pelo que praticamos. É essa responsabilidade que pode ser julgada pela consciência moral do próprio indivíduo ou pelo grupo social.

Destas reflexões, extrai-se que existe a necessidade do homem ser intimidado a não cometer o ilícito, especialmente quando não impera uma prévia responsabilidade moral.

Trata-se de evidenciar a sanção como elemento de responsabilidade moral, que leve a desencorajar eventuais imitadores do ilícito. O medo do castigo, da exposição pública, da sanção, se fundirá em elementos poderosos para afastar o cometimento do ilícito. A advertência social será bem entendida pelas pessoas se a ilicitude for tratada no máximo de que prescrevem as normas.

Porém, mesmo a existência do direito positivo com as suas sanções, não afasta a ocorrência do ilícito penal, porque isto é própria da condição humana. Os motivos que levam ao cometimento de um ilícito penal são objetos de análise não apenas na órbita jurídica, mas, sobretudo na filosófica. É inegável a influência da Filosofia no Direito. A própria teoria finalista da ação hoje adotada em nosso Código Penal deveria estar mais revestida de roupagem filosófica, traduzida na efetiva existência do exame subjetivo de delito e do agente causador. O direito positivo existe para tornar o julgamento dos atos ilícitos uma questão objetiva, afastando com isto a análise subjetiva que poderia demandar em sanções completamente diferentes para ilícitos absolutamente semelhantes. Estaria absolutamente correta esta direção, não fosse o fato de que os elementos subjetivos nos crimes de trânsito se tornam fatores fundamentais no exame do ato ilícito, pela previsibilidade, probabilidade e possibilidade.

Assim, é forçoso admitir que mesmo desejando tornar mais objetivo o julgamento do ilícito, a teoria finalista da ação abraçou o resultado final como uma consequência desejada pelo agente causador, e isto termina resultando em uma divagação subjetiva, porquanto jamais o autor do ilícito irá declarar sua previsibilidade no dano causado.

Então, se há subjetividade no exame do não querer o resultado para favorecer o agente causador, como não admitir também esta mesma subjetividade para punir com mais rigor este mesmo agente? Isto leva a tornar um ilícito de trânsito com mortes suscetível de culpa (resultado não desejado) ao invés de dolo (resultado querido ou risco assumido).

Se tal circunstância filosófica pode se adequar a uma sociedade como realidade intrínseca dos seus cidadãos (européia, por exemplo), em outra sociedade este exame de consciência adquire uma postura diferente, que pode levar ao relaxamento das regras do convívio social (brasileira, por exemplo). Vale dizer, se numa sociedade européia há o respeito implícito do motorista de veículo ao pedestre, na brasileira predomina o desrespeito explícito do motorista de veículo ao pedestre, conforme poderemos analisar neste estudo.

Então a unicidade do pré-Julgamento de que um crime de trânsito será necessariamente tratado como resultado não querido, tornando impune o agente, merece um exame mais profundo. Por isto que este trabalho busca a reflexão da postura atual dos julgadores em desconsiderar os elementos subjetivos do dolo no crime de trânsito.

Em sua obra "Ética e direito" Chain Perelmann (PERELMANN, 2000), retira-se a seguinte lição:

...Mais do que o moralista ou o político, o jurista se preocupa, e com toda a razão, com a segurança jurídica. Numa ordem social caracterizada pela segurança jurídica, em que se supõe que cada qual conheça seus direitos e suas obrigações, da qual estão eliminados as controvérsias e os conflitos resultantes da ambigüidade e da indeterminação da lei, manifestam-se valores que, na mente de muitos juristas, se identificam à justiça: a previsibilidade, a imparcialidade, a igualdade perante a lei, a ausência de arbitrariedade dos administradores públicos e dos juízes. No limite,

um sistema de direito concebido unicamente em função do ideal de segurança jurídica eliminaria a intervenção de qualquer julgamento, substituindo os juízes por computadores na administração da justiça. Assim é que, quando se tratou de reprimir a embriaguez ao volante, e não querendo que os juízes pudessem apreciar livremente o estado de embriaguez do motorista, o legislador substituiu a noção qualitativa e mal definida de estado de embriaguez por uma noção quantitativa, a taxa de alcoolemia, ou seja, a presença de certa porcentagem de álcool no sangue que é detectada por técnicas objetivas, o que elimina qualquer apreciação subjetiva do juiz. Com efeito, se a taxa de alcoolemia é verificada de uma forma que não deixe lugar a nenhuma discussão, ao juiz só cabe aplicar, de um modo por assim dizer automático, a regra geral ao caso particular. O papel do juiz se atém a tirar as conseqüências legais, fixadas pelo legislador, de um fato estabelecido objetivamente.

Este entendimento, retirado também de uma obra filosófica, embasam a necessidade de que uma sociedade deve direcionar o tratamento do Direito na busca de soluções sociais, e não apenas no apego a uma teoria de resultado final que beneficia apenas o infrator do ilícito.

Portanto, o Poder Judiciário e o Poder Legislativo, a quem cabe julgar e criar as leis, respectivamente, têm a obrigação social de alongar o entendimento das normas, buscando com isto a redução de um problema social, constituído pelas dezenas de milhares vítimas de acidentes de trânsito no País, em substituição à consciência moral pouco inexistente.

Manter a existência da norma penal vinculada a uma espécie de tratamento imutável e inflexível, como é o caso do crime culposos, em detrimento do exame mais profundo desta mesma norma, no caso o crime doloso, tem, não apenas, trazido o sentimento de impunidade, como contribuído para a manutenção do número de 30.000 mortos por ano em acidentes de trânsito no Brasil.

2.6.2 A Questão Conduta e Comportamento no Direito

"Conduta é a ação ou omissão humana consciente e dirigida a determinada finalidade" (DAMÁSIO, 1997, p.211). Este conceito se adapta perfeitamente na teoria finalista da ação adotada pelo nosso Código Penal Brasileiro. Como característica, podemos dizer que a conduta é antes de tudo um comportamento humano. Portanto, os fatos naturais (raio, chuva terremoto, maremoto), os do mundo animal e também os praticados por pessoas jurídicas não estão incluídos neste comportamento humano. Isto não significa que não possa existir responsabilidade (civil e/ou penal) para atos oriundos destas circunstâncias.

Um agente público pode ser responsabilizado pelo alagamento de um determinado local, se lhe cabia o dever de conservar limpo um sistema de escoamento de água de chuvas, que não o fez provocando um alagamento que resultou em prejuízos de terceiros. O dono de um cão pode ser responsabilizado pelas mordidas do animal em uma pessoa, se lhe cabia o dever de manter o

perigoso animal em correta segurança para as pessoas. O sócio de uma empresa pode ser responsabilizado por um golpe financeiro no mercado feito em nome da pessoa jurídica.

Os elementos da conduta são constituídos pelo ato de vontade dirigido a um fim e a manifestação desta vontade, que abrange o aspecto psíquico (comando cerebral) e o aspecto mecânico ou neuromuscular (movimento ou abstenção de movimento). Pode ocorrer que um ato voluntário de um agente causador de um ilícito não seja livre, ou que busque o resultado. Reside nesta circunstância toda a diferenciação entre a conduta culposa e a dolosa. Considerando que este estudo tem como um dos alicerces o pensamento doutrinário de Julio Fabbrini Mirabete no tocante ao dolo e culpa dos acidentes de trânsito, passamos a resumir linhas de seu pensamento sobre as formas de conduta (MIRABETE, 2005), porquanto tais reflexões doutrinárias modernas são fundamentais ao contexto da presente dissertação:

...A conduta é, em regra, consubstanciada em uma ação em sentido estrito ou comissão, que é um movimento corpóreo, um fazer, um comportamento ativo (atirar, subtrair, ofender etc.). Poderá, entretanto, constituir-se numa omissão, que, segundo a teoria normativa, é a inatividade, a abstenção de movimento, é o "não fazer alguma coisa que é devida". O fundamento de todo crime omissivo constitui-se em uma ação esperada e na não-realização de um comportamento exigido do sujeito. Quanto à omissão, ela é elemento do tipo penal (crimes omissivos próprios ou puros), como nos delitos de omissão de socorro (art. 135), omissão de notificação de doença (art. 269) etc., ou apenas forma de alcançar o resultado previsto em um crime comissivo, passando a ser, nessa hipótese, crime omissivo impróprio (ou comissivo por omissão, ou comissivo-omissivo). Nestes casos, a conduta descrita no tipo é comissiva, de fazer (matar, por exemplo), mas o resultado ocorre por não tê-lo impedido o sujeito ativo. Para que este responda pelo crime, porém, é necessário que tenha o dever de agir (dever jurídico de agir), ou seja, o dever de impedir o resultado, fundado, segundo uns, na "teoria da ação esperada" e, segundo outros, na obrigação de atender. A nova lei passou a prever expressamente quando a omissão é penalmente relevante e estabeleceu quais as hipóteses em que o omitente devia agir para evitar o resultado. Nos termos do art. 13, § 2º, o dever de agir incumbe a quem: a) tenha por lei obrigação de cuidado, proteção ou vigilância; b) de outra forma assumiu a responsabilidade de impedir o resultado; c) com seu comportamento anterior, criou o risco da ocorrência do resultado. A primeira hipótese (alínea a) refere-se ao dever legal. Deriva o dever de agir de uma norma jurídica que obriga alguém ao cuidado, proteção ou vigilância do bem jurídico. Pode parecer supérflua a referência feita no dispositivo ao cuidado, proteção ou vigilância, já que, existindo a norma jurídica que obriga o sujeito a impedir o resultado, desnecessário seria a menção casuística àquelas situações. Como a lei não deve conter palavras inúteis, impõe-se a conclusão de que o legislador quis abranger inclusive os deveres que estão implícitos na legislação e excluir aqueles que têm outros deveres que não os citados especificamente. Exemplos de dever legal previstos na alínea a são: o dos pais de alimentar e cuidar dos filhos, o do diretor do presídio e o dos carcereiros de zelarem e protegerem os presos, o dos policiais em serviço para assegurarem a segurança pública e das pessoas em particular etc. Nas hipóteses previstas nas demais alíneas, que, a rigor, agora são também de dever legal, porque previstas nos

dispositivos em estudo, faz-se referência ao que, na doutrina, se denomina a posição de garantidor (ou garante) da não-ocorrência do resultado.

Somente pode ser autor de conduta típica omissiva imprópria aquele que se achar em posição de garante, vale dizer, em uma relação com o sujeito passivo que o obrigue a garantir a conservação, reparação ou restauração do bem jurídico penalmente tutelado. Trata a alínea b da aceitação pelo sujeito do dever de impedir o evento por ter assumido previamente essa responsabilidade. Referindo-se àquele que, "de outra forma, assumiu a responsabilidade de impedir o resultado", a lei abrange o dever originado de uma manifestação unilateral de vontade (função tutelar ou de encargo sem mandato) ou de um contrato. Na primeira hipótese, formulam-se como exemplos da posição de garantidor o do médico que presta serviço de urgência em um pronto socorro o daquele que se propõe a conduzir um ébrio para sua casa, pessoas que passam a ser garantidoras da não ocorrência de resultados lesivos com relação ao ferido ou embriagado. Exemplos citados de dever gerados por contrato, diante da projeção social deste como espécie de dever de direito público, são o do guia que se obriga a conduzir o explorador por terrenos perigosos; o do enfermeiro que é admitido para cuidar do doente; o do guarda de segurança particular contratado para vigiar uma residência ou estabelecimento comercial ou industrial; o do capataz da fazenda que deve cuidar da colheita; o do operador de máquinas que deve lubrificá-las etc.

Ressalta-se na doutrina que, em tais casos, o dever de agir deriva principalmente de uma situação de fato e não apenas do contrato. Não serão autores de crime o guarda de segurança que se atrasou para o serviço, não impedindo a ação de depredadores e o salvavidas que faltou ao trabalho no dia em que uma criança se afoga na piscina. Responderá, porém, pelo crime a enfermeira que, tendo permanecido no quarto do doente após o término do horário de seu turno, não impede sua morte. Por último, refere-se a lei, na alínea c, ao "comportamento anterior" do sujeito que criou o risco da ocorrência do resultado, devendo, por isso, agir para impedi-lo. Essa hipótese, chamada ingerência na doutrina, é a que mais gera discussões, a ponto de já se ter afirmado que a fixação precisa da posição de garante, nessa situação, é problema de solução difícil, senão impossível. Afirmam os doutrinadores estrangeiros que o dever de agir existe em toda a conduta perigosa, ainda que não antijurídica, vale dizer, ainda que o sujeito tenha causado o risco sem culpa. Apontam-se como exemplos de garantidores: o causador involuntário de um incêndio; o acompanhante do nadador principiante induzido a atravessar a nado um rio; o empregador que descobre ter ficado preso um operário no recinto da fábrica; o construtor de veículo com relação à segurança do automóvel; a posse de animais, de substâncias explosivas ou inflamáveis etc. Inclui-se ainda a obrigação de evitar a ação de terceiros por quem o sujeito é responsável (filho menor, tutelado, incapaz etc.).

A elasticidade que se deu à expressão conduta anterior na nova lei penal acenderá a discussão a respeito dos limites da posição de garantidor. Não se referindo à conduta necessariamente culposa, poder-se-á argumentar pela responsabilização por homicídio doloso, por exemplo, não só do motorista que atropelou um pedestre por imprudência, como aquele que o fez sem culpa, quando não prestarem socorro na tentativa de evitar a morte da vítima. Enquanto terceiro responderá apenas pelo crime de omissão de socorro (art. 135), o causador da lesão e, portanto, do perigo de morte da vítima, por ser garantidor da não ocorrência do resultado, será responsável por homicídio doloso (se aceita tal elasticidade). Ressalte-se que a lei vigente, no art. 121, § 4º, em flagrante contradição com a nova Parte Geral, prevê na espécie, para o atropelado que atuou com culpa e

não socorreu a vítima, um crime de homicídio culposo com agravação de pena. Outra hipótese problemática é a do sujeito que, agindo em legítima defesa e ferindo o agressor, não o socorre ao vê-lo caído e esvaindo-se em sangue na porta de sua casa. A ressalva feita por alguns doutrinadores de que, nessa hipótese, o "causador" do perigo foi o próprio agressor não convence e também não fixa precisamente a posição de garantidor. Como se vê, a questão ainda está em estudo e a sedimentação dos critérios para a delimitação da situação de garante nas hipóteses de ingerência é tarefa afeita agora à jurisprudência e à doutrina. Pensamos que somente uma interpretação restritiva do art. 13, § 2º, letra c, poderá levar a uma aplicação mais equânime da lei, evitando-se o perigo de soluções iníquas. Deve ser aplicado o dispositivo em estudo apenas quando a lei não disciplinar o fato concreto em dispositivo específico. Só tem relevância penal a omissão de providência com virtude de impedir o resultado, por quem podia e devia agir nesse sentido. Além disso, como no Direito Penal não se admite a culpa presumida, a imputação pelo resultado exige que se saiba qual a providência omitida pelo sujeito que poderia ter impedido o resultado, sem o que não se pode atribuir a ele a responsabilidade pelo fato. Quando inexistente o dever de agir, fala-se em convivência ou participação negativa, o que não caracteriza sequer o concurso em face da lei. Presente o dever de agir, a omissão será atribuída penalmente ao garantidor desde que, no caso concreto, pudesse agir para evitar o resultado, como deixa claro o art. 13, § 2º.

A possibilidade de agir deve ser entendida como a capacidade concreta para a execução de determinada ação com a finalidade de evitar o resultado. Pode agir quem:

- Tem conhecimento da situação de fato;
- Tem consciência da condição que o coloca na qualidade de garantidor;
- Tem consciência de que pode executar a ação;
- Tem a possibilidade real-física de executar a ação.

A possibilidade física somente existe quando a execução da ação teria evitado o resultado. Como já se decidiu, é preciso comprovar que a conduta devida teria impedido o resultado.³ Essa possibilidade deve ser apreciada como um grau de probabilidade que se limita com a certeza.⁴ Em todas as hipóteses do dever de agir, não haverá crime se o garantidor, embora não evitando o resultado, se esforçou seriamente para impedi-lo. Neste caso não há dolo ou culpa, mas simples caso fortuito. Pode ocorrer que haja risco para aquele que se omite, indagando-se assim se deve ser responsabilizado pelo delito caracterizado pela omissão, ou seja, se é responsável pelo resultado quando se omitiu pelo perigo existente para um bem jurídico próprio ou alheio que lhe causaria a ação exigida para evitar o evento. É preciso verificar se a ação era juridicamente exigida ao omitente. Embora preveja a lei que o dever de agir só existe quando o sujeito pode agir, deve ele arrostar o perigo desde que no caso haja a probabilidade de evitar o resultado. A conclusão se impõe pelo sistema do Código. Basta observar que, ao tratar do estado de necessidade, a lei nega a justificativa àquele que tem o dever legal de enfrentar o perigo (art. 24, § 1º). Se se adotasse a solução oposta, chegar-se-ia à conclusão de que a lei contém uma contradição: de um lado permitiria a justificação pela existência de risco para o omitente (art. 13, § 2º) e de outro excluiria a justificativa do fato quando houvesse perigo para quem tem o dever de enfrentá-lo (art. 24, § 1º). Podendo o garantidor agir, a conduta deverá ser apreciada em seu elemento subjetivo: dolo ou culpa. O dolo, como se verá, é a vontade dirigida à realização do tipo penal (item 3.7.2). Na hipótese da omissão, configura-se o dolo na vontade de realizar a conduta

típica, ou seja, na vontade de não impedir o resultado. Não se exige, pois, que o omitente deseje o evento, bastando a consciência de que deve agir e a vontade de não fazê-lo. É também possível a omissão por culpa em sentido estrito, respondendo por crime culposo o omitente nas seguintes hipóteses:

- a) erro de apreciação da situação típica, como, por exemplo, o pai que, ouvindo gritos do filho, não o socorre, pensando que se trata de uma brincadeira, enquanto a criança se afoga; erro sobre a possibilidade de agir, como, por exemplo, quando o garantidor supõe que a vítima está afogando-se em lugar profundo do rio, onde seria impossível salvá-la, permitindo que ela se afogue em águas rasas.
- b) erro na execução da ação, como, por exemplo, em jogar substância inflamável em lugar de água para apagar um incêndio, deixando de verificar a natureza do líquido que está utilizando;
- c) erro sobre a possibilidade de agir, como, por exemplo, quando o garantidor supõe que a vítima está afogando-se em lugar profundo do rio, onde seria impossível salvá-la, permitindo que ela se afogue em águas rasas.

O crime comissivo por omissão, por existir somente quando o sujeito tem o dever de agir, é um crime próprio (item 3.6.17). Não havendo o dever de agir, estabelecido pelo art. 13, § 2º, o sujeito poderá responder, conforme a hipótese, por crime de omissão de socorro (art. 135). Há autores que entendem que seria necessário especificar, nos diversos tipos penais, expressamente, a possibilidade da configuração omissiva, para assim se atender aos pressupostos do princípio da reserva legal. Entretanto, como qualquer tipo penal comissivo também pode ser realizado por omissão, entendemos suficiente para preservar o princípio da legalidade o estabelecimento das hipóteses da existência do dever de agir para evitar o resultado que, conjugadas com os tipos em tese comissivos, lhe dão a tipicidade indireta. Preserva-se, com tais disposições, o referido princípio da reserva legal.

Assim, ao aceitar uma elasticidade no conceito de culpa para determinados ilícitos de trânsito, atualmente tratado apenas como mera imprudência, e, portanto sujeitos ao abrandamento de pena, doutrinadores como MIRABETE permitem esta nova e fundamental reflexão jurídica a respeito do dolo eventual. Da obra de Guilherme de Souza Nucci (NUCCI, 2005), retira-se o seguinte pensamento sobre esta mesma inteligência:

...Tem sido posição adotada atualmente, na jurisprudência pátria considerar a atuação do agente em determinados delitos cometidos no trânsito não mais como culpa consciente, e sim como dolo eventual. As inúmeras campanhas realizadas, demonstrando o perigo da direção perigosa e manifestamente ousada, são suficientes para esclarecer os motoristas da vedação legal de certas condutas, tais como o racha, a direção em alta velocidade, sob embriaguez, entre outras. Se, apesar disso, continua o condutor do veículo a agir dessa forma nitidamente arriscada, estará demonstrando seu desapego à incolumidade alheia, podendo responder por delito doloso. Exemplos extraídos da jurisprudência : "a conduta social desajustada daquele que, agindo com intensa reprovabilidade ético-jurídica, participa, com seu veículo automotor, de inaceitável disputa automobilística em plena via pública, nesta desenvolvendo velocidade exagerada - além de ensejar a possibilidade de reconhecimento de dolo eventual inerente a este comportamento do agente - ainda justifica a especial exasperação da pena, motivada pela necessidade de o Estado

responder, grave e energicamente, à atitude de quem em assim agindo, comete os delitos de homicídio doloso e de lesões corporais.

Considerando que a obra citada é uma publicação do ano de 2005, podemos afirmar que o tipo doloso nos crimes de trânsito está deixando de ser uma figura de ficção jurídica. Além disto, a jurisprudência ao entender pela exasperação, está levando a uma contagem de pena com base no ilícito mais grave aumentado de um *quantum*, em contraposição ao cúmulo material que prevê a soma das penas dos ilícitos. Isto significa que a exasperação leva inevitavelmente a uma pena maior na culpabilidade do agente causador do injusto.

2.7 A LEGISLAÇÃO PENAL INCIDENTE ATUALMENTE NOS DELITOS COMETIDOS NO TRÂNSITO

Na atualidade, o território brasileiro, em vigência, há os seguintes cadernos legais que tratam de matéria em que estão envolvidos os atos ilícitos contra a vida nesta questão do crime de trânsito:

- a. Código Penal Brasileiro (Decreto-Lei nº 2.848/40);
- b. Código de Trânsito Brasileiro (Lei nº. 9.503/97);
- c. Lei das Contravenções Penais (Decreto-Lei nº. 3.688/41);
- d. Juizado Especial Criminal (Lei nº. 9.099/95);
- e. Juizado Especial Federal (Lei nº. 10.259/2001);
- f. Código de Processo Penal (Decreto-Lei nº. 3.689/41).

Tudo isto sem olvidar as disposições da Constituição Federal de 1988, que também permitem a aplicação dos efeitos jurídicos aos atos contra a vida. O Código de Trânsito Brasileiro, em seu artigo 302, registra que praticar homicídio culposo na direção de veículo automotor sujeita o autor a uma pena de detenção de dois a quatro anos, e suspensão ou proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor. Este tipo penal ainda prevê uma qualificadora com aumento de 1/3 à metade se o agente não possuía permissão para dirigir, se o praticou em faixa de pedestre ou na calçada, se não prestou socorro, ou se estiver em sua profissão conduzindo veículo de transporte de passageiro.

Importa observar que embora este Código Brasileiro de Trânsito tenha sido sancionado no ano de 1997 ele traduz em suas letras a identificação de crime culposo ao acidente de trânsito, na verdade repetiu a mesma direção do Código anterior de 1966 (Lei nº. 5.108/66), que transmitia para um Conselho Administrativo a tarefa de julgar os acidentes de trânsito. O Código de Trânsito de 1966 relegou quase por completo o exame do delito de trânsito com vítima, mas preocupando-se, por exemplo, com os escapamentos de caminhões nas estradas (art.37 § 5º). No tocante ao acidente com vítimas, simplesmente encaminhava para as disposições do Código Penal Brasileiro. Assim, há uma certa divisão no pensamento dos juristas pátrios, pois uma parte deles entende que o Código de Trânsito de 1997 foi modesto ao contemplar o delito de trânsito como mera atuação culposa, pois embora possa a ele ser aplicado

As regras do Código Penal Brasileiro, o que de fato se aplica são os ditames das Leis nº. 9.099/95 e nº. 10.259/2001 (Juizado Especial Criminal), enquanto outros entendem que a aplicação subsidiária destas Leis do Juizado Especial é um notável avanço na aplicação da pena dos ilícitos contra a vida. Nesta linha de raciocínio que divide as opiniões dos operadores do direito, por exemplo, os seguintes os delitos de trânsito que atentam contra a vida, previstos no CTB, são cobertos com os benefícios das Leis nº 9.099/95 e nº 10.259/2001:

- a) lesão corporal culposa (art. 303 *caput*);
- b) omissão de socorro (art. 304);
- c) fuga do local (art.305);
- d) participar de "racha" (art. 308);
- e) trafegar em velocidade incompatível com a segurança (art.311).

Nestes casos, em que o CTB prevê pena máxima não superior a 2 dois anos, o ato ilícito passa a ter todos os benefícios da suspensão e da transação, por força do novo dispositivo da Lei Federal n°. 10.259/2001. Fernando Y. Fukassawa em sua obra (FUKASSAWA. 2003, p.21) afirma que:

Para os casos de lesões corporais culposas, embriaguez ao volante e participação em "racha" (disputa de velocidade em via pública), a aplicação da pena de prestação de serviço comunitário pode se mostrar mais importante. Essa pena não interfere tão pesadamente nas atividades normais do condenado que presta o serviço fora do período de seu trabalho, além do que contribui humana e gratuitamente para com a sociedade.

Este pensamento doutrinário está refletindo uma clara postura legislativa, porque a Lei n. 9.714 de 25 de novembro de 1998, que deu nova redação aos artigos 43, 44, 45, 46, 47, 55 e 77 do Código Penal Brasileiro. Fixou que a pena privativa de liberdade, não superior a quatro anos se imposta por crime doloso, ou qualquer de seja ela se por crime culposos, permite a sua substituição por penas restritivas de direito. Manoel Messias Barbosa (BARBOSA. 1985) na parte introdutória de sua obra, registra:

O automóvel é o monstro voraz da ciência. Sob muitos aspectos, pode ser considerado como uma arma perigosa. As estatísticas demonstram de maneira insofismável que os acidentes ocasionados por veículos automotores matam mais que as chamadas doenças incuráveis. Nas rodovias, apesar de legislação vigente reduzindo a velocidade, a mortalidade em consequência de acidentes automobilísticos, aumenta assustadoramente.

Nesta inteligência dos doutrinadores, existe, portanto, uma controvérsia entre a disposição da Lei e a efetiva aplicação da pena ao ilícito de trânsito. O art. 291 do atual Código de Trânsito Brasileiro em suas disposições finais, prescreve: "Aos crimes cometidos na direção de veículos automotores, previstos neste Código, aplicam-se as normas gerais do Código Penal e do Código de Processo Penal, se este Capítulo não dispuser de modo diverso, bem como a Lei n.º 9.099/95, no que couber". Por sua vez, o Código Penal Brasileiro em seu art. 121 tem a seguinte redação:

Art. 121. Matar alguém:

Pena - reclusão de 6 (seis) a 20 (vinte) anos.

2.8 AS CIDADES, OS SEUS CIDADÃOS E O TRÂNSITO

O novo Código de Trânsito Brasileiro registra no artigo 1º que "o trânsito, em condições seguras, é um direito de todos e dever dos órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito"(art. 1º, § 2º). Portanto, trânsito seguro é direito de cidadania, e as suas transgressões afetam diretamente o tecido social. O arquiteto Marcos Prado (PRADO 1973) analisando a história das cidades do mundo, escreve:

...O liberalismo econômico, iniciado no final do século XVIII, faz com que escape do controle da comunidade ou da municipalidade a vida urbana, cuja instabilidade é marcante. A cidade passa a ser instrumento de lucro. É o lugar da reunião de mão-de-obra, da implantação industrial, da especulação com o solo e da moradia. As pessoas servem-se da cidade. Esta deixa de ser realidade coletiva para ser realidade espacial apenas. A organização da cidade começa e depender da via férrea e das vias de acesso. Perde a autonomia, desaba sua estrutura, cria-se um tecido urbano desordenado.

E mais adiante a sua obra também registra:

...A partir do instante em que apareceu nas ruas das cidades do mundo inteiro o velho "Ford Bigode", colocando a civilização do século XX sobre rodas, um desafio de imensas proporções estava sendo lançado à inteligência humana. Era o desafio dos fluxos que conduzem aos cruzamentos das nossas ruas, feitas para o atendimento de veículos de tração animal, onde o passante pedestre era dominante na paisagem urbana. Estamos habituados a fotografias de congestionamentos em Nova York e Chicago no tempo dos bondes a tração animal. Conhecemos a *senatus consultum* de Julio Cesar, proibindo o tráfego de veículos nos limites urbanos de Roma. Mas o impacto da revolução tecnológica, que transformou o cavalo de transporte individual (com a descoberta do arado para tração), na força motora das carroças de quatro rodas, abriu novas perspectivas. A revolução industrial aperfeiçoou os transportes de tal forma, que os seus efeitos sobre a vida urbana foram os mais extraordinários. O automóvel rompeu com a barreira das distâncias e fez a ligação entre o campo e a cidade. Nasceram os subúrbios. Mas, ao lado do conforto que proporciona, trouxe enormes problemas com o seu deslocamento. Um rápido olhar para qualquer de nossas cidades mostra que as dificuldades de circulação ameaçam sua forma física, comprometendo o bem-estar de seus habitantes(...)

Em face disto, as sociedades do mundo pouco a pouco foram despertando para a necessidade de regular o trânsito de veículos e de pessoas. Considerando que os primeiros veículos iniciaram sua marcha a partir do início do século XX, mas somente na metade do século passaram de fato a constituir-se em preocupação nas grandes cidades, é possível concluir que as leis que regulam esta relação veículos/pessoas ainda estão em aperfeiçoamento.

O Brasil tem evoluído em suas leis a respeito desta matéria, mas uma grande parte dos juristas pátrios ainda entende que esta evolução tem sido

benevolente no trato desta temática que atinge diretamente a manutenção da vida e da ordem social. Waldir de Abreu (ABREU 1987) afirma:

...Se no campo do direito penal, a regra é de que os crimes são de natureza dolosa e só excepcionalmente culposos, no direito de trânsito assim não ocorre. As infrações penais mais freqüentes e reprimidas tem caráter culposos.

Quando em 1896, em Londres, um automóvel a seis quilômetros por hora atropelou o pedestre Oridget Driscoll houve séria revolta popular porque pouco tempo antes tinha sido revogada a exigência de serem os veículos precedidos por uma pessoa portando uma bandeira vermelha sinalizando advertência aos pedestres.

Nascia o perigo nesta relação homem/máquina. Um século depois, a intimidade entre o homem e a máquina cada vez mais potente e veloz, tornou-se este apêndice daquele. Onde está o homem está o automóvel. Não existe um só dia em que não tenhamos a notícia de um acidente envolvendo vítimas.

A multiplicação do número de veículos tem sido apontada como uma das causas do gradual aumento de acidentes. Pouco a pouco as famílias vão somando veículos em suas garagens, e muitas delas dispõem de um para cada membro. O resultado é que as cidades sofrem o aumento significativo de veículos e do crescimento populacional tornando esta relação um problema que atormenta não apenas os administradores das cidades, mas também toda a sociedade.

Tornou-se um desafio constante a regulamentação do trânsito de veículos e pedestres. Leis, campanhas e apelos educativos têm sido lançados com o objetivo de, quem sabe no futuro, quando os meios de transportes, se possível, poderão deixar o contato com o solo e sobrevoar o espaço aéreo das grandes cidades, esta relação direta com o pedestre pode evoluir de uma forma a poupar o embate entre a máquina e o homem.

No Brasil, por exemplo, a cada ano deparamos com um acréscimo do número de acidentados (mortos e feridos), em escalada preocupante, considerando que o novo Código de Trânsito ainda não completou uma década de existência.

Segundo matéria publicada no jornal Gazeta do Povo, edição do dia 26 de setembro de 2003, em sua página 2, os acidentes de trânsito matam 30.000 pessoas por ano no Brasil. Além disto, completa a matéria, 150.000 ficam com alguma seqüela permanente ou temporária.

Em que pese à existência de um novo Código de Trânsito e de toda a campanha educativa não temos logrado êxito na redução dos acidentes.

Provavelmente tenha chegado o momento de também ser feita uma reflexão profunda sobre os mecanismos jurídicos que definem a punibilidade dos atos ilícitos praticados na direção de veículos. Bem como o real direcionamento de nossos recursos no campo da repressão primeiramente, a fim de buscar uma conscientização de massa para as futuras gerações quanto ao respeito e educação no trânsito.

2.9 EVOLUÇÃO HISTÓRICA DA LEGISLAÇÃO DE TRÂNSITO NO BRASIL

O Código de Trânsito Brasileiro é uma lei que define atribuições das diversas autoridades e órgãos ligados ao trânsito, fornece diretrizes para a Engenharia de Tráfego e estabelece normas de conduta, infrações e penalidades para os diversos usuários desse complexo sistema. Considera-se trânsito a utilização das vias por pessoas, veículos e animais, isolados ou em grupos, conduzidos ou não, para fins de circulação, parada, estacionamento e operação de carga ou descarga.

O *Código Brasileiro de Trânsito* tem como base a constituição do Brasil, respeita a Convenção de Viena e o Acordo do Mercosul e entrou em vigor no ano de 1998.

2.9.1 DECRETO-LEI N. 2.994/1941 - PRIMEIRO CÓDIGO DE TRÂNSITO

No dia 28 de janeiro de 1941 foi instituído, pelo Decreto-Lei nº 2.994, o primeiro Código Nacional de Trânsito no Brasil. Este novo código foi alterado naquele mesmo ano pelo Decreto-Lei nº 3.651 de 25 de setembro, que criou o Conselho Nacional de Trânsito -CONTRAN, com sede no Distrito Federal e subordinado diretamente ao Ministério da Justiça e Negócios Interiores, e os Conselhos Regionais de Trânsito - CRT, nas capitais dos Estados, subordinados aos respectivos governos.

Este último Decreto-Lei, portanto, deferira expressamente aos Estados-membros da União a atribuição de regulamentar o trânsito em seus territórios, baixando instruções complementares.

Este primeiro Código de Trânsito, tratando no seu capítulo XVI definia "trânsito ou tráfego" como o movimento de pessoas, animais montados ou em tropa, veículos e outros meios ou aparelhos de transportes, isolados ou agrupados, fazendo uso de rua, estrada ou caminho (art. 143, item 1). Evidentemente que as características técnicas, sociais e políticas da época eram bem diferentes das atuais.

Nos primeiros anos da década de 30, os grandes centros urbanos do país já eram barulhentos. Na capital Federal, Rio de Janeiro, milhares de automóveis, ônibus, motocicletas e caminhões enchiam a cidade com uma moderna e estrondosa sinfonia: o som de buzinas e o roncar de motores. Em 1930 surgiram as primeiras medidas disciplinadoras do trânsito carioca. No centro da cidade foram instalados semáforos, motivo de controvérsias. A espera da passagem nas ruas criava um "grave problema" aos apressados pedestres: "perdia-se a barca da Cantareira".

Afoitos motoristas também reclamavam. Centenas de automóveis foram multados por desobedecerem aos pioneiros sinais luminosos. Em 1940, 129.377 veículos a motor circulavam no Brasil, concentrando-se nas grandes cidades. Cerca de 30.000 trafegavam em São Paulo, onde surgiam problemas de estacionamento. Em 1941 o número de ônibus naquela capital paulista passava de 3.000, superando os 500 bondes elétricos.

Em 1939 eclode a 2ª Guerra Mundial. Desde seu início esta guerra se reflete na economia brasileira. Torna-se difícil importar petróleo. O transporte rodoviário chega à beira do colapso. Começam a aparecer os primeiros veículos providos de gasogênio (aparelho que produz gás combustível pela queima do carvão). Em 1941, entram em circulação em São Paulo ônibus com gasogênio. Em maio de 1942, um decreto do Governo restringe o consumo de derivados de petróleo. Em 1943, a produção brasileira era de 7 toneladas, para um consumo de quase 1 milhão (Revista Nosso Século, 1985, p.98).

Em 27 de dezembro de 1945, o Decreto n. 8.463 cria o Departamento Nacional de Estradas de Rodagem - DNER, e os Distritos Rodoviários Federais. Surge daí, a denominação Polícia Rodoviária Federal, uma vez que o artigo 2º daquele Decreto concede ao DNER o direito de exercer o poder de polícia de trânsito. Em 28 de fevereiro de 1952 foi criado, em Curitiba, o Batalhão de Polícia de Trânsito, com o nome de Serviço de Guarda Sinaleira de Trânsito da Polícia Militar. Em 1961 foi construída a Rodovia Régis-Bittencourt (BR-116), trecho que liga São Paulo a Curitiba, e foi projetada para receber 8.000 automóveis por dia. Hoje, comporta mais de 32.000 veículos por dia, dos quais 25.000 são caminhões.

Em 1962 foi aberta a Rodovia Belém-Brasília, com 1.909 quilômetros, que veio a atravessar quatro estados: Goiás, Tocantins, Maranhão e Pará, além do Distrito Federal. Portanto, este primeiro Código de Trânsito foi implantado num País ainda entrando na era do automóvel, e por certo atendeu, naquele momento histórico, a estes primeiros movimentos de trânsito brasileiro.

2.9.2 LEI Nº. 5.108/66 - SEGUNDO CÓDIGO DE TRÂNSITO

No dia 21 de setembro de 1966 a Lei nº. 5.108 institui o segundo Código de Trânsito no Brasil. Esta Lei teve origem no anteprojeto apresentado pelo Ministro da República Armando Ribeiro Falcão ao então Presidente Juscelino Kubitschek no dia 10 de setembro de 1960. A partir deste anteprojeto que tomou o n. 2.259/60 sucessivas modificações foram efetuadas. A tramitação do projeto na Câmara Federal foi longa, demandando estudos e consultas à órgãos especializados, comportando debates prolongados, e, finalmente, em 1966 entrou em vigor no território brasileiro. Na mensagem enviada pelo então Ministro da Justiça e Negócios Interiores, Armando Ribeiro Falcão ao Presidente da República, citada no livro Código Nacional de Trânsito, de GERALDO DE FARIA LEMOS PINHEIRO (PINHEIRO, 1967) lemos no seu preâmbulo:

...o vigente Código Nacional de Trânsito, aprovado pelo Decreto-Lei n. 3.651, de 25 de setembro de 1941, em que pese ao seu alto teor, está, no consenso unânime dos que lhe devem dar aplicação ou cobrar-lhe respeito, como de quantos de sujeitam às suas regras, a reclamar reforma, a fim de se adequar às exigências das novas conquistas no campo da técnica e oferecer ou possibilitar solução a problemas levantados pelo crescimento das populações dos grandes centros e pelo enorme desenvolvimento do trânsito urbano e interestadual. A aprovação deste novo Código de Trânsito buscava

dar ao País uma lei há muito reclamada, porquanto o primeiro Código já não mais atendia aos anseios da sociedade em face do seu sentido crescimento, e buscava diminuir as ameaças que pairavam sobre os pedestres, motoristas e passageiros de veículos em todo País.

Foi em resumo nestas palavras que se manifestava a mensagem da redação final do Projeto aprovado e sancionado pelo então Presidente da República. Importa observar que este Código de Trânsito seguiu a inteligência do crime culposos nos acidentes com vítimas, inexistindo a figura do dolo eventual. Juristas da época, como Nelson Hungria, Frederico Marques, Raul Machado dentre outros eram unânimes em afirmar que os acidentes de trânsito se tratavam de culpa, e, portanto, merecedores das penas inerentes ao crime culposos, previstas no Código Penal. Ou seja, até o máximo de 4 anos, pois o pensamento uniforme destes tratadistas do direito era de que a essência moral da culpa consiste na falta de previsão do resultado da ação, o que exclui a possibilidade da existência do dolo nestas ilicitudes.

2.9.3 LEI Nº 9.503/97 - TERCEIRO CÓDIGO DE TRÂNSITO

No dia 23 de setembro de 1997 foi instituído o atual Código de Trânsito Brasileiro, pela Lei nº 9.503. Novamente este Código repetiu o tratamento penal dado ao crime de trânsito; em seu artigo 302 registra:

praticar homicídio culposos na direção de veículo automotor sujeita o autor a uma pena de detenção de dois a quatro anos, e suspensão ou proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor.

Assim, o novo Código continua com a mesma inteligência oriunda do primeiro Código de 1941, que é a de tratar o crime de trânsito como ato culposos, traduzindo o conceito da teoria finalista da ação, hoje imperante, e que será objeto de reflexão mais adiante neste trabalho, nos próximos capítulos.

Nos seus 341 artigos e dois anexos (conceitos e definições e sinalização), este Código procurou inovar em matéria de infrações e penalidades, inclusive com a inserção de pontos negativos no registro de habilitação. Somente no Capítulo referente às infrações existem 94 artigos que determinam o tipo de infração e a sua correspondente penalidade.

A Lei Federal 10.259/2001, que criou o Juizado Especial Federal também passou a influenciar este Código de Trânsito, especialmente na possibilidade de ser efetuada com o infrator a "transação penal", quando a pena a ser aplicada pelo ilícito for inferior a 2 anos.

2.9.3.1 Principais Alterações da Atual Legislação de Trânsito – Introdução da Lei Seca

No ano de 2006, em razão do clamor público contra a brandeza da legislação de trânsito, para alguns crimes de trânsito passaram a ser punidos com maior rigor, além da aceitação por parte de alguns estados, o poder judiciário acatar a tese da culpa eventual em acidentes de trânsito por motoristas embriagados, afastando o instituto da culpa (crime culposo) passando para o doloso.

Abaixo, algumas destas alterações que fortaleceram e enrecrudeceram a fiscalização de trânsito:

Art. 165. Dirigir sob a influência de álcool ou de qualquer substância entorpecente ou que determine dependência física ou psíquica: (Redação dada pela Lei nº 11.275, de 2006)

Infração - gravíssima;

Penalidade - multa (cinco vezes) e suspensão do direito de dirigir;

Medida administrativa - retenção do veículo até a apresentação de condutor habilitado e recolhimento do documento de habilitação.

Parágrafo único. A embriaguez também poderá ser apurada na forma do art. 277.

Art. 277. Todo condutor de veículo automotor, envolvido em acidente de trânsito ou que for alvo de fiscalização de trânsito, sob suspeita de dirigir sob a influência de álcool será submetido a testes de alcoolemia, exames clínicos, perícia ou outro exame que, por meios técnicos ou científicos, em aparelhos homologados pelo CONTRAN, permitam certificar seu estado. (Redação dada pela Lei nº 11.275, de 2006)

§ 1º Medida correspondente aplica-se no caso de suspeita de uso de substância entorpecente, tóxica ou de efeitos análogos. (Renumerado do parágrafo único pela Lei nº 11.275, de 2006)

§ 2º No caso de recusa do condutor à realização dos testes, exames e da perícia previstos no caput deste artigo, a infração poderá ser caracterizada mediante a obtenção de outras provas em direito admitidas pelo agente de trânsito acerca dos notórios sinais de embriaguez, excitação ou torpor, resultantes do consumo de álcool ou entorpecentes, apresentados pelo condutor. (Incluído pela Lei nº 11.275, de 2006)

Art. 218. Transitar em velocidade superior à máxima permitida para o local, medida por instrumento ou equipamento hábil, em rodovias, vias de trânsito rápido, vias arteriais e demais vias: (Redação dada pela Lei nº 11.334, de 2006)

I - quando a velocidade for superior à máxima em até 20% (vinte por cento): (Redação dada pela Lei nº 11.334, de 2006)

Infração - média; (Redação dada pela Lei nº 11.334, de 2006)

Penalidade - multa; (Redação dada pela Lei nº 11.334, de 2006)

II - quando a velocidade for superior à máxima em mais de 20% (vinte por cento) até 50% (cinquenta por cento): (Redação dada pela Lei nº 11.334, de 2006)

Infração - grave; (Redação dada pela Lei nº 11.334, de 2006)

Penalidade - multa; (Redação dada pela Lei nº 11.334, de 2006)

III - quando a velocidade for superior à máxima em mais de 50% (cinquenta por cento): (Incluído pela Lei nº 11.334, de 2006)

Infração - gravíssima; (Incluído pela Lei nº 11.334, de 2006)

Penalidade - multa [3 (três) vezes], suspensão imediata do direito de dirigir e apreensão do documento de habilitação. (Incluído pela Lei nº

11.334, de 2006)

I - quando a velocidade for superior à máxima em até 20% (vinte por cento): (Redação dada pela Lei nº 11.334, de 2006)

Infração - média; (Redação dada pela Lei nº 11.334, de 2006)

Penalidade - multa; (Redação dada pela Lei nº 11.334, de 2006)

Art. 218. Transitar em velocidade superior à máxima permitida para o local, medida por instrumento ou equipamento hábil, em rodovias, vias de trânsito rápido, vias arteriais e demais vias: (Redação dada pela Lei nº 11.334, de 2006)

II - quando a velocidade for superior à máxima em mais de 20% (vinte por cento) até 50% (cinquenta por cento): (Redação dada pela Lei nº 11.334, de 2006)

Infração - grave; (Redação dada pela Lei nº 11.334, de 2006)

Penalidade - multa; (Redação dada pela Lei nº 11.334, de 2006).(BRASIL 2006)

Em 20 de junho de 2008 foi aprovada a Lei 11.705, modificando o Código de Trânsito Brasileiro. Apelidada de "lei seca", proíbe o consumo de qualquer quantidade de bebida alcoólica por condutores de veículos. No subcapítulo 2.14 deste estudo, será abordado os resultados positivos da implantação da chamada Lei Seca.

2.10 LEGISLAÇÃO DE TRÂNSITO BRASILEIRA E O PODER DE FISCALIZAÇÃO DE TRÂNSITO

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

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

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

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

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

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

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

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

Já o artigo 128 estatuiu:

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

O Código de 1941 é impreciso. Não determinava quais seriam as autoridades de trânsito referidas, em vários dispositivos, como o artigo 4º:

a mão e contra-mão serão determinadas pelas autoridades de trânsito, em cada localidade.” Já o artigo 118 restringe-se a afirmar que “as autoridades de trânsito poderão conceder licença especial nos seguintes casos: (...) (BRASIL., CNT 1941).

A lei não definiu as expressões “repartição de trânsito” e “repartições concedentes ou licenciadoras”, de tal forma que tais autoridades eram estabelecidas nos termos do artigo 2º:

Cada Estado organizará, de acordo com as suas necessidades, os serviços administrativos destinados ao cumprimento dos dispositivos deste Código, obedecendo às normas gerais da legislação federal. (BRASIL, CNT 1941)

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

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

O próprio Código Nacional de Trânsito encarregou-se de estabelecer alguns conceitos de termos e expressões utilizados, mas sem qualquer preocupação sistêmica, fazendo-o ao longo do seu texto, como é o caso de “vias terrestres”, no artigo 2º, §1º e de “infração de trânsito” no artigo 94. O RCNT procurou preencher essa lacuna, incluindo em seu Anexo I - “Conceitos e Definições”, um rol de 32 termos, locuções ou siglas, com seus significados para efeito de aplicação da legislação de trânsito, mas ainda assim, insuficiente para resolver todos os casos de relevância. Tanto assim, que expressões como autoridades de trânsito, passageiro,

condutor, lotação e tara, além de outras, foram sendo definidas ou conceituadas pelo CONTRAN, na medida em que era instado a fazê-lo, para resolver questões práticas e dúvidas que surgiam.

A competência das Polícias Militares, e, por conseguinte, do BPTRAN, com todo o seu leque de atribuições regulamentadoras, sempre foi tratada de forma lacônica e indireta pelo CNT e pelo CONTRAN, pois sequer utilizou-se o nome da instituição "Polícia Militar" na lei, ou nas várias alterações que houve ao longo dos seus 31 anos de vigência.

A expressão também sequer chegou a aparecer no texto do Regulamento ou em Resoluções, Pareceres e Decisões do CONTRAN, a não ser em casos para indicá-la em resposta a questionamentos. Daí a afirmação de que a competência dos órgãos integrantes do Sistema Nacional de Trânsito, também não foi, adequadamente, definida na legislação, recentemente, revogada, apesar da grande evolução em relação à anterior.

A capacidade para aplicação das penalidades por infração de trânsito continuou indefinida até o instante da revogação da legislação, em 22 de janeiro de 1998. A imposição de penalidades de advertência escrita, de multa, de apreensão e de cassação de habilitação, foi perfeitamente definida nas regras dos artigos 30, incisos I II e XII e 34, incisos I e III, ambos do RCNT, apoiados nos artigos correspondentes do CNT e também nas regras dos artigos 96, § 2º e 108, do mesmo código.

Quanto à advertência verbal (art.188 do RCNT) e às penalidades de retenção, remoção e apreensão de veículos, nem a lei, nem o Regulamento e tampouco o CONTRAN especificaram se caberia sua aplicação às Polícias Militares, em razão de sua missão constitucional de preservação da ordem pública (ou na "manutenção", até 1988) e de exercício da polícia ostensiva (art. 144, § 5º da CF de 1988).

A Lei 9.503, de 23 de setembro de 1997, publicada em 24 de setembro e retificada em 25 de setembro de 1997, entrou em vigor em 22 de janeiro de 1998. Essa lei institui o Código de Trânsito Brasileiro - CTB, e atribui competência ao CONTRAN para regulamentá-la, ao contrário do que ocorreu na legislação anterior, que atribuiu ao Poder Executivo, genericamente, essa tarefa. Na experiência anterior, o Regulamento foi elaborado com objetivos mais amplos do que a lei lhe atribuiu: pretendeu-se fazer um que substituísse o próprio Código, o que resultou em complicações jurídicas e operacionais.

Os problemas jurídicos decorreram do fato de que o RCNT não completou, satisfatoriamente, as lacunas da lei, repetindo-as, tão-somente. Muitos órgãos acharam que seria preferível usá-lo como suporte jurídico-legal e não a lei que lhe atribuiu competência, tendo até mesmo o CONTRAN passado a determinar em Resoluções que as infrações de trânsito deveriam ser punidas com base no Regulamento, e não no CNT.

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

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

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

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

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

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

Com a ausência de um regulamento único do CTB, é evidente que se espera do CONTRAN uma resposta às questões em aberto, de forma sistematizada, dando, tanto quanto possível, um corpo organizado às suas normas. De tal sorte, mesmo que não se constitua um Regulamento único, os assuntos não sejam tratados de forma repetitiva, superposta e às vezes contraditória, mantendo-se a coerência normativa e certa facilidade aos aplicadores da lei. Não há dúvidas de que os órgãos de trânsito estão sujeitos aos princípios básicos da legalidade, impessoalidade, moralidade, publicidade e eficácia, conforme artigo 37 da CF. Mas essa missão torna-se mais árdua ao se buscar o conhecimento e a interpretação das normas, verdadeiros enigmas a decifrar, em certos casos. Esse papel regulamentador do CONTRAN pode vir até a ser facilitado pela sua nova composição, dada pelo Decreto nº 2.327/97. O texto do CTB aprovado pelo Congresso Nacional sofreu vetos ao § 3º do artigo 10, referente ao CONTRAN, com as seguintes razões:

O novo Código de Trânsito Brasileiro requer um Conselho Nacional de Trânsito do mais alto nível para formulação da política e dos programas estratégicos

afetos à matéria, sendo recomendável que tal órgão seja dotado de uma estrutura leve e ágil. Essa concepção poderá ser implementada se o referido Conselho passar a ser integrado tão-somente pelos próprios titulares dos Ministérios referidos na presente disposição. Por essa razão, estou opondo veto aos incisos (...) (BRASIL, CTB, 1997).

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

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

2.11 FISCALIZAÇÃO DE TRÂNSITO NA CIDADE DE CURITIBA-BATALHÃO DE POLÍCIA DE TRÂNSITO

O Batalhão de Polícia de Trânsito – BPTran, pertence ao Subsistema de Segurança Pública do Comando do Policiamento da capital. O CPC é o órgão de execução, de escalão intermediário de Comando, subordinado diretamente ao Comandante Geral da PMPR, exercendo o comando e coordenação de oito Unidades Operacionais, na Capital e Região Metropolitana de Curitiba.

É responsável perante o Comandante Geral pela preservação da ordem pública na capital, de acordo com as diretrizes e ordens emanadas daquele comando.

Entre as várias missões peculiares dos Comandos Intermediários, encontra-se a de exercer de forma direta e com o assessoramento de seu Estado-Maior, a ação de controle e de fiscalização sobre as Unidades Operacionais, particularmente, no que o tange a operacionalidade e instrução.

Verifica-se que a competência do Comandante Intermediário é bastante ampla, respeitadas as atribuições dos órgãos do Comando Geral, no que tange ao próprio emprego das Unidades Operacionais subordinada, destacando-se, principalmente o planejamento, a organização, a direção, a coordenação e o controle e observadas as diretrizes do Comando Geral das operações de preservação da ordem pública.

Atualmente, promove-se a descentralização das diversas atividades operacionais e administrativas das unidades subordinadas. Objetivando a plena delegação de poderes, bem como o fortalecimento dos respectivos comandantes e ainda, visando à readequação dessas organizações no sentido de provê-las de meios adequados a uma pronta resposta às necessidades de segurança por parte da população.

O redimensionamento da estrutura das unidades é realizado com o intuito de sistematizá-la e torná-las mais eficazes no desempenho da missão policial militar em suas respectivas áreas de atuação ou esfera de competência.

A área de responsabilidade territorial, na capital (Curitiba) é de 431 Km², sendo composta por setenta bairros. A população nesta área, segundo o Censo de 2000, é de 1.586.898. Mas em referência ao índice de crescimento vegetativo que é de 2.2., ao ano, este número está beirando aos 2.948.838 (dois milhões, novecentos e quarenta e oito mil, oitocentos e trinta e oito) de habitantes.

O Policiamento ostensivo urbano em Curitiba é executado por três unidades operacionais de área: 12º BPM, 13º BPM e 20º BPM.

2.11.1 Release Histórico do BPTRAN

Em 04 de fevereiro de 1952, por solicitação do Chefe de Polícia do Estado (o Secretário de Segurança Pública da época), de comum acordo com o Departamento Estadual de Trânsito e com o Comandante-Geral da Polícia Militar, por meio do Ofício n.º 107, foi criada a Companhia dos Guardas-Sinaleiros do Trânsito que, no ano seguinte, passou a ter existência legal. O documento formal sob a forma de ofício tinha a respectiva numeração 068, datado de 19 de fevereiro de 1952, continha o seguinte:

... considerando finalmente a necessidade da evolução da tropa desta Polícia Militar, no sentido de profissionalmente preparar o policial-militar, dentro do âmbito da caserna e sob a égide dos regulamentos, para exercê-la com eficiência e dentro da tradicional operosidade e prontidão da Corporação.

Os policiais-militares, inicialmente, cobriam, em três turnos diários, dez postos de guardas-sinaleiros de trânsito e contavam com um efetivo de 103 homens, fornecidos pelo 1º Batalhão de Infantaria que, comandados pelo 1º Tenente Combatente REINALDO JOSÉ MACHADO, constituíam o núcleo base para a instrução e o serviço.

Para esse serviço, foram designados praças alfabetizados, de boa aparência, que demonstravam desenvoltura, resolução e aptidão para a função. Ficou assim, em consequência das condições estabelecidas, criadas, em caráter precário e em fase experimental, o Serviço de Guardas-Sinaleiros de Trânsito da Polícia Militar - SGSTPM.

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

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

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

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

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

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

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

A data que marcou toda a trajetória do BPTRAN foi 28 de fevereiro de 1983. Após 31 anos da sua criação, o Batalhão foi finalmente alocado em quartel próprio, localizado junto ao DETRAN, na esquina da Rua Professora Antônia Reginato Viana com a Rua Hayton da Silva Pereira - Bairro Capão da Imbuia, depois de haver passado por vários aquartelamentos, todos eles provisórios e que não atendiam às reais necessidades da unidade.

O novo aquartelamento, de linhas arquitetônicas mais modernas e funcionais, ofereceu aos integrantes da unidade condições excepcionais para cumprirem a missão de servir cada vez melhor à coletividade.

2.11.2 Estrutura do BPTRAN

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

- a. 1ª Cia - Sede na Rua Desembargador Westphalen n.º 2649, bairro Parolin. Compreende o policiamento ostensivo e registro de acidentes de trânsito dos bairros da região sul de Curitiba.
- b. 2ª Cia - Sede na Rua Visconde de Nácar n.º 702, bairro Centro. Compreende o policiamento ostensivo e registro de acidentes de trânsito dos bairros da região norte de Curitiba, incluído o centro da cidade.
- c. 3ª Cia (COTAMOTRAN - Companhia Tático Móvel de Trânsito) - Sede na Rua Dicesar Playsant, 14, Jardim Social, Curitiba. Compreende o policiamento especializado de operações destinadas à fiscalização de veículos e condutores, escoltas e atendimento de eventos de grande vulto. Atua em toda Curitiba.

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

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

Em 1998, ano em que o CTB começou a vigorar, o BPTRAN possuía 176 policiais a menos do que o previsto. No ano de 2003, esta diferença aumentou para 309 policiais. Hoje está em 338. Portanto, defasado abaixo do previsto.

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

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

2.11.3 Competência Técnica Especializada

O BPTRAN é uma unidade da Polícia Militar do Paraná, subordinada ao Comando do Policiamento da Capital, que executa, fundamentalmente, o policiamento de trânsito em Curitiba, tanto no processo a pé como motorizado.

Sua missão geral é atuar sistematicamente no policiamento ostensivo de trânsito, para prevenir e reprimir atos relacionados com a segurança pública e garantir a obediência e o cumprimento às normas de trânsito estabelecidas por órgãos competentes, de acordo com o Código de Trânsito Brasileiro e legislação pertinente, assegurando a livre circulação de veículos e pedestres, e evitando acidentes.

Tem como missão na atividade de policiamento ostensivo especializado:

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

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

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

2.11.4 Competência para Registros de Acidentes

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

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

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

2.12 COMPETÊNCIA TÉCNICA LEGAL DE ATUAÇÃO DO BPTRAN NA ATIVIDADE DE TRÂNSITO

A legalidade do policiamento ostensivo de trânsito e a sua execução pela Polícia Militar com exclusividade está prescrita no Art. 144, parágrafo 5º da CONSTITUIÇÃO FEDERAL (1988):

...Às policiais militares cabem a polícia ostensiva e a preservação da ordem pública; [...]". (BRASIL 1988).

Na Ata da 41ª Reunião (CONTRAN, 1985), encontrava-se implícita a ação das Polícias Militares dos Estados para agirem nas vias públicas como proposta da autoridade de trânsito e, na qualidade de seus agentes, emitirem auto de infração, competência que lhes foi conferida com exclusividade pelo Decreto-lei n.º 667/69, alterado pelo Decreto-lei n.º 2010/83. A exclusividade para o policiamento ostensivo fardado, manutenção da ordem e segurança pública, já era destas Corporações Militares. Para admitir a presença de civis no policiamento ostensivo de trânsito, teria que se rever o Decreto n.º 88.777, de 30 de julho de 1983, em seu artigo 2º, inciso XXVII, estabelece que:

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

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

No Art. 23, que atribuía competências às Polícias Militares, foram vetados pelo Presidente da República os seguintes dispositivos:

- a. cumprir e fazer cumprir a legislação de trânsito;
- b. exercer com exclusividade, a polícia ostensiva para o trânsito nas rodovias estaduais e vias urbanas;
- c. elaborar e encaminhar aos órgãos competentes os boletins de ocorrência, relativos aos acidentes de trânsito; coletar e tabular dados estatísticos de acidentes de trânsito;
- d. implementar as medidas da Política Nacional de Segurança e Educação de Trânsito;
- e. articular-se com os demais órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito no Estado, sob a coordenação do CETRAN da respectiva Unidade da Federação.

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

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

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

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

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

2.12.1 Ordem Pública e Segurança Pública

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

A ordem pública é decomposta, doutrinariamente, em vários de seus aspectos. O que parece estar prevalecendo entre nós é a divisão em três:

- a. a tranqüilidade pública;
- b. a segurança pública e;
- c. a salubridade pública.

Assim como afirma Álvaro LAZZARINI, (1989, p.52) que "a ordem pública compreende a própria ordem pública, a saúde, a segurança, a moralidade e a tranqüilidade, além da boa fé nos negócios". Tal afirmativa leva a concluir que a ordem pública é, em suma, "a ausência de desordem, de atos de violência contra as pessoas, os bens do próprio Estado". (LAZZARINI, 1989, p.52)

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

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

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

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

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

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

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

O manual básico de policiamento ostensivo define “In Verbis”: “ Conjunto de regras formais, coativas. que emanam do ordenamento jurídico da nação, tendo por

escopo regular as relações sociais em todos os níveis e estabelecer um clima de convivência harmoniosa e pacífica. Constitui, assim, uma situação ou condição que conduz ao bem comum".

A ordem pública é sempre efeito de uma realidade nacional que brota da convivência harmônica resultante do consenso entre a maioria dos homens comuns, variando no tempo e no espaço em função da própria história.

A definição do que seja "Ordem Pública" é complexo, bastante controverso e não tem unanimidade entre a maioria dos doutrinadores, por conta disso, achamos mais prudente citar o mestre Álvaro Lazzarini (1986), além de outros, para melhor visualização do contexto:

... Na verdade, nada mais incerto em direito do que a noção de ordem pública. Ela varia no tempo e no espaço, de um para outro país e, até mesmo, em um determinado país de uma época para outra. Nos anais da jurisprudência, aliás, tomou-se conhecida a frase do conselheiro TILLON, da Corte de Cassação de Paris, de que procurar definir o termo ordem pública é aventurar-se a pisar em areias movediças.'

De Plácido e Silva, diz entender-se por ordem pública a situação e o estado de legalidade normal em que as autoridades exercem suas perspicuas atribuições e os cidadãos as respeitam e acatam, sem constrangimento ou protesto. Não se confunde com a ordem jurídica, embora seja uma consequência desta e tenha sua existência formal justamente dela derivada.

... E desse sentir é, também, José Cretella Júnior, usando com apoio em WALINE (Droit administratif, 9a edição. 1963:642) diz: A noção de ordem pública é extremamente vaga e ampla. Não se trata, apenas da manutenção material da ordem na rua, mas também da manutenção de uma certa moral.. A noção de ordem pública é básica em direito administrativo sendo constituída por um mínimo de condições essenciais a uma vida social conveniente. A segurança dos bens e das pessoas, a salubridade e a tranquilidade forniam-lhe o fundamento. A ordem pública reveste-se também de aspectos económicos (luta contra o monopólio, a carestia, o açambarcamento) e também estéticos (proteção de lugares e monumentos).

... E, no que interessa á polícia, em especial às Polícias Militares, (...) a ordem pública, que elas têm por missão assegurar, define-se-á pelo seu caráter principalmente material, cuidado de evitar desordens visíveis. isto é. só as manifestações exteriores de desordem justificam a sua intervenção.

Como se vê, há uma complexidade em se definir ou conceituar ordem Pública, imagine preservá-la, cuja missão constitucional coube às Polícias Militares.

A missão da polícia militar é ampla e abrangente, e, por conseguinte nobre, "prescindível e indispensável à convivência social. A execução do policiamento ostensivo como fator de preventividade, tem seus fundamentos na legislação pátria, elaborada desde os tempos imperiais. Decorre que a legislação que arcabouça toda a atividade das polícias militares é farta. Desde as denominações, graduações,

regime disciplinar, de planejamento, execução do policiamento ostensivo, provém desta ordenações.

2.12.2 O Policiamento Ostensivo e a Fiscalização no Trânsito

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

Com peculiar clareza, o professor Diogo de Figueiredo Moreira Neto explica:

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

O Código de Trânsito Brasileiro, em seu Anexo I, cuja aplicação advém do art. 4º, apresentou definições distintas para fiscalização: "ato de controlar o cumprimento das normas estabelecidas na legislação de trânsito, por meio do poder de polícia administrativa de trânsito, no âmbito de circunscrição dos órgãos e entidades executivos de trânsito e de acordo com as competências definidas neste Código" (BRASIL, CTB de 1997, Anexo I), e para policiamento ostensivo de trânsito:

função exercida pelas Polícias Militares com o objetivo de prevenir e reprimir atos relacionados com a segurança pública, e de garantir obediência às normas relativas à segurança do trânsito, assegurando a livre circulação e evitando acidentes" (BRASIL, CTB de 1997, Anexo I).

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

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

Combinando a definição de fiscalização com outros dispositivos do Código (art. 21, VIII, IX e XIII; art. 24, VI, VIII, IX e XX), denota-se que a intenção do

legislador foi a de limitar o poder de polícia. Nesses casos, a fiscalização de trânsito e a conseqüente sanção, somente se aplicariam às infrações de circulação, estacionamento, parada, excesso de peso, dimensões, lotação, emissão de poluentes e ruídos, isso se considerar fiscalização nas vias públicas (art. 2º). Porém, existe, também, outro campo de fiscalização de trânsito, relativo a processos de formação, habilitação, aperfeiçoamento e reciclagem de condutores (art. 22, II), bem como as vistorias e inspeções para emplacar e licenciar veículos, todas estas feitas, em repartições públicas, por instrumentos burocráticos.

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

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

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

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

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

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

2.12.3 O Poder de Polícia de Trânsito nos Municípios

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

multa e medidas administrativas. Ato que emanam do poder de polícia, a rigor, do art. 24, inciso VI e da definição de fiscalização, art. 4º e Anexo I.

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

Por sua vez dispõe:

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

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

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

Dos arts. 91 e 92, que fechavam este ciclo de remissões, foi vetado os 92, restando o art. 91, com a seguinte redação:

Art. 91. O CONTRAN estabelecerá as normas e regulamentos a serem adotados em todo o território nacional quando da implementação das soluções adotadas pela Engenharia de Tráfego, assim como padrões a serem praticados por todos os órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito" (CTB, 1997).

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

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

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

Caio Tácito explica, no Poder de Polícia e seus Limites, publicado na Revista de Direito Administrativo 27/1, que: "O Poder de polícia é, em suma, o conjunto de atribuições concedidas à Administração para disciplinar e restringir, em favor do interesse público adequado, direitos e liberdades individuais". (TÁCITO, Revista, 27/1).

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

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

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

A fiscalização de trânsito, que integra o conceito de policiamento de trânsito, bem por isso só pode ser exercida pela Administração pública enquanto poder público, e não como particular (LIMA, RIVERO, 1981).

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

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

Em regra, cabe ao próprio Estado, em seus desdobramentos político e administrativos, executar as atividades de Administração pública. Tão volumosa e diversificada é, porém, essa tarefa demandada de um Estado contemporâneo, que passou a ser comum a transferência a particulares dos encargos de execução mediante instrumentos jurídicos adequados.

A doutrina considera que certas atividades são, todavia, indelegáveis: as denominadas atividades jurídicas do Estado, que lhe são próprias e impostas como condição necessária de sua existência. As demais, delegáveis são as chamadas atividades sociais, que são cometidas ao Estado na medida em que ao legislador pareça útil à sociedade, não sendo consideradas fundamentais à sua preservação essencial. No campo do poder de polícia, só há atividades próprias (NETO, 1983).

Não existe, portanto, qualquer possibilidade de delegação do poder de polícia de trânsito a empresas paraestatais ou da administração indireta.

O exercício desse poder administrativo do Estado é uma de suas atividades jurídicas exclusivas e, de forma alguma, poderá ser feito por entidade que congregue capital ou interesse particular, muito menos por intermédio de seus agentes, por não restar vínculo direto e estrito com o Poder Público.

Disso não divergiu o Código de Trânsito Brasileiro, conforme se depreende do exame do veto ao § 4º, do art. 1º, quando previa:

As entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito são aquelas criadas ou mantidas pelo poder público competente, dotadas de personalidade jurídica própria e integrante da administração indireta ou fundacional” (CTB, 1997).

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

Se o poder de polícia de trânsito e sua exteriorização, fiscalização e punição, pelas razões enunciadas, à evidência, é próprio do poder público e nos limites da lei, qualquer tentativa de delegá-lo as paraestatais só poderá ser considerada ilegal. Sujeitando-se o dirigente do órgão público à responsabilidade penal, civil e administrativa.

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

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

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

Claro está que permitir à administração indireta, às sociedades anônimas, às pessoas jurídicas de direito privado, enfim, aos particulares, ainda que parcialmente, utilizar-se do poder de polícia de trânsito, que é poder de império do Estado, cuja sanção é unilateral, externa e interventiva, para aplicar e arrecadar multas que reverterão em lucros ou dividendos a esses mesmos particulares, não pode ser legal e jamais será considerado honesto, moral e ético. Pelo contrário, tratar-se-á de autêntica aberração contra a qual a sociedade precisa ficar alerta, porque interessados nesse abuso não faltam.

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

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

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

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

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

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

2.12.4 Policiamento Ostensivo, Definições e Finalidade

O Policiamento Ostensivo, ainda, é a ferramenta da pacificação social, prevenindo a manifestação do ilícito. Abaixo, alguns conceitos modernos de Polícia Ostensiva e Policiamento Ostensivo quanto à preservação da Ordem Pública.

2.12.4.1 Polícia Ostensiva

Do policiamento ostensivo surgiu com *status* constitucional, em 1988, a Polícia ostensiva, destinada a preservar a ordem pública, que se apresenta com seguinte perfil, conforme se resume do exposto em "Apontamentos Doutrinários" de VALLA, *op cit*:

- a. Atua preventivamente para assegurar a ordem pública;
- b. Atua repressivamente para restabelecer a ordem pública. No tocante às infrações penais comuns, limita-se à repressão imediata,

caracterizada no atendimento de ocorrência, incluindo o estado de flagrância;

2.12.4.2 Policiamento Ostensivo Geral

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.

Consiste no Tipo de Policiamento Ostensivo que visa a satisfazer as necessidades basilares de segurança, inerentes a qualquer comunidade ou a qualquer cidadão (MANUAL, 1998).

2.12.4.3 Policiamento Ostensivo Especializado

Conceito com o desenvolvimento exclusivo de um determinado tipo dentre os tipos de policiamento ostensivo, com exceção do policiamento ostensivo geral, realizado por OPM.

2.12.4.4 Patrulhamento

É o ato ou efeito de patrulhar, obedecendo táticas e técnicas policiais-militares específicas para as ações de policiamento ostensivo, objetivando o cumprimento de missões rotineiras ou especiais, em decorrência da atividade a ser desenvolvida.

2.12.4.5 Preservação da Ordem Pública

A polícia ostensiva é uma expressão nova, não do texto constitucional, como na nomenclatura de especialidade. Foi adotada por dois motivos: o primeiro, de estabelecer a exclusividade constitucional e o segundo, para marcar a expansão de competência policial, dos policiais-militares, além do policiamento ostensivo. Para bem entender esse segundo aspecto, é mister ter presente que o policiamento é apenas uma fase da atividade de polícia. A atuação do Estado, no exercício de seu poder de polícia, se desenvolve em quatro fases; Ordem de polícia, o consentimento de polícia, a fiscalização de polícia e a sanção de polícia. E continua observando que o policiamento corresponde apenas à atividade de fiscalização; por esse motivo, a expressão utilizada, polícia ostensiva, expande a atuação das Polícias Militares à integridade das fases do exercício do poder de polícia. O adjetivo 'ostensivo' se refere à ação pública da dissuasão, característica do policial fardado e armado, reforçado pelo aparato militar utilizado, que evoca "o poder de uma

corporação eficientemente unificada pela hierarquia e disciplina” (A Segurança Pública na Constituição, "O Alferes", Belo Horizonte, Jan/Mar/1991).

2.13 O TEMA TRÂNSITO NA ATUALIDADE E SUA IMPORTÂNCIA NA ESTRATÉGIA OPERACIONAL DE ATUAÇÃO

O Trânsito no período de um ano, mata mais do que a Guerra do Vietnã. Esta frase foi muito conhecida no Brasil, quando a matéria se refere ao Trânsito (Brasileiro). Esta é uma estatística triste e o que ajuda a fomentar estes índices é a falta de educação e conscientização da população, tanto de pedestres quanto dos motoristas. Motoristas mal preparados, alcoolizados, falta de atenção, educação, aprimoram o fatalismo, aumentando os índices de violência. Tal é a preocupação, na área de segurança pública, que o Trânsito tem um tratamento específico no Plano Único de Segurança Pública do Governo Federal. Eis um trecho da matéria que trata o Plano:

Violência no trânsito

Os problemas de violência e criminalidade no trânsito devem ser enfrentados de modo multidisciplinar . Essa afirmação decorre da complexidade da questão, que envolve aspectos de planejamento urbano, de transporte, de malha viária, de hipertrofia no uso do automóvel, de falta de fiscalização, da psicologia do motorista, da educação de todos os envolvidos na relação de tráfego e da própria violência social. A intervenção isolada dos órgãos de segurança pública não é suficiente para neutralizar esse fenômeno típico da contemporaneidade. Assim, como aconteceu no Distrito Federal com o programa Paz no Trânsito, a abordagem deve apresentar vários aspectos.

14.1. Mobilização

É preciso mobilizar a população para o problema, pois embora a violência no trânsito seja grande, somente com a divulgação das estatísticas dos acidentes e das vítimas, bem como das cenas dos acidentes pelos meios de comunicação, é que conseguiremos informar e conscientizar a população, potencializando a mobilização dos movimentos sociais. Em decorrência, para diminuir a violência no trânsito é fundamental articular na sociedade movimentos e organizações, envolvendo meios de comunicação, sindicatos, escolas, entidades da sociedade e cidadãos.

14.2. Educação

As escolas têm a importante função de desenvolver educação na área de trânsito. As crianças deverão se tornar fiscais da paz no trânsito, conhecendo as transgressões mais comuns e as regras fundamentais, federais e locais, que regem a circulação de veículos e pedestres. Além disso, o Batalhão Escolar da Polícia Militar ou agrupamentos da Guarda Municipal deverão ser treinados para se tornar um agente educacional atuante no interior das unidades escolares. O mesmo pode ser dito de professores e administradores, muitas vezes limitados ao cotidiano da vida escolar e alheios ao seu potencial indutor e transformador de consciências. Todos devem ser treinados para se transformarem em agentes multiplicadores de uma cultura de paz, notadamente em relação ao trânsito.

14.3. Informação

É evidente que a diminuição da violência no trânsito pressupõe uma fiscalização mais rigorosa e eficaz da circulação de veículos. Isso deve ser precedido de ampla campanha informativa e educativa, com prazos estabelecidos para o desencadeamento de medidas, disponibilizando centros de informações para o esclarecimento de dúvidas da população e para a distribuição de Códigos de Trânsito.

2.14 A LEI SECA E OS RESULTADOS POSITIVOS QUE EMBASAM O PENSAMENTO ESTRATÉGICO DE POTENCIALIZAÇÃO DO POLICIAMENTO DE TRÂNSITO

Justamente quando da elaboração do Projeto de pesquisa da presente monografia, houve um fato que veio a modificar os conceitos operacionais. A mídia nacional por semanas e renitentemente abria questões atinentes a violência no trânsito.

A questão da impunidade sempre vinha a tona com diversos noticiários referente a violência no trânsito e tantos acidentes provocados por pessoas que eram encontradas dirigindo sob efeito de bebida alcoólica. Os aparelhos policiais quando entrevistados culpavam os altos índices de violência relegadas a brandura da legislação anterior.

Foi no dia 20 de junho de 2008 que este quadro passou a reverter-se. Nesta oportunidade houve um enrequecimento da legislação, sendo aprovada a Lei no. 11.705, modificando o Código de Trânsito Brasileiro.

Pelo seu rigor, que inibe o consumo excessivo de qualquer quantidade de bebida alcoólica por condutores de veículos, foi logo apelidada de Lei Seca.

Incrédulos de um ponto, otimista de outro, o resultado somente se positivou em relação ao rigor da fiscalização. Diante de uma legislação mais severa os resultados somente foram positivos quando a fiscalização também foi fortalecida.

Estes relatos são registrados e pesquisados na web, onde primeiramente se extraiu as primeiras manchetes, entre várias, com opiniões contra e outras a favor. No entanto, o resultado de uma vida que fosse salva já valeria todo esforço conjunto, por isso, este fato já pesou para o favorecimento da legislação de trânsito ter favorecida as autoridades policiais nesta ferramenta. Os resultados podem ser pesquisados via web, onde se pode encontrar:

25/06/2008 - 02h30 - Lei seca é uma das mais rígidas do mundo

VINÍCIUS QUEIROZ GALVÃO - a Folha de S.Paulo

Numa lista de 82 países pesquisados pela International Center For Alcohol Policies, instituição com sede em Washington (EUA), a nova lei seca brasileira com limite de 2 decigramas de álcool por litro de sangue é mais rígida que 63 nações, iguala-se em rigidez a cinco e é mais tolerante que outras 13, onde o limite legal varia de zero a 1 decigrama. Veja a lista de países pesquisados.

Com a nova lei, em vigor desde sexta passada, o limite legal agora é equivalente a um chope. Além de multa de R\$ 955, a lei prevê a perda do direito de dirigir e a retenção do veículo.

A partir de 6 decigramas por litro (dois chopos), a punição será acrescida de prisão. A pena de seis meses a três anos e é afiançável (de R\$ 300 a R\$ 1.200, em média, mas depende do entendimento do delegado). Em países vizinhos ao Brasil, como Argentina, Venezuela e Uruguai, o limite legal de concentração de álcool no sangue varia de 5 decigramas por litro a 8 dg/l. Na Europa, países como Alemanha, França, Espanha e Itália têm limites de 5 dg por litro, acima do brasileiro. Nos EUA, onde a lei varia a cada Estado, o limite

fica entre 1 a 8 dg/l. Igualam-se ao Brasil ao fixar 2 dg/l os países nórdicos, como Suécia e Noruega.

Menos tolerantes que o Brasil estão algumas nações do leste europeu, como Romênia e Hungria, onde o limite é zero. Em alguns lugares, a lei é mais abrangente e proíbe a condução de barcos, como no Canadá, ou de bicicletas, como a Califórnia (EUA). A Suíça avalia se o carona poderia ou não beber para não prejudicar a habilidade do condutor.

"Foi um avanço, mas o melhor é o limite zero. O problema é implementar a fiscalização. São Paulo tem um número irrelevante de bafômetros", diz Sérgio Duailibi, da Unidade de Pesquisa em Álcool e Drogas da Faculdade de Medicina da Universidade Federal de São Paulo.

"A legislação no mundo inteiro está mudando. É preciso fazer uma fiscalização rigorosa com bafômetro. No Brasil, o mais grave é que nunca houve um apoio popular mais forte a medidas assim", completa. Pesquisa conduzida por ele e pelo também médico Ronaldo Laranjeira, com cerca de 5.600 motoristas em cidades como São Paulo, Belo Horizonte, Vitória, Santos e Diadema revela que, às sextas e sábados, 30,3% deles tinham algum nível de álcool no sangue constatado no teste do bafômetro, sendo que 19,3% tinham níveis iguais ou superiores a 6 decigramas de álcool por litro de sangue, o limite atual para prisão.

Operação Cidadania

A ação é desenvolvida desde abril e reúne poder público e sociedade. O artigo 144 da Constituição Federal declara que a Segurança Pública é um dever do Estado, direito e responsabilidade de todos. Participam da operação organismos como Conselho Tutelar, Secretaria de Estado de Educação, Secretaria de desenvolvimento Urbanístico da Capital (Semur), empresários e Centro Integrado de Operações de Segurança (Ciops), entre outros. Juntos, eles atuam na prevenção de crimes que prejudicam a ordem social e afetam o exercício da cidadania.

A Polícia Rodoviária Federal está intensificando a fiscalização com o bafômetro em todo o país. No Amazonas, ainda não foi divulgado um balanço das rodovias BR-319 e 174.

Segundo advogados a lei é contraditória e fere o direito do indivíduo. Já comerciantes e usuários de bebidas alcoólicas falam da severidade da Lei. Associação Brasileira de Bares e Restaurantes já entrou com uma ação no STF.

Michele Gouvêa e
Ana Carolina Barbosa
Especial para o Em Tempo
diadia@emtempo.com.br Este endereço de e-mail está protegido
contra spam bots, pelo que o Javascript terá de estar activado para
poder visualizar o endereço de email

A lei nº 11.705/08 que reforma o Código de Trânsito Brasileiro (CTB) e que penaliza o condutor que for flagrado com qualquer quantidade de álcool no organismo é classificada como contraditória por advogados, e severa demais por comerciantes e consumidores de bebidas alcoólicas.

Com duas semanas em vigor, em Manaus oito pessoas foram multadas até o momento e tiveram suas - Carteira Nacional de Habilitação (CNH) - apreendidas pela Companhia de Trânsito da Polícia Militar do Amazonas (Ciatran). Os condutores foram submetidos ao teste do bafômetro depois de se envolverem em acidentes de trânsito.

Além da apreensão da CNH, pagamento de multa no valor de R\$ 957 e da perda do direito de dirigir por 12 meses, o condutor flagrado com níveis superiores a seis decigramas por litro de álcool no sangue deve ter a prisão acrescida como pena. A prisão pode variar entre seis meses a três anos e é afiançável. No entanto, a rigidez da Lei Seca, como é conhecida, é classificada por advogados como uma lei criada para os inimigos e não para os cidadãos. Para o advogado Paulo José de Moraes, são observadas ilegalidades que devem se tornar objeto de Ação junto ao Supremo Tribunal Federal (STF) para que seja feito o reconhecimento de sua inconstitucionalidade.

“A apologia ao crime não é a intenção, ao contrário, a observância do Estado Democrático de Direito, da intervenção mínima ao Direito Penal e o respeito dos Direitos Fundamentais parecem ser a salvação da pátria. No entanto, o legislador não pode se esquecer de se preocupar com a educação, tendo em vista que a punição pura e simples não trará os resultados necessários. A solução talvez esteja na eficiência da educação preventiva de trânsito”, disse.

Outra incompatibilidade apresentada pelo advogado é o fato de que, pela Constituição Brasileira, ninguém em processo judicial ou administrativa está obrigado a produzir prova contra si mesmo. Porém, se o condutor se recusar a se submeter a qualquer dos procedimentos previstos na legislação para a verificação da embriaguez, tais como exame clínico ou teste do bafômetro as penalidades devem ser aplicadas e o condutor ainda deve ser encaminhado ao distrito policial para que o boletim de ocorrência seja efetuado.

“O rigor da Lei aliada as flagrantes ilegalidades do seu texto levarão ao questionamento dela, que poderá deixar de ser aplicada em razão de suas próprias incongruências. O que vemos é que aqueles que devem aplicar a Lei pouco a conhecem, e quando conhecem verificam na prática que ela não funciona, tornando-a dentro no nosso arcabouço jurídico mais uma das Lei do chamado direito Penal do Terror”, afirmou.

3 METODOLOGIA

Quanto à metodologia adotada, iniciou-se pela leitura, interpretações e extrações de textos de diversas obras bibliográficas e dispositivos legais que regem a atividade de fiscalização de trânsito, policiamento ostensivo, suas generalidades, características e efeitos. Complementou-se com o tratamento estatístico, para demonstração, avaliação e discussão dos resultados da pesquisa de campo. Os dados referentes à fiscalização do trânsito na cidade de Curitiba tiveram origem nas informações formalizadas junto às instituições responsáveis.

3.1 CARACTERIZAÇÃO DA PESQUISA

No suporte técnico e científico, foi utilizado o método Hipotético-Dedutivo, com realização de pesquisas bibliográfica e técnica de levantamento de campo, com uso do instrumento entrevista, o tratamento estatístico foi elaborado a partir das informações oficiais oriundas de pesquisa em sites oficiais, internet e relatórios oficiais sendo estas informações tabuladas e geradas em gráficos, pesquisas eletrônicas (via web), estudos monográficos comportados por dados que formataram a parte conclusiva, com análise de conteúdos e documentos gerados por meio de formalização por ofícios, tendo como forma não experimental.

3.2 COLETA DE DADOS

Na formatação necessária para a compilação deste trabalho de pesquisa na forma conclusiva foram correspondidos por estudos das legislações atinentes ao tema bem como outras informações para as respectivas finalizações em forma de sugestivas de potencialização da fiscalização. Foram complementados com os dados estatísticos extraídos dos sites oficiais do governo de Estado em todas as suas esferas (federal, estadual e municipal).

Além das informações contidas na rede mundial de computadores (WEB) houve entrevistas e/ou questionamentos que foram remetidos aos órgãos competentes, a exemplo da DIRETRAN, BPTTran, Comando do Policiamento da Capital, Instituto Médico Legal e Guarda Municipal de Curitiba.

3.3 SISTEMATIZAÇÃO E ANÁLISE

Realizadas as análises, interpretação, comentários, críticas e comparações entre os modelos atuais de policiamento ostensivo e sua estatística, além das informações contidas em outras monografias, derivou então a formação do conhecimento da problemática e duas derivações, e com estas sobrepostas, as respectivas conclusões foram exaradas, formando a fase conclusiva deste trabalho monográfico, com as nuances, sugestivas de potencialização do atual sistema de policiamento ostensivo, com vistas à prevenção dos delitos de trânsito

4 ANÁLISE E DISCUSSÃO DOS RESULTADOS

Os gráficos que compõem este capítulo foram oriundos da pesquisa eletrônica nos sites www.denatran.com.br, www.pr.gov.br, sendo extraídas as informações estatísticas que formam o corpo deste trabalho monográfico. Outras informações foram adicionadas como por exemplo o relatório de mortes violentas pela causa trânsito oriundo do Instituto Médico Legal.

O anuário de 2007, que relata a estatística de trânsito na cidade Curitiba, está em anexo à presente monografia.

4.1 ANÁLISE E DISCUSSÃO DO QUADRO Nº 01

4.1.1 Quadro Demonstrativo de quantitativo de óbitos ocorridos por causa de acidentes de trânsito na cidade de Curitiba-Pr, período de 2006-2007.

Meses	2006	2007	%	%
Janeiro	48	62	12917%	29%
Fevereiro	58	56	966%	-4%
Março	76	80	10526%	5%
Abril	64	80	12500%	25%
Mai	83	100	12048%	20%
Junho	73	78	10685%	6%
Julho	68	73	10735%	7%
Agosto	65	69	10615%	6%
Setembro	53	78	14717%	47%
Outubro	65	84	12923%	29%
Novembro	63	66	10476%	4%
Dezembro	66	83	12576%	25%
Total	782	909	11624%	16%

Fonte: Instituto Médico Legal

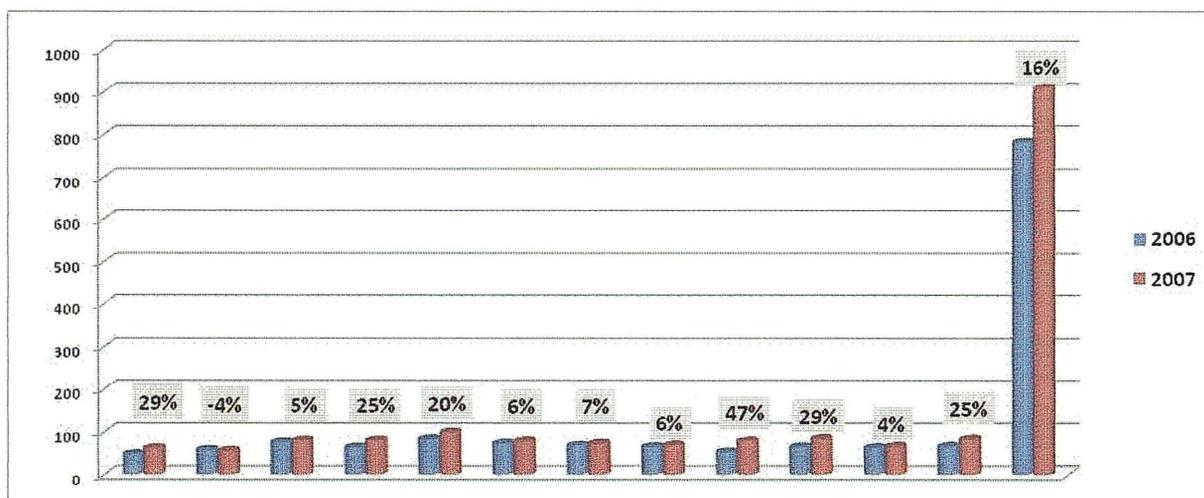


GRÁFICO 1 - QUANTITATIVO DE MORTES POR ACIDENTES DE TRÂNSITO NA CIDADE DE CURITIBA ANO BASE 2006-2007.

Fonte: Instituto Médico Legal

4.1.2 Análise e Interpretação do Gráfico nº 001- Mortes no Trânsito na cidade de Curitiba 2006-2007

O Gráfico nº 001 demonstra diversas alterações em seus índices e não corresponde com a padronização linear e nem mensal.

Em Janeiro de 2007 houve um acréscimo de 29% de mortes no Trânsito, no mês de fevereiro, uma queda de -4%.

O mês de Setembro foi o maior em percentagem de mortes. Quantitativamente, o mês de Maio de 2007 atingiu 100 ocorrências de óbitos, porém percentualmente, o mês de Setembro atingiu 47% de acréscimo, seguido pelo mês de dezembro, com acréscimo de 25% em relação ao ano base de 2006.

No contexto anual, entre as médias, o acréscimo para o ano de 2007 foi de 16%.

4.2 ANÁLISE E DISCUSSÃO DO QUADRO Nº 02

4.2.1 Quadro Demonstrativo do Efetivo do BPTTran e a Evolução da frota de veículos com relação de veículos por habitantes na cidade de Curitiba ano base 1984-2004.

Ano	População - Curitiba	Frota de Veículos	Efetivo BPTTran	Pop x Veículos	Efetivo x veículos
1980	1.024.975	226613		5	
1981	1048446,928	249337		4	
1982	1072456,362	263081		4	
1983	1097015,613	284586		4	
1984	1122137,27	280165		4	
1985	1147834,214	324006		4	
1986	1174119,617	333360		4	
1987	1201006,957	353530	409	3	864,4
1988	1228510,016	385752	488	3	790,5
1989	1256642,895	411304	432	3	952,1
1990	1285420,018	440579	420	3	1049,0
1991	1315498,846	467393	427	3	1094,6
1992	1346281,519	500957	374	3	1339,5
1993	1377784,507	506555	395	3	1282,4
1994	1410024,664	536973	375	3	1431,9
1995	1443019,241	542749	460	3	1179,9
1996	1476785,891	566967	376	3	1507,9
1997	1503811,073	619237	564	2	1097,9
1998	1531330,816	655386	534	2	1227,3
1999	1559354,17	684212	502	2	1363,0
2000	1587890,351	674781	461	2	1463,7
2001	1622823,939	722997	483	2	1496,9
2002	1658526,065	761582	483	2	1576,8
2003	1695013,639	791286	401	2	1973,3
2004	1732303,939	822579	427	2	1926,4

FONTE: P/3 do BPTTran em 11 Nov 04.

4.2.2 Análise e Interpretação do Quadro Demonstrativo do Efetivo do BPTTran e a Evolução da frota de veículos com relação de veículos por habitantes na cidade de Curitiba ano base 1984-2004.

A Tabela comparativa exposta supra demonstra que para cada duas pessoas da capital paranaense, há um carro circulando na cidade. Segundo estudos é uma das maiores concentrações de veículos por habitantes do Brasil. Comparativamente, seria o mesmo índice americano.

Atualmente, com o efetivo existente do Batalhão de Polícia de Trânsito ano base 2004, e na relação PM Trânsito x População, resulta que, para cada 1.926 (um mil, novecentos e vinte e seis) veículos, há um policial militar de Trânsito.

Segundo Valla 2004, o recomendado é de 500 (quinhentos veículos) para cada policial-militar. Na relação ora citada supra, segundo a recomendação, com a

diferença do efetivo já existente, há uma defasagem atual de 1.218 (um mil, duzentos e dezoito) policiais militares.

4.2.3 PROBLEMAS DE EFETIVO – OUTROS TRABALHOS E DIAGNOSES

Neste trabalho deixou-se de abordar a temática efetivo. Este problema já foi abordado em diversos temas consoante à tabela de temas monográficos a exemplo de:

Batalhão de Eventos e Operações na cidade de Curitiba e sua região metropolitana	CABRAL, João Jayme	2004
Policimento Ostensivo Integrado: a incorporação dos Tipos de Policiamento Especializado pela Unidade de Área	PAZINATTO, João Antônio	2004

Fonte: Biblioteca da Academia Policial Militar do Guatupê-Pr-2005

Outro exemplo de assunto referente a efetivo foi a Diagnose Situacional sobre efetivo do CPC, no que se faz referência abaixo pela conclusão do Chefe do Estado-Maior do CPC na época, conforme extrato que segue:

2. EFETIVO DO CPC E DAS UNIDADES OPERACIONAIS

Em consulta ao canal técnico competente da PMPR, a EM/PM-1, temos a projeção atual e prevista do efetivo da corporação, com exceção do Corpo de Bombeiros, em relação a PM por Habitante (Paraná) de cada Grande Comando, conforme ilustra abaixo:

OPM	EFETIVO EXISTENTE	POPULAÇÃO IBGE 2000	RELAÇÃO PM/HAB.
CPI	8.859	6.855.105	* 917
CPC	4.224	2.703.021	** 1.038
TOTAL	13.083	9.558.126	*** 948

Fonte: Dados inerentes à consulta realizada em 06 Abr 04. Os dados referentes à população IBGE 2000.

* Não considerando o efetivo no CPI/Sede, BPRv, e BPFlo.

** Não considerando o efetivo do CPC/Sede, BPGd e Cia Ind PGd,

Bptran e Cia PChq.

*** Não considerando o efetivo do CPI/Sede, BPRv, BPFlo, CPC/Sede, BPGd,

Cia Ind PGd, BPtran e Cia PChq.

Cabe-nos ressaltar que o atual Quadro se encontra defasado em relação a PM/Hab, pois o dado População tem uma dinâmica denominada tecnicamente de Índice de Crescimento Vegetativo da População, que na Região Metropolitana e na Grande Curitiba, atinge

2,2% ao Ano. Ao contrário desta dinâmica crescente da população, o aparelho do Estado em termos de recursos humanos, sofre uma Evasão constante, e conforme estudos de Estado Maior da PMPR, baseados no Projeto de Reposição de Recursos Humanos-Gatilho RRH, tem-se a seguinte assertiva:

“... em relação ao efetivo PM/BM do mês de Julho/024, a perda anual de efetivo segue uma tendência de 4,8 %, e 0,4% ao mês, no que, seguindo esta tendência, o efetivo PM/BM, positivado na relação Inclusão x Exclusão, representando atualmente 3.182 (três mil cento e oitenta e dois) PM/BM, nestes quatro Governos (1987-2002), será exaurido em três anos e seis meses. Ainda, cabe salientar que, estes índices serão agravados com a possibilidade legal de muitos Policiais Militares atingirem o direito de aposentar-se com 25 (vinte e cinco) anos de efetivo serviço⁵...”.

OPM	CIDADE	EFETIVO	POPULAÇÃO	RELAÇÃO	POPULAÇÃO	RELAÇÃO
		EXISTENTE	IBGE SENSO 2000	PM/HAB.	Índice 2,2 a/a IBGE	PM/HAB.
CPC	SEDE	235	1.586.898	* 858	1.731.210	937
RPMont	C	673				
12º BPM	A	603				
13º BPM	P	573				
BPTran	I	457				
BPGd	T	520				
Cia PChq	A	277				
Cia Ind PGd	L	132				
17º BPM	RMC	754	1.116.123	1.480	1.217.628	1.615
TOTAL		4.224	2.703.021	** 1.038	2.948.838	**1133

dados constantes na Tabela supra, em questões de efetivo encontram-se atualizados, mas analisando o Índice de Crescimento Vegetativo da População temos a seguinte informação:

Fonte: Dados inerentes à consulta realizada em 06 Abr 04 a 1º Seção do Estado Maior da PMPR.

Obs: O quadro laranja da Tabela representa uma Projeção da População conforme o Índice do Crescimento Vegetativo da População da cidade de Curitiba e Região Metropolitana, de 2,2 ao ano. Cabe salientar que se trata de média aplicada ao Tratamento, mas há bairros como o Tatuquara e o Umbará que possuem um dos maiores índices de crescimento vegetativo, sendo de 10,0 ao Ano. Dados extraídos www.ippuc.org.br. O destaque em amarelo na Tabela é o universo de efetivo que não são inseridos na equação matemática em relação ao PM/Hab.

5. OBJETIVOS

5.1. Estudar o novo Reestruturamento Operacional do CPC, aos moldes do Programa Nacional de Segurança Pública;

5.2. Encetar Estudos no Desdobramento da Responsabilidade Territorial das Cias PM até ao nível de subsetor, a fim de facilitar e Implementação/Potencialização de Programas governamentais.

5.3. Imprimir maior celeridade no atendimento das necessidades da população com potencialização do Policiamento Ostensivo, com capacitação de Policiais Militares em viaturas na inferência de

⁴ Dados atualizados pela Seção Mobilizadora -EM/PM-1, até o mês de Julho de 2002.

⁵ Artigo 157, § 4º da Lei nº 1943, Código da PMPR.

Solidário (Policimento Americano), com o fito de aumentar a Ação Presença e a Ostensividade;

5.4. Elaborar coleta, controle e análise, de maneira mais aprofundada, dos dados operacionais, para fins de estatística e direcionamento técnico e científico do policiamento ostensivo, com estudos de instrumentos técnicos e científicos;

5.5. Elaborar PPO (s) das atividades operacionais, aplicabilidade de efetivo, horário, Bloqueios, Batidas, e outras Operações Policiais Militares de cunho estratégico para CPC, no sentido de arrefecer os índices de Ocorrência, Criminalidade e Violência;

5.6. Diminuir os atuais índices de Ocorrência, Criminalidade e Violência;

5.7. Desencadeamento sistemático e intensificação das seguintes operações, no âmbito do CPC:

Operação Bloqueio ou Cerco Policial;
Batidas Policiais em Ônibus e Terminais do Transporte Coletivo;
Prevenção contra Roubo a Banco, Farmácias, Lotéricas. Postos de Combustíveis e outros do gênero;

5.8. Adotar um Cronograma de Instrução Anual e de pressupostos e/ou gestões da qualidade total na prestação dos serviços, bem como de polícia comunitária;

5.9 Fortalecimento do espírito de corpo dos Praças, buscando a motivação profissional e conscientização pelo comprometimento pela "causa pública" e "não simplesmente pelo interesse pessoal";

6. CONCLUSÃO

Sob o enfoque do exposto, notadamente, o Comando do Policiamento da Capital, sofre com a escassez de Recursos Humanos. Primariamente, em frente deste vetor, há a necessidade imperiosa de revisão de nossos métodos de ofertar a comunidade em geral a Sensação de Segurança tão requisitada e que no nosso mister, se prioriza pelo artigo 37 de nossa Constituição Cidadã. Ora, atualmente, mesmo com o ingresso de 1.000 (um mil) Soldados de 2ª Classe, a relação PM, sua projeção, já se encontra comprometida e alta, quando a referência mundial é 500 (quinhentos) habitantes para um policial militar.

Primamos pela eficiência de nosso instrumento de trabalho, maximizando os seus resultados com minimização de Recursos (Teorema de Ciência da Administração), nos faz repensar os atuais modelos que ora dispomos de fazer frente aos Reclamos Sociais de Segurança Pública. Mudamos e tratamos a questão Reposição de Recursos Humanos de forma célere (Projeto GATILHO RRH- Repositor de Recursos Humanos) se faz necessário, nesta e posteriores administrações. Rever as técnicas e modelos de exercício do Policiamento Ostensivo se faz necessário, bem doutrinar papirando em forma de P.P.Os, estas técnicas e posteriores forma de agir, pensar Segurança Pública. Ainda até, mesmo, rever sistematicamente, a Filosofia de Policiamento Comunitário em âmbito de Gerência, na APMG.

Diante de tal quadro, e no que, nos compete, a priori, devemos sistematizar e encetar estudos na divisão de responsabilidade

territorial na forma adotada pelo CPI, visto que, é a filosofia que mais se aproxima dos moldes do Policiamento Comunitário e forma política de solicitação e convencimento em termo de Estudo Político, da distribuição do efetivo PM no terreno. Parece-nos que, tanto e qualquer Programa de Governo, não pode passar sem a subsetorização sistemática de Responsabilidade Territorial, discurso que ora se contorna e fortalece nos Programa de Policiamento Comunitário e Projeto POVO.

Porém, de nada valerão todos esses esforços se não existir as palavras chaves ou requisitos básicos do sucesso de qualquer empreendimento: “controle e fiscalização”.

É a diagnose.

CURITIBA, PR, 12 de Abril de 2004.

DANIEL ALVES DE CARVALHO CEL PM
(PARANÁ 2004)

No constante do presente documento que relata sobre a evasão constante de efetivo a 4,8% ao ano e 0,4% ao mês vem ser uma lei de gerenciamento de recursos humanos e que o referido quadro atual na data de hoje, não é diferentemente do apresentado em 2004.

A mencionada diagnose já apontava necessidades estruturais de administração e gestão primeiramente.

Incontesti ao presente documento, não há o que se questionar.

As idéias foram lançadas e não foram devidamente estudas e colocadas em atividade.

Deixa-se relegado as condicionantes que impelem a administração do dia-a-dia, e estes trabalhos focados numa visão de administração, ocorre à perda da memória administrativa e operacional.

Não se oportunizou em determinado momento histórico e quando talvez venha a ser aplicado, acaba não resultado os fins que deveria destas modificações resultar.

Ainda, quanto a Gestão de Recursos Humanos, foi idealizado um Projeto chamado RRH que se encontra na PM/1 EM-PMR. Eis parte do documento citado:

METODOLOGIA DE IMPLANTAÇÃO DO PROJETO

Descrição da Atividade

O núcleo deste projeto, tem o seu vetor direcionado na discricionariedade do Comandante Geral da PMPR, em proporcionar as condições precípua de recompletamento das vagas deixadas, pelas circunstâncias que forem à saída do efetivo PM/BM. O recurso humano primário, é o de execução, da linha do “front” a fim de fazer frente às realidades sociais impingidas sob a responsabilidade do Estado. Com a mesma despesa poderia incluir novos soldados PM/BM, sem que houvesse um aumento substancial do numerário de Despesas na Folha de Pagamento.

Por fim, a conclusão deste Projeto dependerá de dois fatores somente, sendo eles interno e externo:

Fatores Internos

Num primeiro Plano comprometimento do Comando Geral com o Governo do Estado, em apenas completar a Evasão de Policiais/Bombeiros Militares;

Publicação em Boletim Interno, mensal ou anualmente, do Relatório da Subseção Movimentadora, conforme Modelos em Anexo às folhas 046 a 053, deste Projeto, formalizando o Resumo das Exclusões e Inclusões. Com base neste Documento, será realizado anualmente, o Concurso para recomposição do efetivo Soldado PM/BM;

Centralizar toda Realização de Concursos de Soldado PM 2ª Classe ao Centro de Recrutamento e Seleção;

Mapeamento das Necessidades de Recursos Humanos e elaboração da Lista de Prioridades das Unidades Operacionais pertencentes ao Órgão de Execução da PMPR;

Fatores Externos.

Apresentação do Projeto junto ao Órgão Executivo, e adquirir por Decreto (Governador do Estado) ou através de Lei (Assembléia Legislativa) autorização para cobrir/recompletar o efetivo Evasor (Exclusões), automaticamente, na medida da evasão;

Entrosamento direto com a Secretaria de Estado da Administração e Previdência e comunicação das inclusões, ocupando o Montante das Exclusões;

Operacionalização .

Forma de atuação

Com a autorização legal, sendo delegado ao Comandante Geral da PMPR em completar o efetivo PM/BM (Soldados de 2ª Classe) com o Montante da Folha de Pagamento sobrando das Exclusões, O presente Projeto será concretizado da seguinte forma:

O Comando da PMPR, em razão da Autorização Legal de Recomposição, informará o quantitativo das Exclusões das fileiras da PMPR (Soldados PM/BM), anexando o Relatório da Subseção Mobilizadora, devidamente publicado em Boletim Interno, ao Governo Estadual e/ou Secretaria de Estado da Administração e Previdência, solicitando Abertura de Concurso PM (tanto masculina e feminino) e Bombeiro Militar;

Com o edital de Abertura de Concursos, o CRS (Centro de Recrutamento e Seleção da PMPR), organizará o Concurso Geral

Realizada a Seleção, o CRS, elaborará a Lista de Aprovados, repassando-a ao Comando da PMPR, com a Lista de Prioridades, de todas as Unidades do Órgão de Execução, com os índices de Exclusões das Unidades envolvidas;

A cada Exclusão, acarretará a relação nominal do Excluído, com a posterior substituição, o nome do Candidato apto ao ingresso nas fileiras da PMPR, remetendo-a a posteriori, a Secretaria de Estado da Administração e Previdência para Controle e tomada de medidas de implantação de Pagamento Salarial;

Em cada Evasão que complete 60 (sessenta) vagas, tanto PM como BM, a critério do Comando Geral, será indicado uma Unidade Operacional do Órgão de Execução, responsável pela recepção e

formação dos Alunos PM/BM;

A cada necessidade de recompletamento de efetivo, correspondendo a 60 (sessenta) Inativos, tanto PM/BM, será disparado o gatilho, sucessivamente, até o término da reserva de Recursos Humanos do concurso editado.

Em razão do Limite apontado para reposição, o Gatilho cessará no limite deste, aguardando as Exclusões, podendo ser acionado a critério do Senhor Comandante Geral, se mensal, trimestral ou anualmente.

Objetivo do Gatilho

2.1 Primeiramente, vir a cumprir sua obrigação constitucional inseridas na responsabilidade consagrada pelo artigo 144 da Carta Magna;

2.2. E por consequência do Artigo 37 da "Lex Maximus", caput, a Administração Pública deve seguir os Princípios da Administração Pública, entre elas, destaca-se o da Eficiência.

Consequente, há que se cumprir além de responsabilidade constitucional, a instituição Polícia Militar do Paraná, tem suas responsabilidades, impingidas no Campo da Competência Legal e por esteira, a Residual, insurgindo da necessidade da Mão de Obra Executora.

Mas, conforme citado, o fenômeno jurídico das Evasões é uma variável consoante, sendo contínua e perene constante, ao contrário do Ingresso, que depende da autorização Política e de recursos.

Esta constante Linha de Exclusão, afeta a Linha do Front das atividades de Policiamento Ostensivo.

O Projeto vetoriza em atenuar esta Linha de Exclusão. É fazer que esta Linha tenha uma relação de Saída correspondente a de Entrada de Efetivo, sem que a administração castrense sofra quebra de continuidade de suas atividades fins de competência legal e residual, potencializando a Instituição nas condições precípuas em fazer frente a necessidade de cumprir as Metas do Governo e os Programas de Segurança Pública, a exemplo do Grupo Águia, FORMANDO CIDADÃO, PROJETO POVO, PROJETO TOTEN, PROERD e demais necessidades de especializações, imperativas ao combate ao crime organizado, que evolui as suas técnicas e performances a cada dia.

Ainda, em manter os efetivos nos patamares atuais, pela dificuldade orçamentárias do Governo que interfere de forma incisiva na Política de aumento de efetivo. Agora, a linguagem é a Política de Manutenção deste efetivo, nos patamares atuais, atenuando a linha exclusiva de efetivo, deixando de agravar a defasagem atual para patamares insuportáveis, corroborado pelos ingressos em massa, trazendo transtornos a administração pública. (PARANÁ 2004)

Na apresentação do referido tema, não será abordado o tema EFETIVO NA PMPR em razão dos projetos e monografias ora que já esgotaram este assunto no que, não teria efeito pedagógico e muito menos nada de novo seria trazido a lume neste momento. Então a questão não passa apenas na questão de inclusão de recursos humanos, mas sim pelo gerenciamento dos recursos existentes, a fim de fazê-los produzir com eficiência.

Ainda, em relação a trabalhos monografados que foram realizados neste sentido de aproveitamento das estruturas existentes, com modificações nas Gestões de Administração tem-se Batalhão de eventos e operações na cidade de Curitiba e

sua região metropolitana CABRAL, João Jayme.2004, que idealiza um processo de integração –fusão dos efetivos do BPTran com a Cia PChoq, a fim de priorizar a ação de Operações Diversas na cidade de Curitiba e Região Metropolitana.

O trabalho monográfico Policiamento Ostensivo Integrado: a incorporação dos tipos de policiamento especializado pela unidade de área, PAZINATTO, João Antônio.2004, abordam a incorporação do modelo de policiamento ostensivo rodoviário pelos Batalhões de Área.

Tantos outros trabalhos foram realizados mas os tempos eram outros e necessidade de efetivo não eram tão latentes quanto agora. Tem-se atualmente o processo de municipalização da Segurança Pública, também um tema já monografado, e tais situações atualmente estão se corporificando para que o município cuide de sua segurança em razão de que, a Polícia Militar não consegue dar frente a grande onda de violência que está inserida.

Neste caso, apenas cabe neste estudo indicar a situação atual e nesta situação em que se encontra a atual administração é o campo propício para as mudanças que se fazem necessárias no atual modelo de gestão de recursos humanos e administrativos da PMPR.

Não existem soluções prontas ou milagres encadernados ,e, que possam ser formatadas em trabalho acadêmico com a profundidade que merece o tema.

Outro detalhe que impede o avanço de muitos estudos é a falta de um Plano Estratégico da Polícia Militar do Paraná.

Como podem os estudos avançarem sem que seja apontado a direção que combine a estratégia de expansão da Instituição?

Qual o modelo a ser alcançado no prazo de um ano, cinco anos e para vinte anos?

A necessidade de um Plano Estratégico nos moldes do Plano Estratégico de Minas Gerais, deveras que, os estudos estratégicos ficarão deveras comprometidos.

PLANO ESTRATÉGICO
2004/2007
Dezembro de 2003

“No mundo moderno, o êxito de qualquer instituição depende de sua capacidade de perceber alterações em valores ambientais e incorporá-los aos objetivos organizacionais. É preciso aprender a pensar estrategicamente, considerando variações ambientais e seus efeitos sobre a missão da empresa.”

(Paulo Roberto Motta – Transformação organizacional)

3

Dr. Aécio Neves

Cel PM Sócrates Edgard dos Anjos

Governador do Estado

Comandante-Geral da PMMG

Chefe do Gabinete Militar do Governador

Chefe do Estado-Maior da PMMG

Cel PM James Ferreira Santos

Cel PM José Ascânio Ferreira

COMISSÃO ELABORADORA DO PLANO:

Cel PM Eduardo Mendes de Souza – Subchefe EMPM

Ten-Cel PM Renato Vieira de Souza – Chefe EMPM/3

Maj PM Itamar de Almeida Sá – EMPM/6

Cap PM Marcelo Martins de Resende – EMPM/5
 Cap PM Antônio José Martins Fernandes – EMPM/2
 Cap PM Sérgio Henrique Soares Fernandes – EMPM/4
 Cap PM Gilberto Protásio dos Reis – EMPM/3
 Cap PM Paulo da Costa Júnior – EMPM/3
 Cap PM Moisés da Fonseca Resende – EMPM/1

Coordenadores:

Membros:

Revisão Final Alto Comando da PMMG

Proposição dos Objetivos Estratégicos

Diretoria de Recursos Humanos, Academia de Polícia Militar,
 Diretoria

de Saúde, Diretoria de Finanças, Diretoria de Apoio Logístico,
 Corregedoria da Polícia Militar, 1ª à 10ª Região da Polícia Militar.

Definição da Identidade Organizacional:

Comissão nº 040/2002-EMPM – *Presidente*: Ten-Cel PM Luciene
 Magalhães de Albuquerque – EMPM/5. *Membros*: Maj PM Hudson
 Gonçalves (EMPM/1); Maj PM Luiz Rogério de Andrade (EMPM/5);
 Maj

PM Itamar de Almeida Sá (EMPM/6); Maj PM Joaquim Adélson
 Cabral

de Souza (EMPM/2); Cap PM Sérgio Henrique Soares Fernandes
 (EMPM/4); Cap PM Paulo da Costa Júnior (EMPM/3), e Funcionária
 Civil Márcia Fernandes Vasconcelos (EMPM/5).

Formatação e arte final: 3º Sgt PM José (MINAS GERAIS 2003)

Abordar neste caso e realizar um release da questão efetivo é apenas mudar os números do quadro apresentado na Diagnóstico Situacional sobre o assunto aqui exposto já realizado pelo Chefe do Estado-Maior do CPC no ano de 2004.

Seria repetir os fatos aventados. Porém, as sugestões que se fará ao final deste estudo monográfico é a proposição de modelos para atingir com eficácia o infrator de trânsito aplicando-lhe as notificações devidas a fim de contribuir para a educação do infrator e demonstrar a força da lei. Tal assertiva é corroborada na reportagem da Gazeta do Povo, p. 4, folha Vida e Cidadania, sob o título Apreensões de carteiras sobem 30% no Paraná, reportagem esta anexa ao trabalho. O importante é o pensamento da atual Diretora de Trânsito de Curitiba, na qual FOI descrita ASSIM: ***a multa contribui para a educação. Infelizmente, tem de doer no bolso para que as pessoas aprendam***.(grifo e destaque nosso) Rosângela Batistella, diretora de Trânsito de Curitiba.'

Assim, tal afirmação corrobora com o pensamento estratégico deste trabalho em potencializar a atividade de trânsito para o fim específico de prevenir futuramente as novas gerações de condutores de veículos. A atual geração somente irá se conscientizar quando se deparar com a eficiência da Lei no sentido de ser alcançado no seu patrimônio ou permissão em dirigir um veículo. Destaca-se que, no jornal RPC do dia 22 Set 08, a 2ª edição relatou a ocorrência de mais de trinta acidentes e envolvidos que simplesmente causaram lotação dos leitos dos hospitais do Cajuru e Evangélico sendo que, vítimas tiveram de ser atendidas na região metropolitana, resultado do final de semana mais violento de Curitiba.

4.3 ANÁLISE E DISCUSSÃO DO QUADRO Nº 03

4.3.1 Quadro Demonstrativo do Quantitativo Mensal de Acidentes e Percentual de Diferença Considerado a Frota de Veículos -2007

QUANTITATIVO MENSAL DE ACIDENTES E VÍTIMAS E PERCENTUAL DE DIFERENÇA CONSIDERANDO A FROTA DE VEÍCULOS - 2007																
Acidentes e Vítimas		MÊS												Total	Média	Variação 2006/2007
		Jan	Fev	Mar	Abr	Mai	Jun	Jul	Ago	Sep	Out	Nov	Dez			
Acidentes com vítimas	Atropelamentos	55	63	155	98	118	109	100	104	78	103	84	74	1097	90,59	-7,34
	Demais Acidentes	431	472	597	532	609	639	527	602	544	553	559	669	6690	556,67	5,62
	Total e Vítimas	486	535	752	630	725	747	627	706	620	656	643	743	7787	647,26	3,61
Acidentes sem vítimas	Atropelados no Local	291	255	340	313	348	289	303	350	304	355	338	341	3699	304,09	-25,81
	Quedas (1)	902	792	1217	1181	1310	1199	1293	1490	1016	1341	1279	1035	13853	1154,42	3,02
	Total e Vítimas	1193	1047	1557	1494	1658	1497	1616	1760	1340	1696	1620	1374	17742	1470,50	-5,06
Total Geral	1579	1582	2259	2124	2383	2244	2243	2466	1960	2352	2263	2117	25529	2125,76	-2,53	
Faltas	Faltas	617	677	822	799	897	813	844	849	769	808	777	915	9568	797,52	4,25
	Obras no Local	5	1	7	9	11	9	10	5	10	8	12	4	91	7,59	1,99

QUANTITATIVO MENSAL DE ACIDENTES E VÍTIMAS E PERCENTUAL DE DIFERENÇA CONSIDERANDO A FROTA DE VEÍCULOS - 2006																
Acidentes e Vítimas		MÊS												Total	Média	Variação 2005/2006
		Jan	Fev	Mar	Abr	Mai	Jun	Jul	Ago	Sep	Out	Nov	Dez			
Acidentes com vítimas	Atropelamentos	54	70	92	96	106	119	94	104	97	99	94	86	1090	90,80	-5,67
	Demais Acidentes	415	402	530	492	529	504	520	502	456	509	514	615	5893	490,20	0,71
	Total e Vítimas	469	472	622	588	635	623	614	627	599	608	608	601	6973	581,08	-0,34
Acidentes sem vítimas	Atropelados no Local	406	445	568	459	371	331	379	392	257	343	379	290	4978	406,33	-32,81
	Quedas (1)	709	749	1120	959	1028	994	1040	1262	1121	1140	1123	955	12507	1042,25	-3,12
	Total e Vítimas	1114	1193	1688	1418	1403	1315	1419	1635	1479	1483	1511	1355	17382	1448,58	-14,27
Total Geral	1583	1665	2308	2015	2038	2007	2032	2262	2030	2091	2119	1956	24355	2029,67	-10,70	
Faltas	Faltas	579	575	771	794	743	760	762	717	698	712	729	763	8537	711,42	-2,99
	Obras no Local	4	7	6	9	10	6	7	12	5	4	5	6	69	6,02	-14,52

FROTA DE VEÍCULOS E POPULAÇÃO - CURITIBA - Pr.								
ANO	2005	%	2004	%	2005	%	2007	
FROTA DE VEÍCULOS	791.296	6,87	482.002	7,57	907.154	6,21	923.464	7,51
POPULAÇÃO (2)	1.696.000	1,61	1.722.343	1,52	1.748.361	1,43	1.772.390	1,33
								1.798.834

Fonte: SIPTRAN - PR PLANEJAMENTO e G.T.I. CENTRO DE TECNOLOGIA E INFORMAÇÕES.
 CETRAN - Coordenadoria de Veículos.
 Nota: (1) - Acidentes de pequena monta sem vítimas registrados no SAT do SIPTRAN.
 (2) - Projeção Populacional - IBGE - PARANÁ.

4.3.2 Discussão e Análise do Quadro Demonstrativo do Quantitativo Mensal de Acidentes e Percentual de Diferença Considerado a Frota de Veículos -2007

O referido gráfico da p. 06 do Anuário 2007, reportam estatisticamente os números dos diversos acidentes, com e sem vítimas. A média mensal de acidentes no ano de 2007 foi de 2.125 (dois mil e cento e vinte e cinco) acidentes. O total de registros atingiu a cifra de 25.509 (vinte e cinco mil, quinhentos e nove) acidentes. Em 2007, a frota de veículos de Curitiba atingiu 1.035.819 (um milhão, trinta e cinco mil e oitocentos e dezenove) veículos.

A média de veículos por habitante no de 2003 era de 2,14 habitantes por veículo. No ano de 2007 esta média subiu para 1,73 hab por veículo na capital do estado. Segundo comparações com a frota americana se encontra em uma das mais concentradas do mundo.

4.4 ANÁLISE E DISCUSSÃO DO QUADRO Nº 04

4.4.1 Quadro Demonstrativo de Acidentes com e sem Vítimas segundo seus Diferentes tipos -2007

ACIDENTES COM E SEM VÍTIMAS SEGUNDO SEUS DIFERENTES TIPOS																													
Tipos de Acidentes	Meses																								Total		Média		Total Geral
	Jan		Fev		Mar		Abr		Mai		Jun		Jul		Ago		Set		Out		Nov		Dez		cv	sv	cv	sv	
	cv	sv																											
Abal. Lateral	48	52	37	30	77	51	44	38	54	42	52	43	59	52	64	53	51	49	64	48	52	45	37	45	639	548	53,25	45,67	1187
Abal. Transversal	150	82	162	80	205	93	185	100	198	113	223	94	188	99	220	108	197	97	179	107	212	100	190	90	2310	1163	192,5	96,92	3473
Colisão Frontal	17	7	31	6	36	9	29	11	35	13	43	14	25	8	32	15	30	10	31	9	22	6	29	9	360	117	30	9,75	477
Colisão Traseira	30	46	37	35	42	82	24	46	44	44	36	45	49	56	37	53	40	33	44	57	28	51	35	67	446	584	37,17	46,67	1030
Capotamento	2	0	0	0	2	0	0	0	0	0	1	3	0	1	2	2	0	1	0	0	1	2	1	1	9	10	0,75	0,83	19
Tombamento	0	0	0	0	2	0	0	0	0	1	0	0	1	0	1	0	0	1	1	2	0	0	0	0	5	4	0,42	0,33	9
Engavetamento	3	19	3	15	5	18	3	18	5	16	5	11	4	12	6	12	8	21	3	16	3	13	9	19	57	188	4,75	15,67	245
Atropelamento	55	1	63	0	105	1	98	1	116	3	109	0	100	3	104	0	78	2	103	0	84	3	74	0	1087	14	90,58	1,17	1101
Atrop/Animal	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	1	4	0,08	0,33	5
Choque	22	30	18	58	23	33	24	38	29	39	25	31	24	41	20	50	21	49	19	44	15	43	19	43	299	477	21,58	39,75	736
Queda de Veículo	0	2	0	2	0	1	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	3	6	0,25	0,5	9
Queda de Moto	17	1	14	0	23	1	35	2	20	1	31	0	25	0	16	4	15	2	18	1	10	3	10	0	232	15	19,33	1,25	247
Queda de Passageiro	7	0	11	0	9	0	12	0	14	0	9	0	5	0	7	0	10	0	10	0	8	0	14	0	116	0	9,67	0	116
Queda de Objeto	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	1	1	0	0	1	3	4	0,25	0,33	7
Incêndio	0	1	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	2	0	1	0	0	0	7	0	0,58	0	7
Acid. Complexo (1)	134	49	159	51	173	89	178	60	208	76	212	57	207	61	196	62	172	58	185	67	203	63	215	75	2240	748	186,67	82,33	2988
Total	486	291	635	255	702	340	630	313	725	348	747	289	687	333	706	360	620	324	656	355	640	330	633	341	7767	3889	647,25	324,08	11656

BPTran - PTA PLANEJAMENTO e C.T.I. CENTRO DE TECNOLOGIA E INFORMAÇÕES
 Nota: (1) - Ocorre quando em único sinistro, verifica-se a existência de dois ou mais tipos de Acidentes.
 cv = com vítimas
 sv = sem vítimas

4.4.2 Discussão e Análise do Quadro Demonstrativo de Acidentes com e sem Vítimas segundo seus Diferentes tipos -2007

O referido gráfico da p. 08 do Anuário 2007, faz um descritivo dos tipos de acidentes de trânsito, com e sem vítimas. Do total geral de 11.656 (onze mil, seiscentos e cinquenta e seis) registros de acidentes, tem-se que 1.101 (um mil, cento e um) foram com vítimas. O relatório não comenta e nem aponta se as vítimas foram fatais. O banco de dados do IML-Curitiba registra 909 (novecentos e nove) óbitos. Os registros do BPTran aponta a média de 90,58 vítimas mensais. Os atropelamentos com vítimas corresponderam com 10,58% do total geral de registros.

O abalroamento transversal compõe de 3.473 (três mil, quatrocentos e setenta e três) registros correspondendo a 29,79% do total. 10,18% do total correspondem a abalroamento lateral e posteriormente em quarto lugar vem a colisão traseira, (falta de atenção, distância de segurança) com 8,8% dos registros. As quatro ocorrências correspondem a 59,35% do total de registros.

4.5 ANÁLISE E DISCUSSÃO DO QUADRO Nº 05

4.5.1 Quadro Demonstrativo de Acidentes segundo seus Horários e dias da Semana-2007

ACIDENTES COM E SEM VÍTIMAS SEGUNDO HORAS E DIAS DA SEMANA																																
Faixa horária	Dias da Semana																															
	Segunda		Terça		Quarta		Quinta		Sexta		Sábado		Domingo		Total		Total															
	No mês	Acum.	No mês	Acum.	No mês	Acum.	No mês	Acum.	No mês	Acum.	No mês	Acum.	No mês	Acum.	No mês	Acum.	No mês	Acum.														
	cv	sv	cv	sv	cv	sv	cv	sv	cv	sv	cv	sv	cv	sv	cv	sv	cv	sv														
00:00 - 00:59	3	3	20	18	3	0	11	6	2	2	16	11	0	1	14	16	3	1	25	14	4	6	46	33	5	1	39	31	20	14	171	129
01:00 - 01:59	0	0	10	8	3	2	10	6	1	2	15	9	2	0	10	11	2	0	14	17	3	3	31	23	5	3	44	22	16	10	134	98
02:00 - 02:59	2	2	10	9	0	0	5	4	0	0	9	5	1	3	12	12	0	1	12	8	5	0	35	34	3	0	37	20	11	6	120	92
03:00 - 03:59	2	1	2	6	0	1	5	4	3	0	14	5	2	0	9	11	0	3	9	17	5	4	38	32	4	0	47	37	10	9	124	112
04:00 - 04:59	1	1	5	4	0	0	5	6	0	1	9	8	0	0	5	10	1	1	8	10	3	1	37	39	5	0	48	36	10	4	117	113
05:00 - 05:59	0	1	8	3	0	0	10	5	2	0	8	6	0	0	12	5	1	0	7	6	5	5	23	33	5	3	42	35	13	9	110	93
06:00 - 06:59	1	2	12	9	0	0	9	7	2	0	14	3	1	1	25	10	1	1	18	8	3	3	24	17	4	1	26	12	12	8	128	88
07:00 - 07:59	3	0	63	12	5	2	33	19	4	0	83	22	4	4	77	23	5	1	65	21	8	0	48	17	1	4	23	18	30	11	412	132
08:00 - 08:59	5	5	53	20	3	0	65	17	5	2	68	25	3	1	56	29	4	1	51	21	5	0	49	17	1	0	16	11	26	9	358	140
09:00 - 09:59	2	4	37	21	4	2	44	21	0	3	40	17	6	5	46	29	1	1	39	21	8	5	51	22	1	1	11	9	22	21	268	140
10:00 - 10:59	2	2	42	23	4	4	63	30	2	1	45	22	1	1	58	22	3	2	56	18	5	4	37	32	0	4	33	17	17	19	334	164
11:00 - 11:59	2	0	51	23	4	1	57	18	4	2	54	21	4	1	52	28	5	1	68	19	6	2	47	19	2	0	37	14	27	7	365	142
12:00 - 12:59	6	4	68	23	2	0	68	12	4	5	65	24	5	1	65	25	3	4	73	36	9	1	64	15	2	2	36	17	31	17	439	152
13:00 - 13:59	9	2	86	17	6	1	62	18	2	2	59	23	8	3	64	22	7	3	68	25	6	3	59	26	3	0	26	16	11	14	424	147
14:00 - 14:59	3	3	81	27	3	2	57	26	7	0	64	27	5	0	52	34	0	3	58	37	7	2	61	18	5	1	42	22	33	11	415	191
15:00 - 15:59	3	7	62	49	5	2	67	21	7	4	78	34	7	2	60	31	2	3	50	43	14	2	77	18	6	5	40	29	44	25	424	225
16:00 - 16:59	6	6	64	46	2	5	66	33	3	0	67	30	5	2	63	33	4	4	71	39	6	5	61	31	6	5	67	28	30	27	459	240
17:00 - 17:59	8	3	84	28	6	3	91	41	5	4	78	31	4	2	83	35	5	5	82	38	9	4	83	28	6	6	47	40	43	27	548	241
18:00 - 18:59	9	6	111	55	4	1	91	32	8	1	102	53	8	4	97	48	5	1	107	40	5	1	83	28	2	5	69	30	11	19	659	288
19:00 - 19:59	5	2	77	32	3	3	83	36	0	4	51	48	8	1	72	43	10	6	88	45	7	6	74	34	6	2	63	41	39	24	508	279
20:00 - 20:59	4	2	26	23	4	0	38	15	3	6	39	31	2	2	54	23	6	0	58	32	5	1	65	39	0	0	58	22	33	11	338	185
21:00 - 21:59	2	2	24	24	7	1	45	17	4	0	30	14	4	0	48	27	5	0	56	23	6	7	67	28	10	3	60	21	36	13	330	154
22:00 - 22:59	1	0	32	22	1	0	36	25	4	3	42	26	5	3	46	32	4	4	59	37	3	4	53	31	3	0	41	22	21	14	309	195
23:00 - 23:59	2	1	23	14	0	1	28	19	1	1	23	21	0	3	34	31	6	3	64	37	6	1	61	30	2	3	37	23	17	13	272	175
Total	81	59	1053	516	69	31	1059	438	73	43	1073	516	85	40	1114	590	86	40	1206	612	143	70	1274	644	06	49	988	573	633	341	7767	3889

BFTian - P/3 PLANEJAMENTO e C.T.I. CENTRO DE TECNOLOGIA E INFORMAÇÕES
 cv - com vítimas
 sv - sem vítimas

4.5.2 Análise e Discussão dos Resultados do Quadro Demonstrativo de Acidentes segundo seus Horários e dias da Semana-2007

O referido gráfico da p. 09 do Anuário 2007, apontam os registros de acidentes com vítimas e sem vítimas do período de 00:00 – 00:59 a 23:00 – 23:59. Em todos os horários, os acidentes com vítimas prevaleceram em superioridade numérica sobre os acidentes sem vítimas. Foram 633 (seiscentos e trinta e três) registros de acidentes com vítimas. 13,58% das ocorrências foram registradas no primeiro grupo de 6 h que segue das 00:00 – 05:59. No segundo grupo que segue das 06:00 – 11:59 concentrou 21,16% das ocorrências. No terceiro grupo de 6 h foi a maior concentração de ocorrências acumulando 35,38% e no último grupo de 6 h, tem-se o restante de 28,90%.

Analisando ainda os dados, verifica-se que praticamente um terço (34,74%) das ocorrências com acidentes de trânsito com vítimas são geradas no 1º e 2º grupo de 6 h, ou seja, 00:00 – 11:59. Os outros registros se dão no terceiro e quarto grupo de 6 h, com 65,26% das ocorrências.

4.5.3 Comparativo do Gráfico do Quadro 5 com o Anuário de 2006

ACIDENTES DE TRÂNSITO COM VÍTIMAS NO ESTADO DO PARANÁ, SEGUNDO A FAIXA HORÁRIA - ANO 2006					
FAIXA HORÁRIA	ACIDENTES COM VÍTIMAS				
	TOTAL	VIAS MUNICIPAIS		RODOVIAS ESTADUAIS	
		Nº	%	Nº	%
00:00 - 05:59	3.130	2.332	8,12	798	17,24
06:00 - 11:59	7.205	6.406	22,31	799	17,26
12:00 - 17:59	11.946	10.653	37,10	1.293	27,93
18:00 - 24:00	11.064	9.324	32,47	1.740	37,58
TOTAL	33.345	28.715	100,00	4.630	100,00

FONTE: BPTRAN - P/3 Planejamento e C.T.I. Centro de Tecnologia e Informações
 Polícia Militar do Paraná
 Batalhão de Polícia Rodoviária Estadual

Analisando o presente gráfico do Anuário de 2006, verifica-se a repetição das mesmas variáveis, com poucas distorções ou diferenças em relação ao de 2007. No primeiro e segundo grupos de horários de 2006, concentra 35% das ocorrências com vítimas, praticamente o mesmo resultado com poucas variações em relação ao ano de 2007. Vê-se que tais variáveis se repetem e merecem uma atenção especial dos planejadores e estrategistas da Corporação.

4.6 ANÁLISE E DISCUSSÃO DO QUADRO Nº 06

4.6.1 Quadro Demonstrativo de Acidentes com vítimas no Estado do Paraná segundo os dias da Semana-2006.

ACIDENTES DE TRÂNSITO COM VÍTIMAS NO ESTADO DO PARANÁ, SEGUNDO OS DIAS DA SEMANA - ANO 2006					
DIAS DA SEMANA	ACIDENTES COM VÍTIMAS				
	TOTAL	VIAS MUNICIPAIS		RODOVIAS ESTADUAIS	
		Nº	%	Nº	%
SEGUNDA - FEIRA	4.382	3.885	13,53	497	10,73
TERÇA - FEIRA	4.344	3.851	13,41	493	10,65
QUARTA - FEIRA	4.323	3.802	13,24	521	11,25
QUINTA - FEIRA	4.476	3.866	13,46	610	13,17
SEXTA - FEIRA	5.301	4.432	15,43	869	18,77
SÁBADO	5.990	4.853	16,90	1.137	24,56
DOMINGO	4.529	4.026	14,02	503	10,86
TOTAL	33.345	28.715	100,00	4.630	100,00

FONTE: BPTRAN - P/3 Planejamento e C.T.I. Centro de Tecnologia e Informações
 Polícia Militar do Paraná
 Batalhão de Polícia Rodoviária Estadual

4.6.2 Análise e Discussão do Quadro Demonstrativo de Acidentes com vítimas no Estado do Paraná segundo os dias da Semana-2006.

Analisando o Anuário de 2006, verifica-se os números e percentagens do Quadro, contantando-se que 46,35% dos acidentes ocorrem entre quinta-feira a sábado.

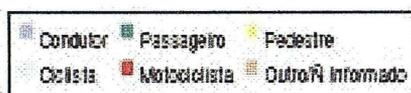
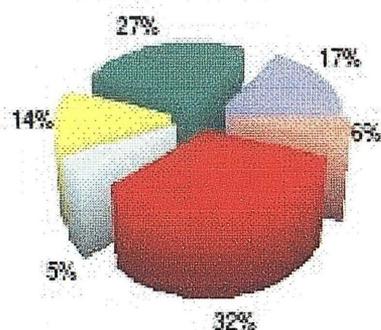
4.7 ANÁLISE E DISCUSSÃO DO QUADRO Nº 07

4.7.1 Quadro Demonstrativo de Acidentes com e sem Vítimas segundo seus Diferentes tipos -2007.

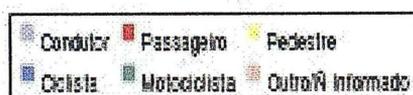
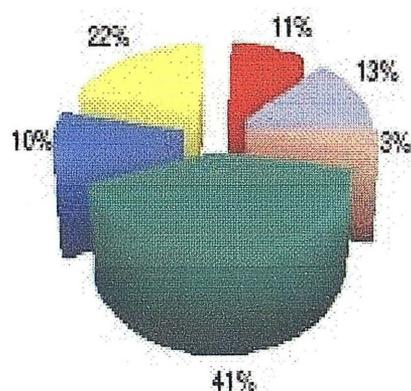
Tipo	Vítimas não fatais			Vítimas fatais			Total Mensal
	Mês	Acumulado	%*	Mês	Acumulado	%	
Condutor	138	1602	88,26	0	12	0,74	138
Passageiro	346	2385	88,61	1	10	0,38	347
Pedestre	99	1289	88,48	1	20	1,52	100
Ciclista	28	420	88,04	0	8	1,86	28
Motociclista	264	3083	88,81	1	37	1,18	265
Outro/Informado	42	548	88,46	1	3	0,54	43
Total	815	8368		4	91		819

* Percentual de vítimas não fatais ou fatais em relação ao total de vítimas.

VÍTIMAS NÃO FATAIS



VÍTIMAS FATAIS

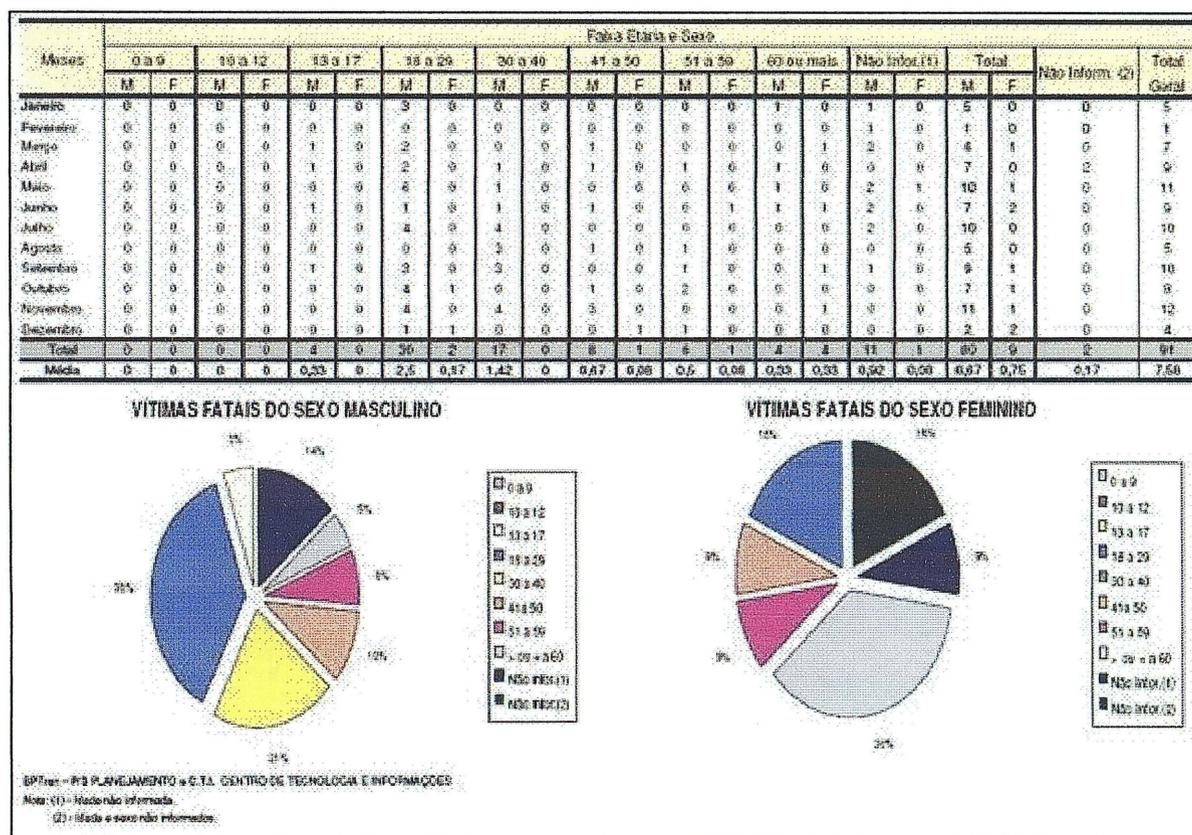


4.7.2 Análise e Discussão Quadro Demonstrativo de Acidentes com e sem Vítimas segundo seus Diferentes tipos -2007.

O referido gráfico da p. 13 do Anuário 2007, demonstra que os mais frágeis no trânsito, aqueles que não contam com uma proteção mais eficiente são os mais penalizados. Entre as vítimas fatais, tem-se que 41% são motociclistas, 22% os pedestres e 13% são os condutores. Somando os primeiros, tem uma concentração que ultrapassa os 60% do total de vítimas fatais.

4.8 ANÁLISE E DISCUSSÃO DO QUADRO Nº 08

4.8.1 Quadro Demonstrativo de Vítimas fatais Segundo o Sexo e faixa etária -2007.



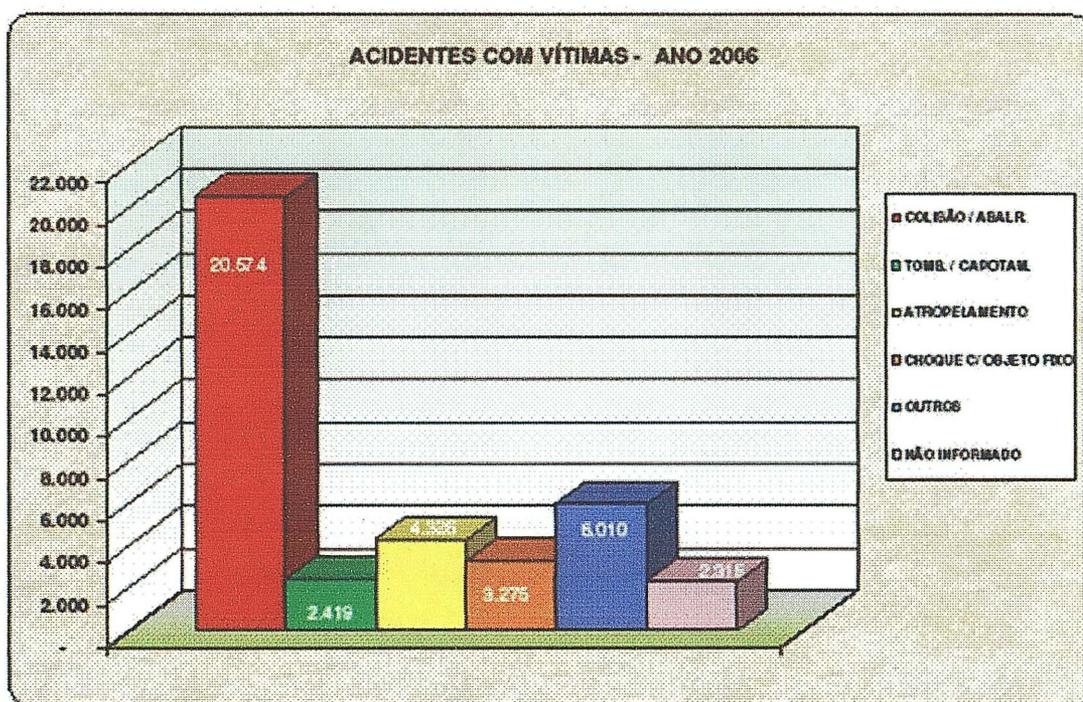
4.8.2 Análise e Discussão Quadro Demonstrativo de Vítimas fatais Segundo o Sexo e faixa etária -2007.

Na representação gráfica da p. 12 do Anuário Estatístico do ano de 2007, tem-se o quadro das vítimas fatais estratificado por idade e sexo. Do sexo masculino há 38% de motoristas (masculino) entre as idades de 18 e 29 anos com fatalidade. Outro grupo de idade que atinge 21% da amostra está entre 30 e 40 anos. Ambos os grupos somados atingem 59% das vítimas fatais deste estudo.

No grupo quantitativo representaria somados a 47 (quarenta e sete) vítimas. Se comparado ao grupo de mulheres seria apenas 2 (duas) vítimas, ou seja, 4,2% da amostra masculina. Não quer dizer que o homem morre mais pelo fato de existir um grupo dominante em maior número. O número de mulheres habilitadas tem representatividade numérica significativa. O homem tem uma natureza de arriscar-se mais, gerando os quadros conhecidos nos números da estatística.

4.9 ANÁLISE E DISCUSSÃO DO QUADRO Nº 09

4.9.1 Quadro Demonstrativo por Acidentes com Vítimas por causa ano 2006 -



FONTE: BPTRAN - R3 Planejamento e C.T.I. Centro de Tecnologia e Informações

Policia Militar do Paraná

Departamento de Policia Rodoviária Federal

Batalhão de Policia Rodoviária Estadual

NOTA: (1) Dados oriundos do Departamento de Policia Rodoviária Federal e do Batalhão de Policia Rodoviária Estadual

A partir do mês de abril, os dados coletados pelo D.P.R.F. foram colocados em não informados

4.9.2 Análise e Discussão Quadro Acidentes com Vítimas por causa ano 2006 -

Para realizar uma comparação entre Quadros Estatísticos e as informações que podem ser compiladas no Anuário Estatístico de 2006, para decisões futuras ou estratégicas, verifica-se de relance que o acidente que mais vitimizou motoristas no ano 2006, com mais de 20.000 (vinte mil) foram por causa de colisões e abalroamentos. As colisões e abalroamentos são características de acidentes meramente por falta de atenção do motorista bem como outras causas que devem ser cruzadas.

4.10 ANÁLISE E DISCUSSÃO DO QUADRO Nº 10

4.10.1 Quadro Demonstrativo por Vias com Maior Número de Atropelamentos-acumulado-ano 2007.

VIAS COM MAIOR NÚMERO DE ATROPELAMENTOS - ACUMULADO				
Classificação	Local		Acidentes	
1º LUGAR	AV MAL FLORIANO PEIXOTO		24	
2º LUGAR	AV SETE DE SETEMBRO		20	
3º LUGAR	AV REPUBLICA ARGENTINA		15	
4º LUGAR	RUA FRANCISCO DE ROSSO		10	
5º LUGAR	RUA ANDRE DE BARROS		8	
	RUA JOÃO BETTEGA		8	
	AV MANOEL RIBAS		8	
6º LUGAR	AV SENADOR SALGADO FILHO		7	
	RUA VISCONDE DE NACAR		7	
	RUA OMAR RAYMUNDO PICHETH		7	
	AV PARANÁ		7	
7º LUGAR	RUA MATEUS LEME		6	
	AV CÂNDIDO DE ABREU		6	
	AV ANITA GARIBALDI		6	
	AV BRASILIA		6	
8º LUGAR	RUA EDUARDO PINTO DA ROCHA		5	
	RUA IZAAC FERREIRA DA CRUZ		5	
	TR NESTOR DE CASTRO		5	
	RUA JOÃO DEMBINSKI		5	
	AV WINSTON CHURCHILL		5	
	AV PRES KENNEDY		5	
	RUA PEDRO GUSSO		5	
AV JUSCELINO K. DE OLIVEIRA		5		
9º LUGAR	RUA IR PAULINAS		4	
	RUA IMACULADA CONCEIÇÃO		4	
	RUA CEL LUIZ JOSÉ DOS SANTOS		4	
	AV COMENDADOR FRANCO		4	
	AV NSA APARECIDA		4	
	RUA NICOLA PELLANDA		4	
PÇ RUI BARBOSA		4		
10º LUGAR	RUA DELEGADO LEOPOLDO BELCZAK		3	
	RUA MARTE		3	
	RUA VIA VENETO		3	
	RUA RODOLPHO HATSCHBACH		3	
	RUA FILÓSOFO HUMBERTO ROHDEN		3	
	RUA LAMENHA LINS		3	
	RUA PAULO SETUBAL		3	
	AV JOÃO GUALBERTO		3	
	AV MAL FLORIANO PEIXOTO		RUA ANDRE DE BARROS	3
	AV VISC DE GUARAPUAVA		RUA CNS LAURINDO	3
	RUA PEDRO CLAUDINO DA ROCHA		RUA ARAPOTI	3
RUA MAL DEODORO		RUA BR DO RIO BRANCO	3	

4.10.2 Análise e Discussão Quadro por Vias com Maior Número de Atropelamentos-acumulado-ano 2007.

Na p. 27 do Anuário Estatístico de 2007, há o Quadro Vias com Maior Número de Atropelamentos – Acumulado, na cidade de Curitiba. No quadro anterior na p.26 há o demonstrativo dos Cruzamentos com maior número de acidentes. Porém a preferência por este quadro específico está na relevância do tema que na parte conclusiva será importante. O valor que chancela a atividade policial está na proteção da vida. Os esforços conjuntos que devem ser encetados devem ser direcionados os recursos para este objetivo, a prevenção ao acidente contra a vida e não contra danos materiais.

Os quatros primeiros lugares no ranking de atropelamentos devem ser objeto de estudos e posicionamento de nossos recursos existentes para coibir e\prevenir tais acidentes que atentem contra a vida.

4.11 ANÁLISE E DISCUSSÃO DO QUADRO Nº 11

4.11.1 Quadro Demonstrativo de Notificações de Natureza Grave e Média -Paraná - 2006.

GRAVE

CÓDIGO	INFRAÇÃO	TOTAL
623	TRANSITAR EM VELOCIDADE SUPERIOR À MÁXIMA EM ATÉ 50%	150.891
692	DEIXAR DE EFETUAR REGISTRO DO VEÍCULO NO PRAZO DE 90 DIAS	83.881
518	DEIXAR O CONDUTOR OU PASSAGEIRO DE USAR CINTO DE SEGURANÇA	31.141
746	TRANSITAR VELOC SUP MAX PERMITIDA EM MAIS DE 20% ATÉ 50%	15.999
621 (2)	TRANSITAR EM VELOCIDADE SUPERIOR À MÁXIMA EM ATÉ 20% - (2)	14.888
545	ESTACIONAR O VEÍCULO NO PASSEIO, FAIXA DE PEDESTRES, ETC	14.133
663	CONDUZIR O VEÍCULO SEM EQUIPAMENTO OBRIGATÓRIO OU INEFICIENTE	10.285
604	EXECUTAR OPERAÇÃO DE CONVERSÃO À DIREITA OU À ESQUERDA EM LOCAIS PROIBIDOS	9.649
556	ESTACIONAR O VEÍCULO EM LOCAL/HORÁRIO PROIBIDO - PROIBIDO PARAR	7.500
661	CONDUZIR O VEÍCULO COM A COP OU CARACTERÍSTICA ALTERADA	7.020
	TOTAL	345.387
	TOTAL DAS DEMAIS	26.786
	TOTAL GERAL	372.173

Nota: (2) - Pertenceu ao código 745 e gravidade Média até agosto de 2006. A partir deste mês passou a pertencer ao código 621 de gravidade Grave.

MÉDIA

CÓDIGO	INFRAÇÃO	TOTAL
745 (1)	TRANSITAR COM VELOCIDADE SUPERIOR À MÁXIMA PERMITIDA EM ATÉ 20% (1)	138.300
736	DIRIGIR O VEÍCULO UTILIZANDO-SE DE FONES, TELEFONE CELULAR	48.574
683	TRANSITAR COM VEÍCULO COM EXCESSO DE PESO	47.847
555	ESTACIONAR VEÍCULO EM LOCAL/HORÁRIO PROIBIDO - PROIBIDO ESTACIONAR	16.699
676	CONDUZIR O VEÍCULO COM DEFEITO NO SISTEMA DE ILUMINAÇÃO, ETC	4.162
546	ESTACIONAR O VEÍCULO NA GUIA DE CALÇADA REBAIXADA	4.068
552	ESTACIONAR VEÍCULO NA CONTRAMÃO DE DIREÇÃO	3.382
567	PARAR O VEÍCULO SOBRE FAIXA PEDESTRES NA MUDANÇA DE SINAL	3.251
570	QUANDO DO VEÍCULO EM MOVIMENTO, DEIXAR DE CONSERVÁ-LO NA FAIXA DESTINADA	2.927
723	QUANDO DO VEÍCULO EM MOVIMENTO, NÃO ACENDER LUZ BAIXA À NOITE	2.516
	TOTAL	271.726
	TOTAL DAS DEMAIS	16.981
	TOTAL GERAL	288.707

FONTE: DETRAN - Coordenadoria de Infrações

Nota: (1) - Pertenceu ao código 745 e gravidade Média até agosto de 2006. A partir deste mês passou a pertencer ao código 621 de gravidade Grave.

4.11.2 Análise e Discussão do Quadro de Notificações de Natureza Grave e Média - Paraná -2006.

Para elaboração do quadro citado, foi extraído as informações do site do Detran Paraná, pelo endereço eletrônico www.pr.gov.br.

Nos dois primeiros rankings demonstrados verifica-se que ambas os quadros denotam uma questão meramente comportamental, ou seja, excesso de velocidade. Para aqueles que defendem o trânsito rápido não tem conhecimento técnico do poder da velocidade e da probabilidade de salvar vida com a estratégia de redução da velocidade. Os dados abaixo, foram retirados da Introdução p.03 deste trabalho técnico.

- No Rio de Janeiro 41% dos acidentes são causados por excesso de velocidade.
- É o Estado, onde essas infrações são mais freqüentes, seguidos de São Paulo (28%) e Brasília (21%).
- Os atropelamentos são responsáveis por 36% das mortes nas estradas brasileiras.
- O pedestre só tem chance de sobreviver se o veículo estiver a 30 km/h.
- Se o motorista estiver a 40 km/h, a chance de óbito vai para 15%.
- A 60 km/h, a chance de morte cresce assustadoramente, vai para 70%.
- E, caso o pedestre seja apanhado a 80 km/h, provavelmente não terá qualquer chance de sobreviver.
- Portanto 64% dos acidentes são causados por falhas humanas, 30% tem origem em problemas mecânicos e apenas 6% é consequência de má conservação da via.
- As principais causas dos acidentes, conforme é de conhecimento geral e amplamente divulgado na mídia todos os dias, estão ligadas a direção sob efeito de álcool e entorpecentes, trafegar em alta velocidade, inexperiência e falta de conhecimento, além de falta de atenção.
- Metade das mortes no trânsito envolvem motoristas embriagados, seguindo pela estatística da realidade paranaense. Mesmo em pequenas doses, o álcool prejudica a percepção de velocidade e distância, pode causar dupla visão e incapacidade de coordenação.
- A pessoa alcoolizada tende, também a fixar os olhos em movimento e não consegue observar tudo o que acontece no trânsito. Algumas drogas para tirar o sono podem fazer o condutor dormir de olhos abertos.

4.11.3 Os Resultados Do Comportamento Humano e sua Conseqüência pela Falta de Observância às Regras de Trânsito

Em todo o mundo, o número de pessoas que morreram ou ficaram feridas ou incapacitadas devido a acidentes de trânsito é maior do que a totalidade de pessoas mortas ou feridas em todas as guerras modernas! Não à toa, a Organização Mundial da Saúde alerta e prevê que, daqui a 20 anos, os acidentes de trânsito representarão a 3ª maior causa mundial de mortes. Isto não é extremamente grave?

Os acidentes de trânsito não são coisas naturais, não precisam ocorrer e podem ser prevenidos com medidas simples e fáceis, que, no entanto, envolvem mudanças de mentalidade e comportamento. Prevenir é a saída

A melhor maneira de se evitar a ocorrência de acidentes é por meio de uma educação permanente que mobilize e transforme os indivíduos, modificando-lhes as motivações, atitudes e comportamentos. Só uma educação continuada possibilitará que as pessoas possam viver em cidades mais organizadas e num ambiente urbano de melhor qualidade.

Entretanto, cabe também ao Poder Público sua cota de responsabilidade nesse processo: medidas de engenharia de trânsito, construção de melhores estradas, sem buracos e pavimentadas, com boa iluminação e sinalização adequada, entre outras infra-estruturas absolutamente necessárias. A conjunção de esforços entre a sociedade e os governos com certeza levará à minimização desse grave problema moderno.

A educação no trânsito salva vidas e constrói uma melhor sociedade. Leis devidamente compreendidas e acatadas pela população constituem um poderoso instrumento para a prevenção de acidentes. Atualmente, isto pode ser exemplificado pela norma da obrigatoriedade do uso do cinto de segurança. Sua adoção pela quase totalidade dos motoristas reduziu em muito o número de mortes, ferimentos e lesões graves decorrentes desse tipo de acidente.

Trabalhar pela prevenção significa contribuir para a diminuição do número de mortes no trânsito e evitar que inúmeras pessoas se tornem física ou mentalmente deficientes ou incapacitadas. Significa, também, evitar que seus familiares e amigos tenham uma sobrecarga imensa de trabalho e sofrimento pelo resto de suas vidas, por causa das conseqüências adversas resultantes dos acidentes de trânsito.

O novo Código de Trânsito já começa a apresentar resultados positivos: há claros sinais de queda no número de acidentes fatais e diminuição da gravidade dos ferimentos dos acidentados. Mas isto é apenas um começo. Ainda há muito o que se fazer.

Cada um de nós pode contribuir de algum modo para a diminuição dos acidentes. Como há várias causas para sua ocorrência, é importante conhecê-las para que o problema possa ser atacado em várias frentes.

Por exemplo: muitos acham que os acidentes têm maior chance de ocorrer em estradas ou em situações especiais ou fora do normal. No entanto, vários estudos demonstram que a maioria dos acidentes acontece com tempo bom,

durante o dia e em retas - e metade deles quando o motorista está próximo à sua residência.

Apesar de os nossos motoristas não terem o hábito de fazer periodicamente uma boa manutenção dos veículos e do mau estado de conservação de nossas ruas e estradas, ausência de sinalização, vigilância ineficiente, inexistência de passarelas para pedestres, etc., a verdade é que 90% dos acidentes são causados pelo fator humano: excesso de velocidade ou desconsideração e desrespeito às normas básicas de segurança, bem como menores ao volante situam-se entre os principais motivos. Noutras palavras, com os devidos cuidados, principalmente da parte dos motoristas, a maioria dos acidentes simplesmente não aconteceria!

Se os acidentes raramente são intencionais, também não são naturais. Podem ser evitados, sobretudo se sabemos onde, porquê e como acontecem.

O trânsito é um espaço de vida pública, de cidadania e de democracia. É onde as pessoas se encontram, cruzam-se, movimentam-se. Por isso, faz-se necessário haver respeito mútuo com relação às normas coletivas que garantem a liberdade de circulação de cada um.

Motoristas e pedestres são personagens de uma mesma cena e, portanto, é importante que cada um desempenhe seu papel corretamente, respeitando os espaços do outro. Assim, um carro não deve parar sobre a faixa de pedestres, nem o pedestre deve atravessar fora da faixa. A obediência a essa simples recomendação evitaria que os atropelamentos se constituíssem no tipo de acidente de trânsito mais freqüente no país.

O automóvel é o veículo que mais atropela; na seqüência vêm os ônibus e as motocicletas. A outra grande incidência de acidentes, após os atropelamentos, são as quedas, em geral de motocicletas e bicicletas – cerca de metade dos acidentados em motos não faz uso do capacete, o que é contra a lei!

Nunca é demais lembrar que um dos fatores de maior causa de acidentes de trânsito é a ingestão de bebida alcoólica pelos motoristas, o que explica o fato de 75% dos acidentes de trânsito no Brasil estarem associados a seu uso.

Após tomar qualquer bebida alcoólica, a pessoa tem sua capacidade visual e auditiva diminuídas, sua coordenação motora prejudicada e experimenta uma sensação de desinibição e falsa segurança. O motorista alcoolizado perde o cuidado, o temor e o controle do carro

Estatisticamente, o maior consumo de bebida alcoólica ocorre na faixa etária de 19 a 40 anos de idade, e os acidentes associados ao uso de álcool consistem, quase sempre, em capotamento e colisão - o que demonstra que o motorista estava em alta velocidade no momento em que perdeu o controle do veículo.

A quase totalidade dos melhores meios técnicos de segurança torna-se simplesmente ineficaz frente à irresponsabilidade desmedida. É interessante se divulgar que nos casos de batidas em alta velocidade, por exemplo, o cinto de segurança só apresenta capacidade de proteção até a velocidade de 80 km/hora. Por sua vez, o *air-bag* - colchão de ar que se enche quando ocorre uma colisão, disponível nos carros mais modernos - protege até a velocidade de 110 km/hora.

O mais importante é o respeito de todos os que usam a via pública para com os princípios de uma vida civilizada. a porcentagem de mortalidade de pedestres por veículo, com diferentes velocidades. Com velocidade de:

- a. 30 km por hora 5% mortos
- b. 50 km por hora 45% mortos
- c. 80 km por hora 100% mortos

No mundo atual, predominantemente, os acidentes de trânsito são uma das principais causas de morte e de perda total ou parcial, momentânea ou permanente, da capacidade de produção de homens adultos com idade entre 20 e 40 anos, ou seja, a população masculina jovem e em plena atividade produtiva. Só este aspecto já caracteriza a sua gravidade, pois afetam não só os acidentados e suas famílias mas, também, toda a economia do país.

Além do sofrimento humano decorrente da perda de vidas, dos dolorosos ferimentos físicos e psicológicos, da incapacitação física ou mental e das conseqüências diretas na produção econômica nacional, os acidentes de trânsito acarretam um prejuízo adicional: no Brasil, os custos decorrentes dos mesmos são da ordem de 5 bilhões de dólares por ano —uma verdadeira fortuna que poderia estar sendo aplicada na melhoria das condições de vida dos brasileiros.

Quantitativamente, representam, em nosso país, o segundo maior problema de saúde pública, só perdendo para a desnutrição. Anualmente, milhares de pessoas morrem ou se ferem em acidentes de trânsito, e mais da metade dos feridos ficam com lesões ou seqüelas permanentes. Comparativamente, é como se cidades inteiras desaparecessem a cada ano, ou tivessem toda a sua população internada em hospitais ou clínicas.

Cerca de 6 mil pessoas morrem anualmente nos 61 mil quilômetros de rodovias federais. Em 2006, foram registradas 6.116 mortes e 66.061 feridos em 109.268 acidentes. O acidente mais violento nas rodovias é colisão frontal.

De acordo com estudo do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA), o Brasil perde anualmente R\$ 28 bilhões com os acidentes de trânsito em rodovias, sendo R\$ 6,5 bilhões apenas em estradas federais. A pesquisa levou em consideração fatores como perda de produtividade, atendimento médico e de urgência, danos à propriedade pública e privada, faixa salarial, entre outros.

Levantamentos da PRF apontam a imprudência como a principal causa da violência nas estradas. A maioria dos acidentes acontece em trechos com pista boa (80,75%), nas retas (69,48%), de dia (59,44%) e com tempo bom (67,05%). A falta de atenção é o item mais alegado pelos condutores envolvidos nos acidentes.

Excesso de velocidade e ultrapassagens indevidas são responsáveis pelos acidentes mais graves nas rodovias. São também os campeões de infrações. Em 2006, 445.073 motoristas foram multados por excesso de velocidade, 72.538 deles por excederem em mais de 50% a velocidade máxima permitida.

Para a Polícia Rodoviária, esse mandamento deve se estender a "não jovens", nas situações em que eles não têm condições de dirigir. Em 2006, a PRF

autuou 2.623 motoristas por dirigirem sob efeito de álcool e 17.914 por circularem com veículos *sem as mínimas condições de segurança*. Outros 41.625 foram autuados por dirigir sem a Carteira Nacional de Habilitação (CNH) e mais 61.284 por não estarem com documentos de porte obrigatório.

Do total de 2.989 vítimas fatais registradas em 2007, 1.302 (43% do total) eram pedestres, ciclistas e motociclistas. Em 2006, 30.097 motoristas foram autuados por transitar pelo acostamento e 34.287 por conduzirem passageiros sem cinto de segurança. Por medida de segurança, a PRF restringe o tráfego de caminhões longos em rodovias de pista simples entre 6h e 12h e 18h e 22h nos feriados e finais de semana prolongados como forma proteção aos veículos menores.

Das oito principais causas de acidentes, seis têm relação direta com o motorista, conforme levantamentos da Polícia Rodoviária Federal nos locais de acidentes. São elas: falta de atenção, excesso de velocidade, não manter distância segura, desobediência à sinalização, ultrapassagem indevida e sono.

No Brasil 60% das cargas são transportadas por caminhões (www.revistaocarreteiro.com.br). A idade da frota de caminhões tem uma média acima de 15 anos. A fadiga do motorista responsável por 30% dos acidentes, 90 mil acidentes por ano, 9,7 bilhões de prejuízos diretos e indiretos, 13 vezes maior que o índice de veículos de passeio. A incidência de acidentes de ônibus corresponde a 08 (oito) acidentes para cada 10 mil viagens

4.12 OUTRAS INFORMAÇÕES EXTRAÍDAS DE SITES E ESTATÍSTICAS OFICIAIS

Os dados abaixo compõem de informações extraídas do site WWW.denatran.com.br, www.ocarreteiro.com.br, www.pr.gov.br-detran bem como outros. Eis alguns extratos:

- a. 73% da frota paranaense se compõem de veículos de passeio;
- b. 3% da frota paranaense são compostas por caminhões;
- c. 26% da frota paranaense se encontram na capital do estado, sendo que 43% na faixa de 0 a 5 anos de fabricação;
- d. Em relação aos anos bases de 2001 a 2006, tem-se a seguinte leitura: 2002 +12% (2001), 2003 27% (2002), 2004 - 11% (2003), 2005 -7% (2004) e 2006 +3% (2005);
- e. No total de acidentes com veículos de passeio no estado, 21% dos envolvidos estão localizados na capital do estado e 16% de acidentes de motos;
- f. Entre os acidentes de ônibus e microônibus, no total do estado, 34% dos acidentes foram registrados na capital e 15% dos acidentes envolvendo caminhões;
- g. 52% dos acidentes segundo o tipo com vítimas (2006) são colisões frontais e deste total, 16% registraram-se na capital do estado;
- h. Do total de acidentes com vítimas de 2006, 53% foram registrados no período diurno;
- i. 45% dos acidentes com vítimas ocorreram entre sexta-feira a domingo; 4,8% dos condutores não eram habilitados e 2,1% eram menores de 18 anos; Os condutores envolvidos entre 18 a 29 anos correspondem com 36% e 30 a 59 com 42%, perfazendo a 80% dos envolvidos. 77% dos motoristas eram do sexo masculino.

5 PESQUISAS DE CAMPO- EFETIVIDADE E RESPOSTAS

No sentido de captar as informações que levem o presente estudo a sua finalidade precípua de pesquisa que instrumentalize um doutrinamento estratégico, e, principalmente no sentido de verificar a agilidade do tráfego e acesso de informações foram encetadas pesquisas e pedidos juntos aos órgãos responsáveis.

Tais inferências foram importantes para sedimentar o núcleo de pesquisa deste trabalho acadêmico. A pesquisa e a busca de algumas informações e seu tráfego seguiram eis alguns pelos moldes da informalidade, e outros, pela formalidade mas sem que, houvesse um processo de valoração ou eficiência entre estas ou aquela escolha. O processo para elaboração da pesquisa, que findou-se justamente na entrega e correção do Projeto, o lapso de tempo não colaborou para a obtenção de cem por cento das informações desejadas não tanto por ingerência ou ineficiência daquele ou outro órgão mas sim pelo tempo que foi exíguo e exige de algumas informações um trato refinado para que não haja interpretações errôneas e equivocadas. Importante salientar que o ano político, os tráfegos de informações entre entes estatais é reverberado por resquícios de temor e excesso de cuidado.

Entretanto, para sedimentar tais informações que compõe este trabalho foram realizados as seguintes ações:

- formatação oficial por escrito:

- 7 Por meio do Ofício nº 001-08-CSP-datado de 14 Set 08, petitionado ao Coordenador Cel DANIEL ALVES DE CARVALHO, responsável pela Coordenadoria de Análise e Planejamento Estratégico da Secretaria de Segurança Pública, tem o seguinte teor nuclear:

Do universo de ocorrências diárias, qual o percentagem de ocorrências envolvendo roubo e furto de veículos na cidade de Curitiba, por faixa dia/semana e mês;

Quais os índices quantitativos diárias, semanais e mensais de furtos e roubos de veículos no período de 2006-2007 e parcial de 2008 na cidade de Curitiba e sua comparação com o estado do Paraná;

Qual o ponto geográfico de Curitiba onde se concentra tal ilicitude e sua faixa horária;

Qual a concentração de ocorrências por dia da semana, horário e local;

Tais sondagens têm o seu valor no sentido de cruzar dados com os Anuários 2006 e 2007 do BPTTran, e verificar o valor estratégico destas informações e da possibilidade de incidência ocorrências de trânsito com estes ilícitos penais a fim de maximização de recursos com minização de esforços.

Não se pode valorar o dano patrimonial acima do risco de ocorrências que possam comprometer a vida. Por isso, as informações criariam procedimentos de atuação e a estratégias operacionais.

Estas informações de cunho informativo que são oriundas dos boletins de ocorrências podem ser cruzadas e disponibilizadas via intranet para acesso aos P-3 de cada unidade de área ou pelos próprios órgãos responsáveis pelo Planejamento Estratégico da PMPR.

- 8 Por meio do Ofício nº 002-08-CSP-datado de 18 Set 08, peticionado ao Comandante do Batalhão de Patrulha Escolar Comunitária, tem o seguinte teor nuclear:

Qual o efetivo que presta serviços de patrulhamento escolar na cidade de Curitiba;
Deste efetivo, corresponde a quantos % do efetivo total do BPEC;
Qual a percentagem de policiais-militares que possuem bloco de notificações de trânsito;
Qual a média mensal de notificações na cidade de Curitiba por mês, no ano de 2006 e 2007 respectivamente;

Em resposta ao solicitado, a informação foi que o efetivo de 47 (quarenta e sete) policiais-militares que pertencem ao BPEC, sendo 03 (três) oficiais e 44 (quarenta e quatro) praças, correspondendo á 13,9% do efetivo total do mencionado. Que apenas 5 (cinco) policiais-militares possuem o Bloco de Notificações e que não podem precisar a média mensal de cada policial-militar pelo fato de que eles pertenciam ao CPC. 8% do efetivo da capital pertencente ao BPEC possuem Bloco de Notificações conforme formalizado via ofício a este Oficial Pesquisador.

Estas informações vêm corroborar no sentido de que a estratégia de potencialização se baseará na possibilidade do estado alcançar ao máximo o infrator, tanto que, no universo de policiais-militares que atuam na linha de frente qual a percentagem que podem atuar diretamente as infrações cometidas pelo cidadão nas proximidades do policial-militar. É o princípio da Universalidade, ou seja, primeiramente, a atividade de policiamento ostensivo em geral, arcabouçado na potencialização da ação presença, e a outra ponta, está o Princípio da Oportunidade. Não se pode argüir uma industrialização de notificações quando o cidadão infrator é quem dá origem as emissões das notificações com o seu mal comportamento. A meta é reduzir a velocidade para salvar vidas. Não há outra situação possível atualmente, senão daquela em oportunizar ao estado no alcance total e possível ao universo completo de infratores.

- 9 Por meio do Ofício no 003-08-CSP-datado de 18 Set 08, peticionada Ilma. Sra. Léa Hatsbach, Gestora de Infrações de Trânsito-DIRETRAN tem o seguinte teor nuclear:

- Descritivo qualitativo e quantitativo referente às infrações de Trânsito na cidade de Curitiba, ano base de 2006, 2007 e parcial de 2008;

- Qual o efetivo de agentes de trânsito que atua na cidade por dia da semana;
- Qual o quantitativo com descritivo infracional por dia referente ao mês de agosto de 2008, e meses, no ano base de 2007;
- Qual o montante arrecadado no ano de 2007 com descritivo pela regra de Parreto das infrações mais cometidas na cidade de Curitiba.

Teve estas informações o escopo de combinar a exploração das potencialidades dispostas no terreno e neste trabalho, o conhecimento e mensuração destes esforços distribuídos, reorganização e composição para os fins estratégicos devidamente direcionados para os efeitos pretendidos.

- Busca de dados pelos meios informais

Pelo exíguo tempo primou-se em buscar algumas informações para compendio do referido estudo monográfico, solicitando junto ao BPTran o número de notificações realizadas por cada unidade operacional pertencente ao Comando do Policiamento da Capital. Junto ao ambiente escolar pelo fato de pertencer ao CPI e pelas mudanças estruturais que ora está sendo submetido o BPEC com a aborsação do efetivo do PROERD, pareceu conveniente pesquisar sobre a atuação dos milicianos especializados no ambiente escolar pois a escola é sem dúvida em manancial de problemas em relação ao trânsito.

Outros dados são os relatórios anuais que não se encontram virtualmente dispostos ou conhecidos. Por meio do site do governo do estado que se disponibilizou o Anuário 2007 que ora se acosta em Anexo neste trabalho mas o público interno da PMPR não tem acesso ao presente relatório e muito menos informações de onde pode ser obtido.

No âmbito do CPC, as informações foram disponibilizadas por meio de impressão, e nem todas as informações contidas no relatório padrão do SISPEL tem importância acadêmica, sendo necessário separar e apurar as informações ali contidas que demandou certo tempo. Tempo que era necessário para outras tarefas.

- entrevistas

A fim de verificar outras variáveis de composição de forças no terreno, este pesquisador dirigiu-se até a Regional Matriz localizada na Engenheiro Rebouças, próximo ao Quartel do Comando-Geral da PMPR, sob a direção do Guarda Municipal Nível III – Inspetor GM III – Alvaro José Dietzel, cuja responsabilidade territorial abrange os bairros Bigorriho, Mercês, Bom Retiro, Centro Cívico, Ahú, Cabral, Hugo Lange, Jardim Social, batel, São Francisco, Alto da Glória, Alto da Rua XV, Rebouças, Cristo Rei, jardim Botânico, Prado Velho e Centro.

Sob a responsabilidade de atuação da Guarda Municipal tem três escolas municipais, sendo elas Mirazinha Braga, Caramuru e Manoel Deboux, além do CMEI, Vila Torres-Projeto Piá.

Sob a recepção do Inspetor Luiz Antonio Ferreira da Cruz, passou-se a realizar entrevista sobre a atividade da GM. Sendo que, um dos assuntos abordados foi a questão da competência legal para aplicar notificações de trânsito. Pela falta de convênio os guardas-municipais não possuem competência legal para aplicação e emissão da notificação de trânsito. Este poder de polícia administrativa fica sob a égide da DIRETRAN. Que foi abordada a questão das infrações de trânsito ocorridos nas escolas diariamente e foi afirmado pelo respectivo entrevistado que os problemas nas escolas são minorias em relação à atividade de rua, no trânsito respectivamente. Neste caso, a instituição Guarda Municipal ressentem-se da falta deste poder que poderia muito auxiliar na sua atividade, atuando de forma de complemento, de forma secundária e não como fator predominante. Que a atividade da GM nas escolas é voltada para a atividade de polícia comunitária. Estes que atuam na atividade de permanência nestas instituições atuam como conselheiros da comunidade.

Outro fator muito bem comentado pelo Inspetor foi o entrosamento com a Polícia Militar e as Operações em conjunto propiciado pela AIFU (Ação Integrada de Fiscalização Urbana).

6 A QUESTÃO DO FORTALECIMENTO DA FISCALIZAÇÃO COMO ESTRATÉGIA DE DIMINUIÇÃO DE ACIDENTES DE TRÂNSITO E MORTES

6.1 PROBLEMÁTICA VARIÁVEL RECURSOS HUMANOS E CRIATIVIDADE FRENTE A NOVOS PROCESSOS DE POLICIAMENTO OSTENSIVO

Já citado foi que existe muitos trabalhos monográficos a respeito de integrações diversas.

Para fundamentação deste tema, a necessidade da recapitulação da questão efetivo. Sabedores que há uma atual defasagem em todas as unidades de Polícia Militar é uma realidade. Os índices de defasagem já foi devidamente comentado. A fim de atualizar os dados, bastaria apenas inserir os números do quadro apresentado na Diagnose Situacional citada.

No entanto o questionamento seguinte seria qual a proposição de modelo (s) de policiamento ostensivo e ação presença para atingir com eficácia o infrator de trânsito.

Já foi abordado que a questão das mortes em acidentes de trânsito é meramente comportamental. Ou seja, a pura simples questão de transgredir as normas, o famoso jeitinho brasileiro.

Formatando o pensamento da **repressão** que dá sustentáculo a presente foi a matéria jornalística publica na Gazeta do Povo onde a Senhora Rosangela Batistela, Diretora de Trânsito de Curitiba, conclui a alta incidência de emissão de notificações na cidade de Curitiba “a multa contribui para a educação. “Infelizmente, tem de doer no bolso para que as pessoas aprendam”.

Conclui-se neste pensamento pela não prosperidade da assertiva que há uma suposta indústria da multa na cidade, mas que a alta incidência de multas é produto da própria irresponsabilidade do motorista. Mas de que forma que a Polícia Militar poderá atingir estes infratores com a problemática da falta de efetivo no atual contexto? A solução pela inclusão de efetivo poderia ser a mais lógica, mas não na atualidade.

A questão efetivo (recursos humanos) deverá exaurir na maximização da criativa administrativa. Realizando apenas um prognostico da relação efetivo, segundo Relatório de Controle Mensal de Distribuição de Efetivo do Mês de Agosto do P/3 do Comando do Policiamento da Capital, tem-se que somados os efetivos da Atividade Meio (401) + Apoio de Linha (544) + atividade-fim (2.054) menos o efetivo indisponível (982) tem o resultado final de 2.999 (dois mil e novecentos e noventa e nove) policiais-militares. Ao total, são 3.981 policiais-militares pertencentes ao Comando do Policiamento da Capital.

O efetivo indisponível do CPC representa 24,72%. A atividade-fim do respectivo Grande Comando representa apenas 51.60% do total. O BPTran com o seu efetivo de Atividade Meio (54) + Apoio de Linha (51) + atividade-fim (174) menos o efetivo indisponível (80) tem o resultado final 259 (duzentos e cinquenta e nove) policiais-militares para fiscalizar a cidade de Curitiba inteira. Para que se faça algum comparativo, foi indexado os quadros do demonstrativo do efetivo do CPC constante no subcapítulo 4.2.3, pág 84 e 85. Eis o gráfico resumido do efetivo do CPC comparado com os do subcapítulo citado:

OPMs	CPC/SEDE	COPOM	12º BPM	13º BPM	17º BPM	RPMON	20º BPM	BPTRAN	BPGD	CIA PCHQ	CIA IND P	TOTAL
ATIVIDADE MEIO												
SUBTOTAL	27	4	32	72	41	43	65	51	26	37	3	401
PERCENTAGEM	21,43	3,96	5,58	19,95	5,65	15,75	15,26	14,21	4,12	17,79	2,73	10,07
INDISPONÍVEIS												
SUBTOTAL	46	22	192	95	202	75	81	54	125	44	46	982
PERCENTAGEM	36,51	21,78	33,51	18,41	27,82	27,47	19,01	15,04	19,81	21,15	41,82	24,67
APOIO DE LINHA												
SUBTOTAL	5	83	95	49	80	55	70	80	6	9	12	544
PERCENTAGEM	3,97	82,18	16,58	9,5	11,02	20,15	16,43	22,28	0,95	4,33	10,91	13,66
ATIVIDADE FIM												
SUBTOTAL	48	0	254	300	403	100	210	174	467	118	49	2054
	80	83	381	421	524	198	345	305	499	164	64	2999

Fonte: Relatório do Mês de Agosto 2008 – P/3 CPC.

OPM	EFETIVO EXISTENTE	POPULAÇÃO IBGE 2000	RELAÇÃO PM/HAB.
CPI	8.859	6.855.105	* 917
CPC	4.224	2.703.021	** 1.038
TOTAL	13.083	9.558.126	*** 948

OPM	CIDADE	EFETIVO EXISTENTE	POPULAÇÃO IBGE SENSO 2000	RELAÇÃO PM/HAB.	POPULAÇÃO Índice 2,2 a/a IBGE	RELAÇÃO PM/HAB.
CPC	SEDE	235	1.586.898	* 858	1.731.210	937
RPMont	C	673				
12º BPM	A	603				
13º BPM	P	573				
BPTran	I	457				
BPGd	T	520				
Cia PChq	A	277				
Cia Ind PGd	L	132				
17º BPM	RMC	754	1.116.123	1.480	1.217.628	1.615
TOTAL		4.224	2.703.021	** 1.038	2.948.838	**1133

Fonte: Diagnóstico Situacional do Efetivo CPC 2004-Cel PM DANIEL ALVES DE CARVALHO.

Comparando os gráficos, percebe-se uma defasagem de 34% do efetivo existente no ano de 2004 com o quadro atual de efetivo do BPTREn. A defasagem de 4,8% ao ano ultrapassou 8,5% ao ano. Do total de 4.224 (quatro mil, duzentos e vinte e quatro) do efetivo do CPC, atualmente tem-se 2.999 (Dois mil, novecentos e noventa e nove) policiais-militares em operacionalidade. No CPC a perda chegou na média de 29% por cento em quatro anos acumulado, totalizando 7,25% ao ano, muito mais do 4,8%. O Ritmo de evasão está acentuadamente acelerado.

A Operação Escudo se desenvolve normalmente com os atuais efetivos da atividade administrativa. Por isso acredita-se que existem muito outros mecanismos criativos que podem contribuir para o arrefecimento da criminalidade com criatividade com os recursos existentes.

Neste momento, a pergunta questionadora a respeito da Operação Escudo seria qual a sua eficiência nos atuais índices de ocorrência, criminalidade e violência? Quais seriam as reduções nos atuais índices de acidentes de trânsito? Quantas notificações de trânsito resultaram da ação presença dos policiais-militares pertencente à Operação Escudo? Quantas retenções e remoções foram realizadas?

Estas perguntas básicas não puderam ser respondidas neste momento de estudo, o que se percebe que a Polícia Militar trabalha muito, contudo, não registra com eficiência a sua carga de horários trabalhados e nem eficientizados em relatórios que ao contrário de estarem em formatação física de alguns seções, não são compartilhadas e nem distribuídas via web para que os comandantes, subordinados tenham acesso a estas informações e também mudem conceitos resistivos a qualquer sentido de mudanças. Tudo que afeta a zona de conforto é motivo de crítica pois não há o verdadeiro esclarecimento da eficiência para a comunidade.

Tanto é verdadeira esta premissa que não há relatório quantitativo de notificações realizadas por outras unidades operacionais que não estejam concentradas no Batalhão de Polícia de Trânsito.

Quantas notificações de outras unidades, fora o BPTREn, foram emitidas? Estas questões estão concentradas no cômputo geral de notificações.

Não há como realizar estudos qualitativos, por isso, muitas vezes, não se realizam estudos eficientes em razão da falta de conhecimento destas informações.

Centralizar dados, qualificá-los, e distribuí-los, seria a primeira essência da elaboração de um verdadeiro estudo sobre a potencialidade do Policiamento Ostensivo na capital do estado.

Estas perguntas e questionamentos são iguais para qualquer atividade que for aplicada no terreno. É uma linguagem universal.

6.2 MAXIMIZAÇÃO DE RESULTADOS COM MINIMIZAÇÃO DE RECURSOS

Assim como no modelo da Operação Escudo, verifica-se o surgimento de alguns questionamentos. A operacionalização de qualquer modelo de Policiamento Ostensivo é eficiente, mas a resultante deste modelo na eficiência contra a criminalidade não é devidamente registrada e nem estudada pelo próprio Sistema. Há uma preocupação operacional relegada a uma importância efêmera estratégica e planejar. Verifica-se que cada modelo de Policiamento Ostensivo acaba-se por centralizado e disforme até que, encontre respaldo em competências técnicas diversas.

Neste entendimento, verifica-se tanto e qualquer modelo aplicado, deve-se restringir a competência originária, ou seja, se aplicado na capital do Estado, a centralização operacional e estratégica deve ficar relegada a competência técnica do CPC. Então os administradores do Grande Comando terão a incumbência da administração dos recursos aplicados bem como dos resultados obtidos, que são deveras mais significativos do que tão somente a eficiência administrativa que possibilita a presença do policiamento.

Todos estes dados deveriam estar devidamente estratificados e qualitativamente dispostos para pesquisa, principalmente para a Universidade Federal do Paraná.

Seria importante que a Universidade compartilhasse com a PMPR, por meio de convênio e possibilitasse a presença de seus professores, acadêmicos em franca parceria, quando poderia até mesmo ser disponibilizada uma seção de Estatística e outros, com realização de estágios na própria corporação, além deste convênio que possibilita a realização do Curso Superior de Polícia e Curso de Aperfeiçoamento de Oficiais. Estes dados poderiam ser utilizados nas monografias e outros estudos que potencializariam o nosso processo de conhecimento.

A estratificação e o tratamento destas informações são interessante para o direcionamento técnico do policiamento ostensivo, isto sim, colaboraria por demais com a eficiência do que fosse aplicado no terreno. Neste sentido, também já há assunto monografado, porém, até a presente data, não foi padronizado a leitura dos índices criminais na PMPR a exemplo do que ocorre com a Coordenadoria de Análise e Planejamento Estratégico da Secretaria de Segurança Pública do Estado.

Cumprindo a temática deste estudo, vê-se que há diversos pontos na PMPR e nas instituições que precisariam ser revistos. O exemplo do que foi citado acima. padronizar leitura da incidência criminal aproveitando os métodos já existentes.

Mas a pergunta chave deste subcapítulo é “como estender a fiscalização de trânsito com os atuais efetivos e fazê-lo forte perante os infratores, quais seriam os seus resultados efetivos para a corporação e para a sociedade em geral?”.

Um dos pontos abordados pode ser explicitado pela resposta que este Oficial-aluno recebeu do Cel RR DANIEL ALVES DE CARVALHO, Coordenador da CAPE-SESP.

Tantas informações podem ser combinadas. Ou seja, a aplicabilidade do efetivo da Operação Escudo, em determinados horários e locais onde haja incidência de criminalidade que esteja na Estratégia de Atuação e Metas.

Se a meta for direcionada para arrefecer o furto e/ou roubo de veículos em determinada área, em determinado horário, além desta incidência específica, as outras com a presença do policiamento ostensivo também arrefecerão.

6.3 COMPOSIÇÃO DE FORÇA DO TERRENO PARA FAZER FRENTE A INCIDÊNCIA INFRACIONAL

Para focar este título monográfico, é importante invocar o velho jargão da Arte da Guerra que, quando você conhece a si mesmo e o seu inimigo, você tem chance de ganhar todas as guerras.

Este tema pode muito bem ser explorado por meio do exposto na Operação Primavera-Setembro de 2007, elaborada pela Tenente-Coronel Rita Aparecida de Oliveira, em conjunto com o CAPE, alcançando resultados céleres num pouco espaço temporal.

Conforme citado, a PMPR deveria ter em sua seção estratégica de planejamento um bibliotecamento de ações, policiamentos ostensivos, e resultados positivos para eventuais aplicabilidade e sugestões, a exemplo da Operação Paz na Primavera, oriundo do 12º BPM no ano de 2007. Os resultados exitosos foram em conjunto combinados com proposição de metas e adequações na capacidade operacional da unidade, com eventual perda de efetivo conforme a lei da defasagem natural (evasão).

Contudo a pergunta básica se refere ao trânsito. Como potencializar as atividades de fiscalização daquela unidade especializada. Como visto, existem diversos estudos referentes a integrações diversas, bastando apenas um estudo e as decisões do Gestor Estratégico necessárias para a implementação das idéias já existentes.

Para uma análise conjunta seria necessário primeiramente ater-se algumas informações de cunho estratégico, alguns direcionados para a atividade de linha operacional e outros para a atividade operacional especializada:

- a. Compor o respectivo mapa de força operacional de cada unidade envolvida no processo;
- b. Mensurar a capacidade reativa e proativa de cada unidade pertencente ao CPC;
- c. Verificar as forças existentes que estão se sobrepondo em capacidade técnica, operacional e territorial. Ou seja, a RONE e as ROTAMs agindo de forma independente no mesmo terreno e com ausência de um plano diretor de aplicabilidade de recursos;
- d. Descrever as competências operacionais e descentralizar comandos operacionais e imputar responsabilidades territoriais e funcionais;

- e. Pontuar as problemáticas existentes em cada bairro e os seus anseios sociais;
- f. Listar os locais de maior incidência e/ou número de ocorrências de crimes que devem ser inseridos no planejamento conforme a estratégia de atuação;
- g. Optar por uma estratégia perene de atuação (Escudo, por exemplo);
- h. Verificar as demandas das unidades de área;
- i. Constatar da necessidade de atuação e processo de policiamento ostensivo adequado para cada local de atuação (motocicleta, hipomóvel, pé, etc...);
- j. Cruzar os dados sobre as ocorrências de trânsito e criminais, se coincidentes, podem ser alvos de um mesmo processo de policiamento (cruzamentos com maior número de acidentes x maior número de roubos/furtos);
- k. Optar pelas prioridades por meio de um mapeamento sistemático de ocorrências e combinadas com o Mapa do Crime ;
- l. Utilizar o mesmo processo de policiamento ostensivo para os tipos de infrações tanto penais quanto administrativo.
- m. A partir desta diagnose diária, semanal, mensal e anual, passaria a atuação de recobrimento nos pontos críticos (hotpoints).

Após o planejamento sistêmico, em razão de verificar escalonadamente as potencialidades existentes a fim de realizar mudanças estruturais. Ou seja, primeiramente agir de modo a utilizar-se do Planejamento para adequação dos meios necessários para arrefecer a incidência criminal e infracional. Potencializar os meios existentes, por meio de uma centralização operacional.

A segunda etapa, apenas se refere ao efetivo e sua potencialidade. Entretanto, para se fazer frente à incidência criminal, que ações de policiamento ostensivo, fariam agir no comportamento do infrator:

- a. Aumentar a ação presença nos momentos de picos. Há estudos que revelam que 70% (Operação Paz na Primavera 2007) de determinadas ocorrências são geradas no período das 14 h às 20 h;
- b. Por isso, no citado acima, o remanejamento do efetivo operacional da Malha Primária de Proteção Social neste horário;
- c. Aumentar as Operações Policiais neste mesmo momento. Enquanto a Malha Operacional estiver atuando, há um reforço cíclico aumentando a ação presença;
- d. Com o mapeamento dos pontos de maior incidência de infrações de trânsito, ser reforçados com efetivos existentes, ou seja, um exemplo seria o efetivo da Operação Escudo;
- e. A Operação Escudo, em planejamento com a PM/3-PMPR-P/3 CPC E P/3 BPTRan, realocar o contingente da Operação Escudo na sexta-feira, atuando das 12 h às 18 h, com dispensa do expediente matutino de

- segunda feira. Na segunda-feira, o expediente integral para quem não participa da Operação bem como dispensa da referida operação neste dia, com suportabilidade operacional das unidades da área;
- f. Integrar os efetivos da BPchoq com o efetivo de Operações do BPTran, começando na quinta-feira até sábado às 24 h, período crítico com aumento de acidentes de trânsito e ocorrências policiais diversas;
 - g. Formar uma linha de operações de trânsito com efetivos diversos para formar um cinturão de reforço operacional e concomitantemente com locais diversos, combinados com os dados estatísticos;
 - h. Que blocos de notificações sejam distribuídos a todos os policiais-militares do CPC, gerando uma regra e a ausência do bloco uma exceção, com controle, auditagem e qualidade, pela unidade origem do policial-militar, com mensuração de notificações via web;
 - i. Estudos no sentido de condicionar viaturas por equipes de serviço, sobrepondo horários de trocas de turnos em horários de pico, dobrando a capacidade reativa em determinados horários críticos;
 - j. Acompanhamento integral destas operações e seus resultados pela PM3-PMPR, CPC e da CAPE-SESP;
 - k. Banco de dados sobre a Migração do Crime, tanto na sua forma territorial quanto na forma da Tipicidade criminal;
 - l. Elaboração de estatísticas operacionais de acesso aos gestores táticos;
 - m. Sobreposição de Operações de Trânsito culminada com as Ações Integradas de Fiscalização Urbana e outras etc...
 - n. Conjugação de Operações combinadas com o Comando de Policiamento do Interior.

Assim, o que resta de verdade é a Estratégia de Composição de forças no terreno. As Polícias Militares representam 67% da força policial, conforme já comentado.

Esta composição de força pode ser interna e externa. Interna quando o próprio conjunto realiza a integração de efetivo ou competências específicas, mas dentro de um mesmo conjunto. PM – BPRv x 6º BPM. Por isso, esta integração foi didaticamente assim distribuída.

6.4 INTEGRAÇÃO INTERNA

Conforme levantamento bibliográfico e do que foi pesquisado, as integrações internas, ou seja, com os recursos humanos provenientes da própria Instituição e as externas, com a formação de equipes de atuação em determinado cenário em forma de integração externa mais interna, podem ser encetadas da seguinte maneira:

6.4.1 Integração de Poder de Polícia Especificos

- Unidade Operacional + Unidade Operacional;
- Unidade Operacional + Unidade Especializada;
- Unidade Especializada + Unidade Especializada;
- Unidade Especializada + Unidade Especializada + Unidade Operacional;
- Unidade Operacional + Unidade Operacional; Unidade Especializada;
- Operações Conjuntas – 12º BPM e Batalhão de Polícia Ambiental
- Operações nas Estradas Rurais – Polícia Rodoviária e Polícia Ambiental;
- Operações Conjuntas de Batalhões – 19º BPM com o 6º BPM e BPCHoq;

6.4.2 Integração Fusão-Absorção

- BPEC e PROERD

6.5 INTEGRAÇÃO EXTERNA

As integrações externas atualmente estão mais comuns do que as integrações internas. Para exemplificar as integrações externas, tem-se:

Nestas Operações o efetivo da PMPR se integra em números com outras instituições:

- AIFU (Ação Integrada de Fiscalização Urbana);
- CODESUL;
- GAECO;
- Outros

7 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Primeiramente na Introdução realizou-se um release sobre a atualidade e a realidade da violência do trânsito na cidade de Curitiba. A questão problemática deste tema foi definido no item 1.1, seguido pela Justificativa e após a definição dos objetivos. Quanto à metodologia adotada, iniciaram-se pela leitura, interpretações e extrações de textos de diversas obras bibliográficas e dispositivos legais que regem a atividade de fiscalização de trânsito, policiamento ostensivo, suas generalidades, características e efeitos.

Com a elaboração do tratamento estatístico, para demonstração, avaliação e discussão dos resultados da pesquisa de campo. Os dados referente a fiscalização do trânsito na cidade de Curitiba teve origem das informações formalizadas junto as instituições responsáveis.

No suporte técnico e científico, foi utilizado o método Hipotético-Dedutivo, com realização de pesquisas bibliográfica e técnica de levantamento de campo, com uso do instrumento entrevista, e o tratamento estatístico elaborado das informações oficiais oriundas de pesquisa em sites oficiais, internet e relatórios oficiais, sendo estas informações tabuladas e geradas em gráficos, pesquisas eletrônicas (via web),

Na formatação necessária para a compilação deste trabalho de pesquisa que foi exaurido na forma conclusiva foram realizadas por estudos das legislações atinentes ao tema bem como outras informações para as respectivas finalizações em forma de sugestivas de potencialização da fiscalização.

O estudo foi complementado com os dados estatísticos extraídos dos sites oficiais do governo de estado em todas as suas esferas (federal, estadual e municipal). Além das informações contida na rede mundial de computadores (WEB) houve entrevistas e/ou questionamentos que foram remetidos aos órgãos competentes, a exemplo da DIRETRAN, BPTTran, Comando do Policiamento da Capital, Instituto Médico Legal. Houve pesquisa em forma de entrevista e solicitações de informações, conforme previsto no capítulo 5.

No início, para sedimentar a parte conclusiva, foi colocado uma premissa de haver o processo de conhecimento da Instituição arcabouçado pelos Programas de Segurança Pública, tanto na esfera federal quanto estadual (inserto no capítulo 4 deste estudo monográfico). Esta indagação se ateve quanto ao estudo do tema sobre integração de processos e de instituições verificando uma variedade de assuntos que ora poderão futuramente ser repetitivos. Para maximizar estes estudos, necessário que haja pela Instituição uma remodelação no seu modelo de ensino e elaboração de trabalhos acadêmicos, direcionando-os de forma técnica. Ainda que, procurando as referências bibliográficas há uma dificuldade de acesso aos assuntos já monografados, isso que poderia ser minimizado com a atual tecnologia. Há condições de serem pesquisados tais questões via web, bastando um pequeno investimento neste setor.

Existe muito conhecimento à disposição da formação do processo de conhecimento, contudo este conhecimento está estaque, não há um acesso direto

a este banco de dados poderoso e pouco utilizado. Havendo o presente acesso ocorrerá naturalmente uma oxigenação dos assuntos e os demais temas no futuro não correrão risco de serem repetitivos. Que todas as monografias sejam digitalizadas (antigas) e as atuais, sejam disponibilizadas junto a PM-3/PMPR, e que, em conjunto com a Diretoria de Ensino e a PM-3/PMPR sejam precedidos os referidos controles sobre os assuntos de pesquisas, aproveitando-se o direcionamento dos Planos de Governo em relação a Segurança Pública, para a formação de um banco de projetos. Outros assuntos atinentes de preferência do Comando-Geral poderão ser direcionados e formatos em estudos monográficos. Este produto de conhecimento muito importante para a instituição, terá a referida chancela técnica pedagógica pela Universidade Federal do Paraná.

No capítulo **NECESSIDADE DE MODELOS DE GESTÃO ADMINISTRATIVO E INTEGRATIVOS INSTITUCIONAIS**, foi abordada a questão do histórico da desintegração da Malha Primária de Proteção Social com o passar de vários programas de governo. O modelo do RPA (Rádio Patrulhamento Auto) constante ainda na doutrina de Policiamento Ostensivo foi substituído pelo atual POVO (Policiamento Ostensivo Volante Ostensivo). Este seria a Malha Primária de Proteção Social. Porém, com todo o processo de criação de outros programas policiais, tanto reativos quanto proativos, a Malha Primária sofre sempre com a mobilização de seus recursos para outras atividades, conforme demonstra a Figura 1. Infográfico Modelar de Composição de Programas. Desde os anos 90 esta malha primária é afetada pelos novos programas ou processos ou tantas outras decisões de ordem estratégica.

Atualmente, há uma necessidade de estudos no sentido de reintegrar estas forças. Em razão do exposto é que se sedimenta a necessidade de formação de um banco de projetos para que haja disponibilidade de vários modelos para serem aplicados na atividade cotidiana e utilizarão os meios existentes para a elaboração

O primeiro passo para esta modernização e inversão de ciclo evasivo de recursos humanos em prática atualmente foi a transferência dos policiais-militares que atuam no PROGRAMA EDUCACIONAL DE RESISTENCIA AS DROGAS E A VIOLÊNCIA para o BPEC. Este modelo de administração interna é uma forma de inverter a desintegração da Malha Primária de Proteção Social, conforme trabalho elaborado pelo CSP 2006, apontado na Figura 1. Infográfico Modelar de Composição de Programas, pág 19.

Na continuidade desta explanação, vêem-se claramente diversos trabalhos acadêmicos criados em nível de Estado-Maior da PMPR, CSP e CAO, e parcialmente, retiram-se do total da lista de monografias algumas obras, vindo assim, a idéia de que, alguns assuntos e tópicos que está se repetindo.

Nas sugestões que serão expostas ao final deste trabalho, apresentar-se-ão algumas sugestões no sentido de aproveitamento destes trabalhos em nível de Estado-Maior da PMPR.

Ainda, no mesmo capítulo, no propósito de fundamentar as propostas neste trabalho fez-se uma pesquisa sobre o efetivo da PMPR. No desiderato do desenvolvimento deste trabalho verifica-se a questão sobre Efetivo PMPR. No

estudo chamado PROJETO REPOSIÇÃO DE RECURSOS HUMANOS-RRH-GATILHO REPOSITOR no mês de julho/02, constatou-se a incidência de evasão de 0,4% ao mês e 4,8% ao mês, sendo este índice aplicado de forma geral para totalidade de policiais-militares no seu universo completo. No trabalho de RRH tem-se até um gráfico comparativo entre a linha evasiva com a linha inclusiva, mostrando suas variações por meio do tempo.

Outra questão foi a verificação de um projeto elaborado pela PM-1, quanto a Gestão de Recursos Humanos, chamado RRH que se encontra na PM/1 EM-PMR, que confirmam as informações da Diagnose Situacional do CPC.

Então, não resta mais comentar sobre a questão efetivo. Ainda, no levantamento bibliográfico, em comparação com outros países, verifica-se que o Brasil com todos esta problemática de violência é um dos países que mais concentra efetivo policial por habitantes.

Nesta construção progressiva do conhecimento que forma o estudo desta monografia, verifica-se a questão da Gestão de Recursos e de Materiais.

Em seguida ao tema, denota-se que existe várias monografia ou temas monografados que reportam assuntos nuclearizados na integração ou modificações de ordem administrativa ou outras gestões opinativas. Que neste caso, a especificidade e a forma de integração ficam relegadas ao princípio da conveniência e da oportunidade, reprisando que, o modelo de integração do BPEC e do PROERD, cabe muito bem como exemplo exitoso.

No caso em tela, para direcionamentos técnicos e objetivos, deveria a nossa Instituição ter uma linha mestra, um norte comum administrativo. Tão somente poderia ser alcançado uma padronização de atuação conjunta quando houvesse um ordenamento que direcionasse cada ação de comando em conjunto. Esta linha minha mestra que integraria esforços em conjunto seria um Plano Estratégico da Polícia Militar do Paraná. Tal assertiva se faz verdadeira quando compara-se com o modelo de gestão mineiro.

Estendendo a análise deste capítulo, e em concordância com a apresentação tematizado nos gráficos que formam este estudo, verifica-se a constatação da incidência grave de acidentes de trânsito, e que, foram devidamente expostos e definidos em suas discussões. A materialização problemática está no 4.1.1 Quadro Demonstrativo de quantitativo de óbitos ocorridos por causa de acidentes de trânsito na cidade de Curitiba-Pr, período de 2006-2007, que no ano de 2006 houve 782 (setecentos e oitenta e duas) mortes na cidade de Curitiba, registrada no IML, com um aumento de 16% no ano de 2007, chegando ao número de 909 (novecentos e nove).

A conclusiva desta temática seria nada mais nada menos de que as mortes ocorridas no trânsito são conseqüências resultantes da falta da presença do estado. Estes demonstrativos são muito bem demonstrados graficamente neste estudo.

De todo apresentado, verifica-se que a maioria dos acidentes não transcende em conseqüência da falta de estruturas urbanas ou rurais quanto a sua origem na causa direta de acidentes. Mas o que se denota claramente é a questão de comportamento humano meramente. Neste caso, como minorar estes

comportamentos humanos e de certa forma minorar os dados estatístico tem-se então duas vertentes distintas que interessa neste estudo e deve ser repensado pela instituição a fim de que possa ela ser a linha mestra de atuação. A primeira linha viria ser a questão da Educação para o Trânsito, com um trabalho rebuscado por um conteúdo programático definido idêntico ao Programa Educacional de Resistência à Drogas e a Violência aplicado pela PMPR, conforme descrito no capítulo anterior.

A outra vertente é a participação mais efetiva do Estado. Ou seja o fortalecimento do estado em razão de sua participação na fiscalização, aumentando sua eficiência e eficácia agindo contra o comportamento humano nocivo ao bom relacionamento entre os participante do contexto trânsito. A pacificação social é uma obrigação constitucional de nossa centenária corporação e as formas de potencialização ora necessária para conclusão temática se encontra descrita no capítulo competente.

Outra abordagem vetorizada neste tema seria a influencia do comportamento humano frente ao trânsito que resultou o título “Os resultados do comportamento humano e sua consequência pela falta de **observância** às regras de trânsito. Deste assunto polêmico gerou-se os dados estatísticos que foram devidamente expostos, e as conclusões são absolutas:

- O automóvel é o veículo que mais atropela; na seqüência vêm os ônibus e as motocicletas. A outra grande incidência de acidentes, após os atropelamentos, são as quedas, em geral de motocicletas e bicicletas – cerca de metade dos acidentados em motos não faz uso do capacete, o que é contra a lei!
- Nunca é demais lembrar que um dos fatores de maior causa de acidentes de trânsito é a ingestão de bebida alcoólica pelos motoristas, o que explica o fato de 75% dos acidentes de trânsito no Brasil estarem associados a seu uso.

A estratégia então seria propiciar condicionantes para a redução da velocidade para diminuir as vítimas de acidentes de trânsito na cidade de Curitiba. Para tanto, basta verificar os índices abaixo:

- d. 30 km por hora 5% mortos
- e. 50 km por hora 45% mortos
- f. 80 km por hora 100% mortos

Em matéria de fundamentação deste estudo, é bom repetir:

“É importante lembrar que pesquisas realizadas apontam que a maioria dos acidentes tem como causa problemas com o condutor (64%)*, problemas mecânicos (30%)* e problemas com a via (6%)*. a sonolência é responsável por mais de 10% dos acidentes automobilísticos, percentual extremamente elevado quando comparado aos das demais causas”.(www.ocarreteiro.com.br)

Portanto, é saliente que os atuais índices são fomentados pela transigência das normas de conduta e de comportamento no trânsito de Curitiba.Pr.

Depois de exarada a conclusão, a sugestão principal que serve de lição neste trabalho monográfico é estimular ao máximo a presença dos policiais-militares em via pública. Não importa a cor do quepe, desde que a presença miliciana nos locais públicos seja ostensiva, indiferentemente da especialização da Unidade de Policiamento Ostensivo.

Não há como fugir também das necessidades preementes da comunidade em geral. Denota-se que, atualmente, o quadro de efetivo da Unidade de Policiamento Ostensivo de Trânsito Urbano, denominado de Batalhão de Polícia de Trânsito, encontra-se defasado com a frota de veículos da cidade de Curitiba.

A missão do BPTran não pode se resumir apenas na fiscalização do trânsito urbano, como também há a necessidade de expandir a educação para as crianças, pois todo e qualquer investimento na criança, tem retorno garantido. Todo investimento na educação é pouco em relação ao custo-benefício na formação de uma sociedade mais educada e coerente.

Em pesquisa de campo, verificou-se a preocupação da GMC (Guarda Municipal de Curitiba) e interesse de integrar-se a Instituição Policial Militar, pois nela se espelha para desenvolver suas atividades. Pode ainda, a Instituição, caso não consiga per si, adequar-se as necessidades existentes, integrar-se juntamente com a Guarda Municipal de Curitiba, e estender aos GMCs, por meio de convênio, aumentar a capacidade de emissão de notificações de trânsito, se assim convier neste momento histórico.

Destarte o desenvolvimento do tema e como foi exposto, não há receita pronta para soluções diversas na atual conjuntura existente no cenário propício a manifestação e incidência da criminalidade. Cada administrador castrense deve ater-se ao seu plano estratégico e a proposição de suas metas.

As soluções de falta de efetivo devem ser direcionadas para a criatividade. Estas criatividades deveriam, a priori, serem oriundas dos processos de formação do conhecimento, que vem ser o mundo acadêmico. Nesta oportunidade, conveniente afirmar que, os potenciais existentes são pouco explorados.

Não há direcionamento de forças que convirjam no mesmo sentido da proposta de um plano de comando. Esta tecla é importante no sentido de que haja pela PMPR um direcionamento técnico de suas lideranças e potencialidades. O processo acadêmico é desfilado da realidade do processo técnico. Importante que ambos os processos fossem coincidentes para tal, deveria seguir um Plano existente para padronizar processos e direcionamento de forças existentes para o cumprimento de metas de Programas de Comando existentes. Assim, haveria a canalização de esforços em todos os sentidos, principalmente com a definição de proposições.

Todas as unidades e subunidades atenderiam em conjunto um só programa, o que facilitaria demasiadamente a resolução dos atuais conflitos existentes. Vê-se que, objetivamente, existe lastro de extensão da potencialidade das atividades policiais-militares. A distribuição de blocos de notificações para todas as unidades

operacionais de área bem como as especializadas, aumentaria o raio de ação do próprio BPTran. Não poderia de maneira nenhuma ser considerado uma ameaça às atividades.

Haveria um aumento significativo na arrecadação e a resposta para esta questão é Sim. Este fato é natural. Porém, a consciência de obediência às normas do trânsito seriam devidamente respeitada. A educação para os atuais motoristas viria quando o seu bolso fosse atingido. Há uma necessidade premente de atingir os motoristas infratores.

Tais situações serão somente possíveis com a conjugação interna ou externa de esforços, potencializando a ação presença, com aumento da ostensividade.

Somente assim, com a presença do estado, há possibilidade de reverter os atuais índices de mortes no trânsito.

A Lei Seca é um bom exemplo de que, com uma fiscalização eficiente, muda o comportamento do cidadão e os exemplos da Lei e suas benesses já estão registradas neste estudo.

O Estado é para isso. Contrapor-se a uma demanda em ampla frente. Aumentado a fiscalização atinge o mau cidadão. Atingindo o mau cidadão protegeu aquele que é de bem, e assim, cumprir-se-á a verdadeira missão institucional, compelida pelo princípio da Eficiência capitulada no nosso caderno constitucional no seu artigo 37.

7.1 DOS OBJETIVOS

Dos que foram elencados no capítulo 1.3 deste caderno, no Objetivo Geral a idéia principal era propor melhoramentos/potencialização nas ações de policiamento ostensivo na cidade de Curitiba, tanto preventivo quanto repressivo (notificações) principalmente aos delitos de trânsito contra a vida, e quantos aos Especificos era pesquisar os delitos de trânsito na cidade de Curitiba os homicídios causados pelos acidentes de trânsito ocorridos no período de pesquisa, ano 2007, junto aos órgãos competentes para formatação traduzida em forma gráfica e tabular, verificar estudos e legislações específicas sobre a matéria trânsito, sua eficiência e possíveis resultados das ações de policiamento ostensivo, discriminar, pormenorizadamente, os agentes públicos responsáveis em cada área de atuação, seus pontos em comum e sua eficiência nas atividades de prevenção contra os delitos de trânsito, elaborar sugestões de propostas de potencialização, autônoma e integradas, das ações preventivas e repressivas (proativas e reativas) no policiamento ostensivo, praticamente, quase todos foram cumpridos.

Parcialmente, o item discriminar, pormenorizadamente, os agentes públicos responsáveis em cada área de atuação, não houve um aprofundamento das Instituições Guarda Municipal de Curitiba, pois não tem competência técnica para elaboração de notificações, sendo apenas uma comunicadora de infrações ao

DIRETRAN e este também, em razão do tempo exíguo que se exigiu na elaboração deste tema, não foi possível aprofundar-se em um capítulo próprio.

Porém, objetivamente, graças ao bom direcionamento dos Professores e Orientadores foi possível neste pouco tempo, formatar o referido trabalho técnico com o revestimento científico que mereceu.

7.2 DAS PROPOSTAS

Realizado os contornos devidos que chegaram a esta conclusão, impele naturalmente a proposição de sugestões para que a PMPR não deixe de atuar no que faz e bem feito, bem como melhorar suas atividades em busca do princípio da eficiência. Neste momento, então passa-se a sugerir:

- a. Que os estudos monográficos doravante sejam alinhavados pelos Programas de Segurança Pública tanto na esfera federal quanto estadual.
- b. Indexação dos assuntos temas das Monografias do CAO e CSP em forma digital e com acesso via web para todo o público interno da instituição, a fim de melhorar o processo do conhecimento institucional e aprimorar o banco de dados futuros para arquivamento de novos temas;
- c. Remodelamento dos assuntos monográficos consoantes as diretrizes de formação de conhecimento baseado nos Programas de Governo referente à Segurança Pública e as necessidades gerais de modelos inteligentes de administração operacional e gestões em áreas diversas;
- d. Que todas as monografias sejam digitalizadas (antigas e as atuais), e disponibilizadas junto a PM-3/PMPR, e que, em conjunto com a Diretoria de Ensino e a citada Seção de Estado-Maior, sejam precedidos os referidos controles sobre os assuntos de pesquisas, aproveitando-se o direcionamento dos Planos de Governo em relação à Segurança Pública, para a formação de um banco de projetos. Outros assuntos atinentes de preferência do Comando-Geral poderão ser direcionados e formatos em estudos monográficos, aproveitando a estruturação acadêmica para o cancelamento técnico destes trabalhos;
- e. Metodificação de estudos de Estado-Maior sobre aproveitamento dos modelos monográficos referentes à integração de esforços com vistas a Potencialização do Policiamento Ostensivo possíveis, conforme Quadro 1. Trabalhos Acadêmicos do CSP e CAO 1984-2005, no capítulo 5, que podem ser encetados por meio do Estudo de Estado-Maior;
- f. Adoção de medidas administrativas com base a uniformização de procedimentos quanto a fiscalização de trânsito pelo princípio da universalidade;
- g. Adoção de modelos integrativos ora abordados neste tema, a critério da conveniência e da oportunidade, respeitando o ciclo temporal das necessidades;

- h. Aproveitamento dos modelos monográficos referentes à integração de esforços com vistas a Potencialização do Policiamento Ostensivo possíveis, conforme Quadro 1. Trabalhos Acadêmicos do CSP e CAO 1984-2005, no capítulo 5, que podem ser encetados por meio do Estudo de Estado-Maior.

Finalizando neste capítulo exaurindo a etapa conclusiva deste trabalho monográfico, oportunizando que não há a motivação suficiente para a subdivisão deste tema monográfico para outros trabalhos acadêmicos, pois, como acredita-se e da forma que fora explanado, estudos monográficos diversos encontram-se à disposição da Instituição bastando apenas adequá-lo a atual realidade e colocá-los em prática em prol da sociedade.

O Estado não pode se afastar ou prescindir do policiamento ostensivo, cuja ferramenta emprega na preservação da Ordem Pública, pois é missão monopolizada da força exclusiva da Polícia Militar, apesar das novas mudanças e tempos que traz a tona os serviços atinentes as Guardas Municipais.

Todos os contornos no mundo das indagações e das idéias focadas na questão segurança pública, nos dias atuais, está delimitada como objetivo principal exercido pelas Forças Públicas Policiais constituintes do Sistema de Segurança Pública.

Nesse sentido, compreende-se que a segurança se traduz pela ausência de risco, sendo que o policiamento ostensivo se constitui em práticas que asseguram garantias de segurança para as pessoas, sua vida e seu patrimônio.

Conforme se constata neste trabalho monográfico, que o policiamento ostensivo é a melhor ferramenta de prevenção contra a incidência criminal e indubitavelmente está comprometido com a transmissão da “sensação de segurança à população”, na medida em que, no trabalho contínuo da atividade policial ameniza e/ou reduz o sentimento famigerado de “insegurança subjetiva”, que afeta o nosso cliente-mor – a sociedade .

São constantes os clamores. A população atualmente experimenta uma atmosfera necandi em relação à segurança pública, reclamando cada vez mais, cada dia, passo a passo, por melhores condições de segurança.

Devido a sua responsabilidade constitucional, a PMPR deve aprimorar sua prestação de serviço público, buscando oferecer o Policiamento Ostensivo como um produto nobre, deve por esteira obrigacional, acompanhar as mudanças constantes, evoluções sociais como as tendências da mutação social, em correspondência em oferecer o de melhor que tem, mesmo que, com isto, venha a mexer com tradicionalismos que ora não estão ofertando a comunidade, o que realmente ela merece.

Com efeito, a nossa Corporação, como organização prestadora de serviços de natureza essencial à população, tem ao longo do tempo, estudado, analisado e avaliado suas práticas de policiamento ostensivo, procurando se aproximar do que é entendido como ideal.

Por isso, o questionamento a ser feito seria “quais os projetos e estudos monográficos direcionados realmente para os conteúdos programáticos dos Planos

Nacionais e Estaduais de Segurança Pública?”, “Quais os modelos exitosos experimentados e que poderiam servir de estudos técnicos de Polícia?”.

No exaurimento do assunto, denota-se que o Policiamento de Trânsito não foge da regra do policiamento ostensivo geral, pois aquele é uma especialização deste, arcabouçados nas mesmas caracterizações e princípios fundamentais, do que, depois de exarada as sugestões, nada mais resta do que, encerrar de forma acadêmica a apresentação deste T.T.C., com a assertiva que é importante que se sedimentasse cada vez mais a presença desta Ciência em nossas atividade.

REFERÊNCIAS

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

BASTOS, Celso Ribeiro. **Curso de Direito Constitucional**. 15. ed., São Paulo: Saraiva. 1994.

BEATO, Cláudio C. **Informação e Desempenho Policial – IV Seminário Brasileiro do Projeto Polícia e Sociedade**. Apoio CNPq e Fundação Ford. 2000.

BYHAM, William C., COX, Jeff. *Heróiz*. Rio de Janeiro: Ediouro, 1995.

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

BRASIL. Ministério da Educação e Cultura. **Dicionário Escolar de Língua Portuguesa**. Fundação de Assistência ao Estudante. 11 ed., Rio de Janeiro: FAE. 1984.

BRASIL. Ministério do Exército. Estado-Maior do Exército. Inspetoria-Geral das Polícias Militares. **Manual Básico de Policiamento Ostensivo**. Brasília — Distrito Federal: Brigada Militar do Estado do Rio Grande do Sul, Companhia Rio-grandense de Artes Gráficas (CORAG), 1988.

CABRAL, João Jayme. **Batalhão de Eventos e Operações na Cidade de Curitiba e sua Região Metropolitana**. (Curso de Especialização Superior de Polícia Militar) Academia Policial Militar do Guatupê – Universidade Federal do Paraná. São José dos Pinhais, Paraná. 2004.

CARVALHO FILHO, José dos Santos. **Manual de Direito Administrativo**, 3. ed.. Rio de Janeiro: Lumem Juris, 1999.

CHIAVENATTO, Idalberto. **Os Novos Paradigmas - Como as Mudanças Estão Mexendo com as empresas**. São Paulo: Atlas S/A, 1996.

CRETELLA JÚNIOR, José. **Polícia Militar e Poder de Polícia no Direito Brasileiro**. In: **Direito Administrativo da Ordem Pública**. 3. Ed., Rio de Janeiro, Forense, 1998.

DA SILVA, José Afonso. **Curso de Direito Constitucional Positivo**. 16. ed., São Paulo: Malheiros, 1999.

DRUCKER, Peter F. **A Comunidade do Futuro Idéias para uma nova comunidade**. São Paulo: Futura, 1998.

FERNANDES, Fernando. **Dolo Eventual nos Crimes de Trânsito: Necessidade de Ampliar o Conceito Atual da Culpa Consciente para Julgamento pelo Tribunal de Juri.** Instituto de Investigação Científica e de Pós Graduação. Portugal. Lisboa. 2005.

FERREIRA FILHO, Manoel Gonçalves. **Curso de Direito Constitucional.** 19. ed., São Paulo: Saraiva, 1992.

FONSECA, Jairo Simon da, Andrade, Gilberto de, Toledo, Geraldo Luciano. **Estatística Aplicada.** São Paulo: Atlas S/A, 1976.

LAZZARINI, Álvaro. **Da Segurança Pública na Constituição de 1988.** Tribunal de Justiça de São Paulo, maio 1989.

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

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

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

MANUAL Básico De Policiamento Ostensivo, MTP -11 -3- PM, 1. Ed. 1988. 114p.

MEDEIROS, Arildo Dias. **Jus Puniendi do Estado e sua Reparação por Danos Morais.** Monografia (Grau de Especialização em Direito Administrativo) Instituto Brasileiro de Estudos Jurídicos. Curitiba.1999.

MEDEIROS, Arildo Dias. **Polícia Militar do Paraná no Sistema Único de Polícia. A Delimitação de Atuação e interação com Outras Polícias** (Curso de Especialização de Aperfeiçoamento de Oficiais) Academia Policial Militar do Guatupê – Universidade Federal do Paraná. São José dos Pinhais, Paraná. 2004.

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

MINAS GERAIS. Polícia Militar. Comando-Geral. **Plano Estratégico 2004-2007.** Belo Horizonte, 2003.

MELO, Celso Antônio Bandeira de. **Curso de Direito Administrativo,** 11. ed., Malheiros, 1999.

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

NEVES, Waldir Copetti. Ciclo Completo de Polícia: **Fator de Profilaxia Social** (Curso de Especialização Superior de Polícia Militar) Academia Policial Militar do Guatupê – Universidade Federal do Paraná. São José dos Pinhais, Paraná. 2004.

OLIVEIRA, Juarez de. **Constituição da República Federativa do Brasil**. 2ª ed., São Paulo. Saraiva, 1989.

PACHECO, Sidney Alves. **o Policial Militar em Ação**. São Paulo, ADJURIS, 1. ed. 1987.

PAIVA, Marcos Antonio de. **O Policiamento Ostensivo de Trânsito na Cidade de Curitiba**. Monografia (Curso de Especialização de Aperfeiçoamento de Oficiais) Academia Policial Militar do Guatupê – Universidade Federal do Paraná. Curitiba, 2004.

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

_____. Batalhão de Polícia de Trânsito. **Anuário de Relatório Estatístico de Acidentes de Trânsito 2006**. Curitiba, 2006.

_____. Batalhão de Polícia de Trânsito. **Anuário de Relatório Estatístico de Acidentes de Trânsito 2007**. Curitiba, 2007.

PAZINATTO, João Antônio. **Policiamento Ostensivo Integrado - A Incorporação dos Tipos de Policiamento Especializado pela Unidade de Área**. Monografia (Curso de Especialização Superior de Polícia Militar) Academia Policial Militar do Guatupê – Universidade Federal do Paraná. Curitiba, 2004.

POLASEK, Kkarmel M. **Estatística Geral e Aplicada para Economistas**. São Paulo: Atlas S/ª Editora da Universidade de São Paulo, 1972.

PORCIDES, João Luis Zilli. **Sistema de Polícia e Justiça no Período Colonial Brasileiro**. Monografia (Curso de Especialização Superior de Polícia Militar) Academia Policial Militar do Guatupê – Universidade Federal do Paraná. Curitiba, 1999.

PLOCHARSKI, Pedro. JUNIOR, Alfredo Bednarczuk. SERODIO, Wallace Nello Rodrigues; GONÇALVES, Marlison José do Nascimento – **O Batalhão de Polícia**

de Trânsito no Município de Curitiba, face ao Código de Trânsito Brasileiro de 1977. 2004 (Monografia em Educação) – Faculdades Integradas “Espírita” – FIES.

SOUZA, Braz José de. **Aferição dos Índices de Criminalidade e Violência – Para Efeito de Direcionamento do Policiamento Ostensivo na Área do 13º BPM.** (Curso de Especialização Superior de Polícia Militar) Academia Policial Militar do Guatupê – Universidade Federal do Paraná. São José dos Pinhais, Paraná 2004.

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

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.

APÊNDICE

Ofício nº 001- 08-CSP – CURITIBA 14 SETEMBRO 2008 CAPE.....	147
Ofício nº 002- 08-CSP – CURITIBA 18 SETEMBRO 2008 BPEC.....	148
Ofício nº 003- 08-CSP – CURITIBA 14 SETEMBRO 2008 DIRETRAN.....	149



UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARANÁ
SETOR DE CIÊNCIAS SOCIAIS APLICADAS
DEPARTAMENTO DE CONTABILIDADE
CURSO SUPERIOR DE POLÍCIA
ESPECIALIZAÇÃO AO NÍVEL ESTRATÉGICO
DE DOUTORAMENTO EM SEGURANÇA PÚBLICA



Ofício nº.001/08-CSP

Curitiba, 14 de Setembro de 2008.

Assunto: Informações sobre Ocorrências Policiais

Senhor Coordenador:

Na qualidade de Oficial-Aluno pesquisador em assunto monográfico do qual titula sobre a potencialização da fiscalização de trânsito na cidade de Curitiba, venho solicitar apoio técnico desta Coordenadoria a fim de supedanear dados para a elaboração de Trabalho Técnico-Científico, no sentido de responder alguns quesitos:

1. Do universo de ocorrências diárias, qual o percentagem de ocorrências envolvendo roubo e furto de veículos na cidade de Curitiba, por faixa dia/semana e mês;
2. Quais os índices quantitativos diárias, semanais e mensais de furtos e roubos de veículos no período de 2006-2007 e parcial de 2008 na cidade de Curitiba e sua comparação com o estado do Paraná;
3. Qual o ponto geográfico de Curitiba onde se concentra tal ilicitude e sua faixa horária;
4. Qual a concentração de ocorrências por dia da semana, horário e local;

Atenciosamente,

MAJOR QOPM Marcos Antonio de Paiva
Oficial Pesquisador

Ao Ilustríssimo Senhor Cel. RR.
Daniel Alves de Carvalho,
Coordenador da CAPE/SESP,
Nesta.



UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARANÁ
SETOR DE CIÊNCIAS SOCIAIS APLICADAS
DEPARTAMENTO DE CONTABILIDADE
CURSO SUPERIOR DE POLÍCIA
ESPECIALIZAÇÃO AO NÍVEL ESTRATÉGICO



Ofício nº. 002/08-CSP

Curitiba, 19 de Setembro de 2008.

Assunto: Informações sobre efetivo do BPEC

Ilustríssimo Comandante.

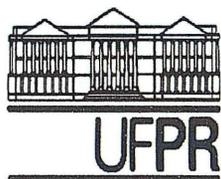
Na qualidade de Oficial-Aluno pesquisador em assunto monográfico do qual titula sobre a potencialização do policiamento de trânsito na cidade de Curitiba, venho solicitar apoio técnico deste recém criado Batalhão a fim de arcabouçar dados para a elaboração de Trabalho Técnico-Científico, sobre as seguintes informações:

1. Qual o efetivo que presta serviços de patrulhamento escolar na cidade de Curitiba;
2. Deste efetivo, corresponde a quantos % do efetivo total do BPEC;
3. Qual a percentagem de policiais-militares que possuem bloco de notificações de trânsito;
4. Qual a média mensal de notificações na cidade de Curitiba por mês, no ano de 2006 e 2007 respectivamente;

Atenciosamente,

Major QOPM Marcos Antonio de Paiva,
Oficial Pesquisador.

Ao Ilustríssimo Major PM.
Antonio Carlos do Carmo,
Comandante do BPEC.



UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARANÁ
SETOR DE CIÊNCIAS SOCIAIS APLICADAS
DEPARTAMENTO DE CONTABILIDADE
CURSO SUPERIOR DE POLÍCIA
ESPECIALIZAÇÃO AO NÍVEL ESTRATÉGICO



Ofício nº.003/08-CSP

Curitiba, 19 de Setembro de 2008.

Assunto: Informações sobre dados de trânsito

Ilustríssima Senhora,

Na qualidade de Oficial-Aluno pesquisador em assunto monográfico do qual titula sobre a Potencialização do Policiamento de Trânsito na cidade de Curitiba, venho solicitar apoio técnico deste órgão municipal nos seguintes dados:

5. Descritivo qualitativo e quantitativo referente às infrações de Trânsito na cidade de Curitiba, ano base de 2006, 2007 e parcial de 2008;
6. Qual o efetivo de agentes de trânsito que atua na cidade por dia da semana;
7. Qual o quantitativo com descritivo infracional por dia referente ao mês de agosto de 2008, e meses, no ano base de 2007;
8. Qual o montante arrecadado no ano de 2007 com descritivo pela regra de Parreto das infrações mais cometidas na cidade de Curitiba.

Atenciosamente,

Major QOPM Marcos Antonio de Paiva,
Oficial Pesquisador.

Ilma. Sra. Léa Hatsbach,
Gestora de Infrações de Trânsito-DIRETRAN
Nesta.

ANEXO I – ANUÁRIO ESTATÍSTICO 2007 – BATALHÃO DE POLÍCIA DE TRÂNSITO.....	151
--	------------

ACIDENTES

DE

TRÂNSITO

QUANTITATIVO MENSAL DE ACIDENTES E VÍTIMAS E PERCENTUAL DE DIFERENÇA CONSIDERANDO A FROTA DE VEÍCULOS – 2007

Acidentes e Vítimas		MÊS													Variação	
		Jan	Fev	Mar	Abr	Mai	Jun	Jul	Ago	Set	Out	Nov	Dez	Total	Média	2006/2007
Acidentes com vítimas	Atropelamentos	55	63	105	98	116	109	100	104	76	103	84	74	1087	90,58	-7,24
	Demais Acidentes	431	472	597	532	609	638	587	602	544	553	556	559	6680	556,67	5,62
	Total c/ Vítimas	486	535	702	630	725	747	687	706	620	656	640	633	7767	647,25	3,61
Acidentes sem vítimas	Atendidos no Local	291	255	340	313	348	299	333	360	324	355	330	341	3889	324,08	-25,81
	Queixas (1)	802	792	1217	1181	1310	1198	1283	1400	1016	1341	1278	1035	13853	1154,42	3,02
	Total s/ Vítimas	1093	1047	1557	1494	1658	1497	1616	1760	1340	1696	1608	1376	17742	1478,50	-5,06
Total Geral		1579	1582	2259	2124	2383	2244	2303	2466	1960	2352	2248	2009	25509	2125,75	-2,58
Vítimas	Feridos	617	677	822	790	887	915	844	848	768	808	777	815	9568	797,33	4,25
	Óbitos no Local	5	1	7	9	11	9	10	5	10	8	12	4	91	7,58	1,98

QUANTITATIVO MENSAL DE ACIDENTES E VÍTIMAS E PERCENTUAL DE DIFERENÇA CONSIDERANDO A FROTA DE VEÍCULOS – 2006

Acidentes e Vítimas		MÊS													Variação	
		Jan	Fev	Mar	Abr	Mai	Jun	Jul	Ago	Set	Out	Nov	Dez	Total	Média	2005/2006
Acidentes com vítimas	Atropelamentos	54	70	92	96	106	118	84	104	97	89	94	86	1090	90,83	-5,67
	Demais Acidentes	415	402	530	493	523	504	520	503	455	509	514	515	5883	490,25	0,71
	Total c/ Vítimas	469	472	622	589	629	622	604	607	552	598	608	601	6973	581,08	-0,34
Acidentes sem vítimas	Atendidos no Local	406	445	566	458	371	391	378	393	357	343	378	390	4876	406,33	-33,81
	Queixas (1)	708	748	1120	968	1328	994	1040	1242	1121	1140	1133	965	12507	1042,25	-3,12
	Total s/ Vítimas	1114	1193	1686	1426	1699	1385	1418	1635	1478	1483	1511	1355	17383	1448,58	-14,27
Total Geral		1583	1665	2308	2015	2328	2007	2022	2242	2030	2081	2119	1956	24356	2029,67	-10,70
Vítimas	Feridos	573	575	771	764	743	760	762	717	668	712	729	763	8537	711,42	-2,38
	Óbitos no Local	4	7	8	9	10	6	7	12	5	4	5	6	83	6,92	-14,12

FROTA DE VEÍCULOS E POPULAÇÃO - CURITIBA - Pr.

ANO	2.003	%	2.004	%	2005	%	2006	%	2007
FROTA DE VEÍCULOS	791.286	6,57	843.300	7,57	907.154	6,21	963.464	7,51	1.035.819
POPULAÇÃO (2)	1.695.030	1,61	1.722.243	1,52	1.748.361	1,43	1.773.280	1,33	1.796.834

Fonte: BPTan – P/3 PLANEJAMENTO e C.T.I. CENTRO DE TECNOLOGIA E INFORMAÇÕES
DETRAN - Coordenadoria de Veículos.

Nota: (1) - Acidentes de pequena monta sem vítimas registrados na SAT do BPTan.
(2) - Projeção Populacional - IBGE - IPARDES.

QUANTITATIVO MENSAL DE ACIDENTES E VÍTIMAS E PERCENTUAL DE DIFERENÇA CONSIDERANDO A FROTA DE VEÍCULOS – 2005

Acidentes e Vítimas		MÊS													Variação 2004/2005	
		Jan	Fev	Mar	Abr	Mai	Jun	Jul	Ago	Set	Out	Nov	Dez	Total		Média
Acidentes com vítimas	Atropelamentos	75	87	88	82	96	109	103	90	97	90	89	82	1088	90,67	-22,14
	Demais Acidentes	381	377	457	462	497	495	525	488	432	462	432	492	5500	458,33	-11,59
	Total c/ Vítimas	456	464	545	544	593	604	628	578	529	552	521	574	6588	549,00	-13,52
Acidentes sem vítimas	Atendidos no Local	627	542	681	690	657	547	543	625	558	564	439	463	6936	578,00	-36,75
	Queixas (1)	632	679	957	945	1147	1155	1138	1195	1080	1090	1132	1005	12155	1012,92	22,41
	Total s/ Vítimas	1259	1221	1638	1635	1804	1702	1681	1820	1638	1654	1571	1468	19091	1590,92	-8,64
Total Geral		1715	1685	2183	2179	2397	2306	2309	2398	2167	2206	2092	2042	25679	2139,92	-9,94
Vítimas	Feridos	578	593	670	688	748	725	778	717	651	669	638	779	8234	686,17	-13,47
	Óbitos no Local	11	2	8	8	15	5	13	10	5	4	5	5	91	7,58	0,71

QUANTITATIVO MENSAL DE ACIDENTES E VÍTIMAS E PERCENTUAL DE DIFERENÇA CONSIDERANDO A FROTA DE VEÍCULOS – 2004

Acidentes e Vítimas		MÊS													Variação 2003/2004	
		Jan	Fev	Mar	Abr	Mai	Jun	Jul	Ago	Set	Out	Nov	Dez	Total		Média
Acidentes com vítimas	Atropelamentos	107	118	155	114	101	106	92	114	100	106	92	94	1299	108,25	-27,96
	Demais Acidentes	469	543	553	530	477	453	457	509	404	502	396	490	5783	481,92	-13,65
	Total c/ Vítimas	576	661	708	644	578	559	549	623	504	608	488	584	7082	590,17	-16,69
Acidentes sem vítimas	Atendidos no Local	685	718	946	873	982	920	953	940	740	860	828	749	10194	849,50	-10,12
	Queixas (1)	552	534	909	746	888	775	810	771	687	820	854	885	9231	769,25	-2,86
	Total s/ Vítimas	1237	1252	1855	1619	1870	1695	1763	1711	1427	1680	1682	1634	19425	1618,75	-6,81
Total Geral		1813	1913	2563	2263	2448	2254	2312	2334	1931	2288	2170	2218	26507	2208,92	-9,67
Vítimas	Feridos	673	815	847	818	714	699	710	782	625	785	622	756	8846	737,17	-16,53
	Óbitos no Local	6	12	7	8	4	5	10	7	9	7	3	6	84	7,00	-9,40

FROTA DE VEÍCULOS E POPULAÇÃO - CURITIBA - Pr.

ANO	2.003	%	2.004	%	2.005	%	2006	%	2007
FROTA DE VEÍCULOS	791.286	5,34	843.300	3,90	907.154	5,58	963.464	7,51	1.035.819
POPULAÇÃO (2)	1.695.030	1,78	1.722.243	1,69	1.748.361	1,61	1.773.280	1,33	1.796.834

Fonte: BPTran – P/3 PLANEJAMENTO e C.T.I. CENTRO DE TECNOLOGIA E INFORMAÇÕES
DETRAN - Coordenadoria de Veículos.

Nota: (1) - Acidentes de pequena monta sem vítimas registrados na SAT do BPTran.

(2) - Projeção Populacional - IBGE - IPARDES.

ACIDENTES COM E SEM VÍTIMAS SEGUNDO SEUS DIFERENTES TIPOS

Tipos de Acidentes	Meses																								Total		Média		Total Geral
	Jan		Fev		Mar		Abr		Mai		Jun		Jul		Ago		Set		Out		Nov		Dez		cv	sv	cv	sv	
	cv	sv	cv	sv	cv	sv																							
Abal. Lateral	48	52	37	30	77	51	44	38	54	42	52	43	59	52	64	53	51	49	64	48	52	45	37	45	639	548	53,25	45,67	1187
Abal. Transversal	150	82	162	80	205	93	185	100	199	113	223	94	188	99	220	108	197	97	179	107	212	100	190	90	2310	1163	192,5	96,92	3473
Colisão Frontal	17	7	31	6	36	9	29	11	35	13	43	14	25	8	32	15	30	10	31	9	22	6	29	9	360	117	30	9,75	477
Colisão Traseira	30	45	37	35	42	62	24	46	44	44	36	45	49	56	37	53	40	33	44	57	28	51	35	57	446	584	37,17	48,67	1030
Capotamento	2	0	0	0	2	0	0	0	0	0	1	3	0	1	2	2	0	1	0	0	1	2	1	1	9	10	0,75	0,83	19
Tombamento	0	0	0	0	2	0	0	0	0	1	0	0	1	0	1	0	0	1	1	2	0	0	0	0	5	4	0,42	0,33	9
Engavetamento	3	19	3	15	5	18	3	16	5	16	5	11	4	12	6	12	8	21	3	16	3	13	9	19	57	188	4,75	15,67	245
Atropelamento	55	1	63	0	105	1	98	1	116	3	109	0	100	3	104	0	76	2	103	0	84	3	74	0	1087	14	90,58	1,17	1101
Atrop/Animal	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	1	4	0,08	0,33	5
Choque	22	30	18	36	23	33	24	38	29	39	25	31	24	41	20	50	21	49	19	44	15	43	19	43	259	477	21,58	39,75	736
Queda de Veículo	0	2	0	2	0	1	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	3	6	0,25	0,5	9
Queda de Moto	17	1	14	0	23	1	35	2	20	1	31	0	25	0	16	4	15	2	16	1	10	3	10	0	232	15	19,33	1,25	247
Queda de Passageiro	7	0	11	0	9	0	12	0	14	0	9	0	5	0	7	0	10	0	10	0	8	0	14	0	116	0	9,67	0	116
Queda de Objeto	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	1	1	0	0	1	3	4	0,25	0,33	7
Incêndio	0	1	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	2	0	1	0	0	0	7	0	0,58	7
Acidt. Complexo (1)	134	49	159	51	173	69	176	60	208	76	212	57	207	61	196	62	172	58	185	67	203	63	215	75	2240	748	186,67	62,33	2988
Total	486	291	535	255	702	340	630	313	725	348	747	299	687	333	706	360	620	324	656	355	640	330	633	341	7767	3889	647,25	324,08	11656

BPTTran – P/3 PLANEJAMENTO e C.T.I. CENTRO DE TECNOLOGIA E INFORMAÇÕES

Nota: (1) - Ocorre quando em único sinistro, verifica-se a existência de dois ou mais tipos de Acidentes.

cv = com vítimas

sv = sem vítimas

ACIDENTES COM E SEM VÍTIMAS SEGUNDO HORAS E DIAS DA SEMANA

Faixa horária	Dias da Semana																															
	Segunda				Terça				Quarta				Quinta				Sexta				Sábado				Domingo				Total		Total	
	No mês		Acum.		No mês		Acum.		No mês		Acum.		No mês		Acum.		No mês		Acum.		No mês		Acum.		No mês		Acum.		No mês		Acum.	
	cv	sv	cv	sv	cv	sv	cv	sv	cv	sv	cv	sv	cv	sv	cv	sv	cv	sv	cv	sv	cv	sv	cv	sv	cv	sv	cv	sv	cv	sv	cv	sv
00:00 - 00:59	3	3	20	18	3	0	11	6	2	2	16	11	0	1	14	16	3	1	25	14	4	6	46	33	5	1	39	31	20	14	171	129
01:00 - 01:59	0	0	10	8	3	2	10	6	1	2	15	9	2	0	10	11	2	0	14	17	3	3	31	23	5	3	44	22	16	10	134	96
02:00 - 02:59	2	2	10	9	0	0	5	4	0	0	9	5	1	3	12	12	0	1	12	8	5	0	35	34	3	0	37	20	11	6	120	92
03:00 - 03:59	2	1	2	6	0	1	5	4	3	0	14	5	2	0	9	11	0	3	9	17	5	4	38	32	4	0	47	37	16	9	124	112
04:00 - 04:59	1	1	5	4	0	0	5	6	0	1	9	8	0	0	5	10	1	1	8	10	3	1	37	39	5	0	48	36	10	4	117	113
05:00 - 05:59	0	1	8	3	0	0	10	5	2	0	8	6	0	0	12	5	1	0	7	6	5	5	23	33	5	3	42	35	13	9	110	93
06:00 - 06:59	1	2	12	9	0	0	9	7	2	0	14	3	1	1	25	10	1	1	18	8	3	3	24	17	4	1	26	12	12	8	128	66
07:00 - 07:59	3	0	63	12	5	2	53	19	4	0	83	22	4	4	77	23	5	1	65	21	8	0	48	17	1	4	23	18	30	11	412	132
08:00 - 08:59	5	5	53	20	3	0	65	17	5	2	68	25	3	1	56	29	4	1	51	21	5	0	49	17	1	0	16	11	26	9	358	140
09:00 - 09:59	2	4	37	21	4	2	44	21	0	3	40	17	6	5	46	29	1	1	39	21	8	5	51	22	1	1	11	9	22	21	268	140
10:00 - 10:59	2	2	42	23	4	4	63	30	2	1	45	22	1	1	58	22	3	2	56	18	5	4	37	32	0	4	33	17	17	18	334	164
11:00 - 11:59	2	0	51	23	4	1	57	18	4	2	54	21	4	1	52	28	5	1	68	19	6	2	47	19	2	0	37	14	27	7	366	142
12:00 - 12:59	6	4	68	23	2	0	68	12	4	5	65	24	5	1	65	25	3	4	73	36	9	1	64	15	2	2	36	17	31	17	439	152
13:00 - 13:59	9	2	86	17	6	1	62	18	2	2	59	23	8	3	64	22	7	3	68	25	6	3	59	26	3	0	26	16	41	14	424	147
14:00 - 14:59	3	3	81	27	3	2	57	26	7	0	64	27	5	0	52	34	3	3	58	37	7	2	61	18	5	1	42	22	33	11	415	191
15:00 - 15:59	3	7	62	49	5	2	57	21	7	4	78	34	7	2	60	31	2	3	50	43	14	2	77	18	6	5	40	29	44	25	424	225
16:00 - 16:59	6	6	64	46	2	5	66	33	3	0	67	30	5	2	63	33	4	4	71	39	6	5	61	31	6	5	67	28	32	27	459	240
17:00 - 17:59	8	3	84	28	6	3	91	41	5	4	78	31	4	2	83	35	5	5	82	38	9	4	83	28	6	6	47	40	43	27	548	241
18:00 - 18:59	9	6	111	55	4	1	91	32	8	1	102	53	8	4	97	48	5	1	107	40	5	1	83	28	2	5	68	30	41	19	659	286
19:00 - 19:59	5	2	77	32	3	3	83	36	0	4	51	48	8	1	72	43	10	6	88	45	7	6	74	34	6	2	63	41	39	24	508	279
20:00 - 20:59	4	2	26	23	4	0	38	15	3	6	39	31	2	2	54	23	6	0	58	32	5	1	65	39	9	0	58	22	33	11	338	185
21:00 - 21:59	2	2	24	24	7	1	45	17	4	0	30	14	4	0	48	27	5	0	56	23	6	7	67	28	10	3	60	21	38	13	330	154
22:00 - 22:59	1	0	32	22	1	0	36	25	4	3	42	26	5	3	46	32	4	4	59	37	3	4	53	31	3	0	41	22	21	14	309	195
23:00 - 23:59	2	1	25	14	0	1	28	19	1	1	23	21	0	3	34	31	6	3	64	37	6	1	61	30	2	3	37	23	17	13	272	175
Total	81	59	1053	516	69	31	1059	438	73	43	1073	516	85	40	1114	590	86	49	1206	612	143	70	1274	644	96	49	988	573	633	341	7767	3889

BPTTran – P/3 PLANEJAMENTO e C.T.I. CENTRO DE TECNOLOGIA E INFORMAÇÕES

cv = com vítimas

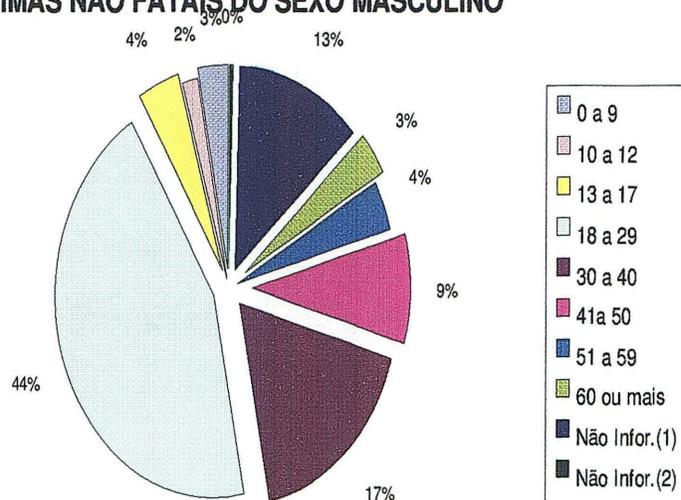
sv = sem vítimas

VÍTIMAS

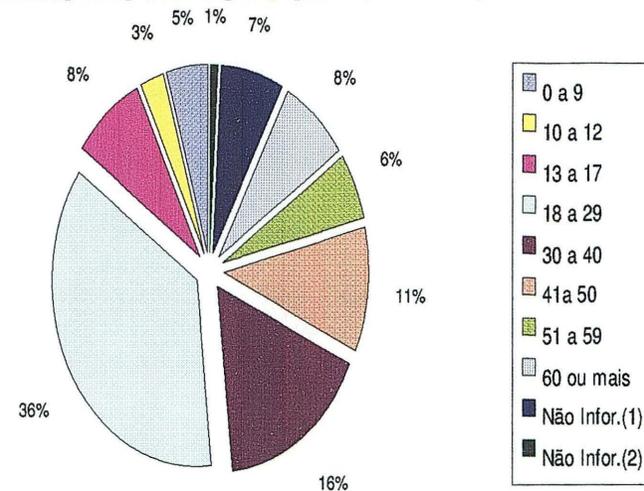
VÍTIMAS NÃO FATAIS, SEGUNDO O SEXO E A FAIXA ETÁRIA

Meses	Faixa Etária e Sexo																				Não Inform. (2)	Total Geral
	0 a 9		10 a 12		13 a 17		18 a 29		30 a 40		41 a 50		51 a 59		60 ou mais		Não Infor.(1)		Total			
	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F		
Janeiro	12	5	10	2	19	12	187	66	71	32	34	22	8	11	11	14	63	13	415	177	25	617
Fevereiro	18	12	3	5	21	20	207	74	71	38	43	25	16	12	15	14	54	16	448	216	13	677
Março	18	12	4	7	22	17	246	94	102	39	51	25	21	10	22	24	77	15	563	243	16	822
Abril	17	10	12	7	18	19	232	105	88	36	47	29	21	9	19	15	68	14	522	244	24	790
Maió	8	12	7	8	31	18	260	102	101	48	52	30	20	18	22	27	81	15	582	278	27	887
Junho	15	11	11	9	25	22	288	109	92	37	54	34	27	22	26	29	63	20	601	293	21	915
Julho	24	9	2	14	25	24	256	91	93	44	51	23	25	21	19	16	85	15	580	257	7	844
Agosto	18	10	12	4	22	24	255	100	95	35	61	23	23	13	18	22	78	23	582	254	12	848
Setembro	18	17	6	8	21	19	230	84	117	45	34	32	18	11	11	11	66	12	521	239	8	768
Outubro	14	10	20	4	20	20	228	77	108	35	43	24	35	17	19	21	79	22	566	230	12	808
Novembro	11	18	7	8	28	23	230	88	90	53	45	26	18	14	22	18	56	14	507	262	8	777
Dezembro	20	12	6	1	21	20	249	94	103	47	47	27	24	12	20	16	62	28	552	257	6	815
Total	193	138	100	77	273	238	2868	1084	1131	489	562	320	256	170	224	227	832	207	6439	2950	179	9568
Média	16,08	11,5	8,33	6,42	22,75	19,83	239	90,33	94,25	40,75	46,83	26,67	21,33	14,17	18,67	18,92	69,33	17,25	536,58	245,83	14,92	797,33

VÍTIMAS NÃO FATAIS DO SEXO MASCULINO



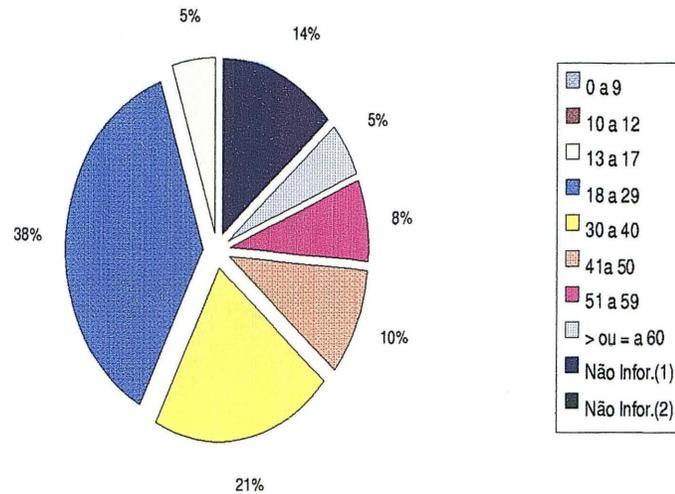
VÍTIMAS NÃO FATAIS DO SEXO FEMININO



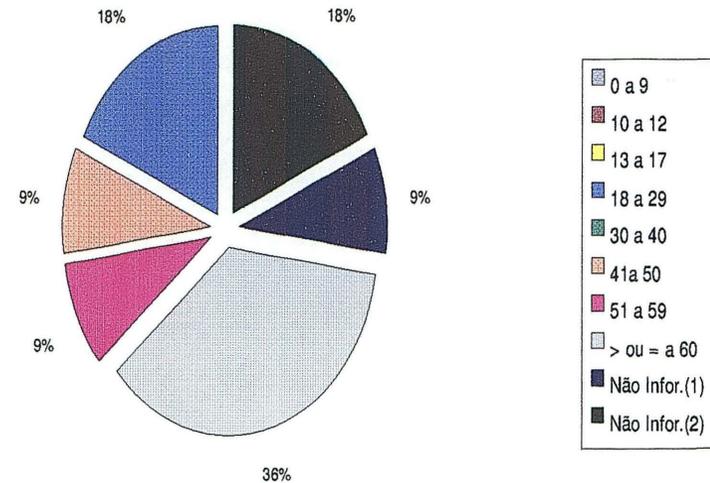
VÍTIMAS FATAIS, SEGUNDO O SEXO E A FAIXA ETÁRIA

Meses	Faixa Etária e Sexo																					
	0 a 9		10 a 12		13 a 17		18 a 29		30 a 40		41 a 50		51 a 59		60 ou mais		Não Infor.(1)		Total		Não Inform. (2)	Total Geral
	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F		
Janeiro	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	5	0	0	5
Fevereiro	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	1
Março	0	0	0	0	1	0	2	0	0	0	1	0	0	0	0	1	2	0	6	1	0	7
Abril	0	0	0	0	1	0	2	0	1	0	1	0	1	0	1	0	0	0	7	0	2	9
Mai	0	0	0	0	0	0	6	0	1	0	0	0	0	0	1	0	2	1	10	1	0	11
Junho	0	0	0	0	1	0	1	0	1	0	1	0	0	1	1	1	2	0	7	2	0	9
Julho	0	0	0	0	0	0	4	0	4	0	0	0	0	0	0	0	2	0	10	0	0	10
Agosto	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	1	0	1	0	0	0	0	0	5	0	0	5
Setembro	0	0	0	0	1	0	3	0	3	0	0	0	1	0	0	1	1	0	9	1	0	10
Outubro	0	0	0	0	0	0	4	1	0	0	1	0	2	0	0	0	0	0	7	1	0	8
Novembro	0	0	0	0	0	0	4	0	4	0	3	0	0	0	0	1	0	0	11	1	0	12
Dezembro	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	2	2	0	4
Total	0	0	0	0	4	0	30	2	17	0	8	1	6	1	4	4	11	1	80	9	2	91
Média	0	0	0	0	0,33	0	2,5	0,17	1,42	0	0,67	0,08	0,5	0,08	0,33	0,33	0,92	0,08	6,67	0,75	0,17	7,58

VÍTIMAS FATAIS DO SEXO MASCULINO



VÍTIMAS FATAIS DO SEXO FEMININO



BPTan – P/3 PLANEJAMENTO e C.T.I. CENTRO DE TECNOLOGIA E INFORMAÇÕES

Nota: (1) - Idade não informada.

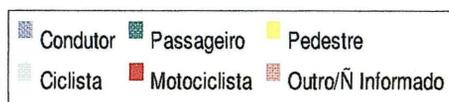
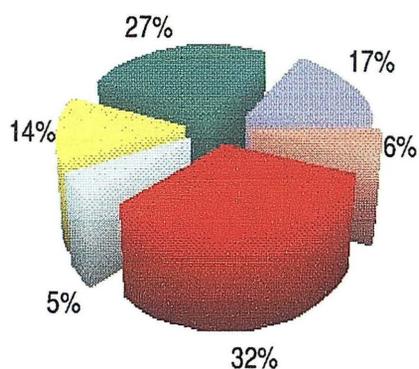
(2) - Idade e sexo não informados.

VÍTIMAS DE ACIDENTES DE TRÂNSITO SEGUNDO O TIPO

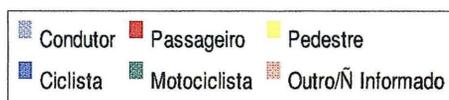
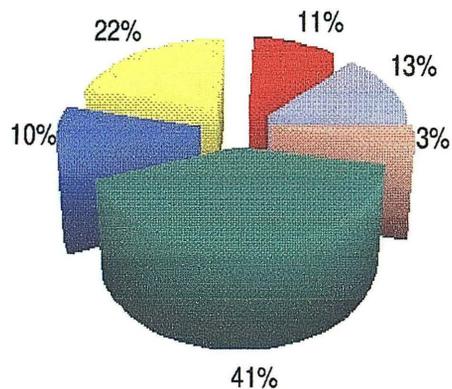
Tipo	Vítimas não fatais			Vítimas fatais			Total Mensal
	Mês	Acumulado	%*	Mês	Acumulado	%	
Condutor	138	1602	99,26	0	12	0,74	138
Passageiro	246	2585	99,61	1	10	0,39	247
Pedestre	99	1299	98,48	1	20	1,52	100
Ciclista	26	450	98,04	0	9	1,96	26
Motociclista	264	3083	98,81	1	37	1,19	265
Outro/Ñ Informado	42	549	99,46	1	3	0,54	43
Total	815	9568		4	91		819

* Percentual de vítimas não fatais ou fatais em relação ao total de vítimas.

VÍTIMAS NÃO FATAIS



VÍTIMAS FATAIS

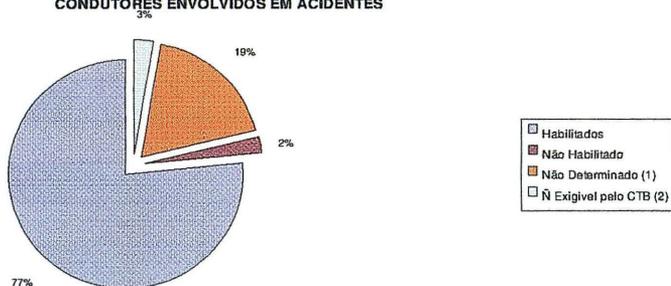


CONDUTORES

CONDUTORES ENVOLVIDOS EM ACIDENTES

Meses	Condutores				Total
	Habilitados	Não Habilitado	Não Determinado (1)	Ñ Exigível pelo CTB (2)	
Janeiro	1123	26	265	30	1444
Fevereiro	1104	34	271	43	1452
Março	1423	43	370	57	1893
Abril	1256	33	322	54	1665
Maio	1512	36	351	50	1949
Junho	1439	35	348	54	1876
Julho	1432	44	354	44	1874
Agosto	1518	47	323	57	1945
Setembro	1346	42	270	55	1713
Outubro	1381	45	364	50	1840
Novembro	1389	45	320	33	1787
Dezembro	1332	41	392	36	1801
Total	16255	471	3950	563	21239
Média	1354,58	39,25	329,17	46,92	1769,92

CONDUTORES ENVOLVIDOS EM ACIDENTES



*ÍNDICE DE CONDUTORES HABILITADOS ENVOLVIDOS EM ACIDENTES
PARA CADA 1000 CONDUTORES HABILITADOS PELA 1ª CIRETRAN POR CATEGORIA

Meses	Categorias									TOTAL
	A	B	C	D	E	AB	AC	AD	AE	
Janeiro	4,09	0,80	0,72	0,93	2,85	2,05	1,31	1,73	3,55	1,13
Fevereiro	2,96	0,81	0,69	0,89	2,88	1,95	1,40	1,65	3,45	1,11
Março	3,81	1,02	0,94	1,29	2,80	2,55	1,82	2,47	4,40	1,42
Abril	3,35	0,93	0,86	0,91	2,83	2,36	1,49	1,87	2,49	1,25
Maio	5,77	1,04	0,91	1,45	3,75	2,61	1,82	2,68	4,45	1,50
Junho	3,90	1,00	0,79	1,13	2,44	2,87	1,60	2,59	4,08	1,42
Julho	3,00	1,02	0,96	1,00	2,56	2,62	2,14	1,87	4,86	1,41
Agosto	3,46	1,04	1,08	1,39	3,14	2,80	1,53	2,83	4,03	1,49
Setembro	3,63	0,93	1,11	1,03	3,59	2,26	1,29	2,64	3,07	1,31
Outubro	2,88	0,92	0,83	1,34	3,17	2,40	1,62	2,69	4,22	1,34
Novembro	4,13	0,94	0,85	1,11	2,92	2,51	1,59	2,02	4,26	1,35
Dezembro	3,10	0,93	0,71	1,30	2,82	2,26	1,55	2,04	3,64	1,28
Total	44,08	11,39	10,45	13,78	35,75	29,25	19,16	27,09	46,50	16,02
Média	3,67	0,95	0,87	1,15	2,98	2,44	1,60	2,26	3,88	1,34

BPtran – P/3 PLANEJAMENTO e C.T.I. CENTRO DE TECNOLOGIA E INFORMAÇÕES

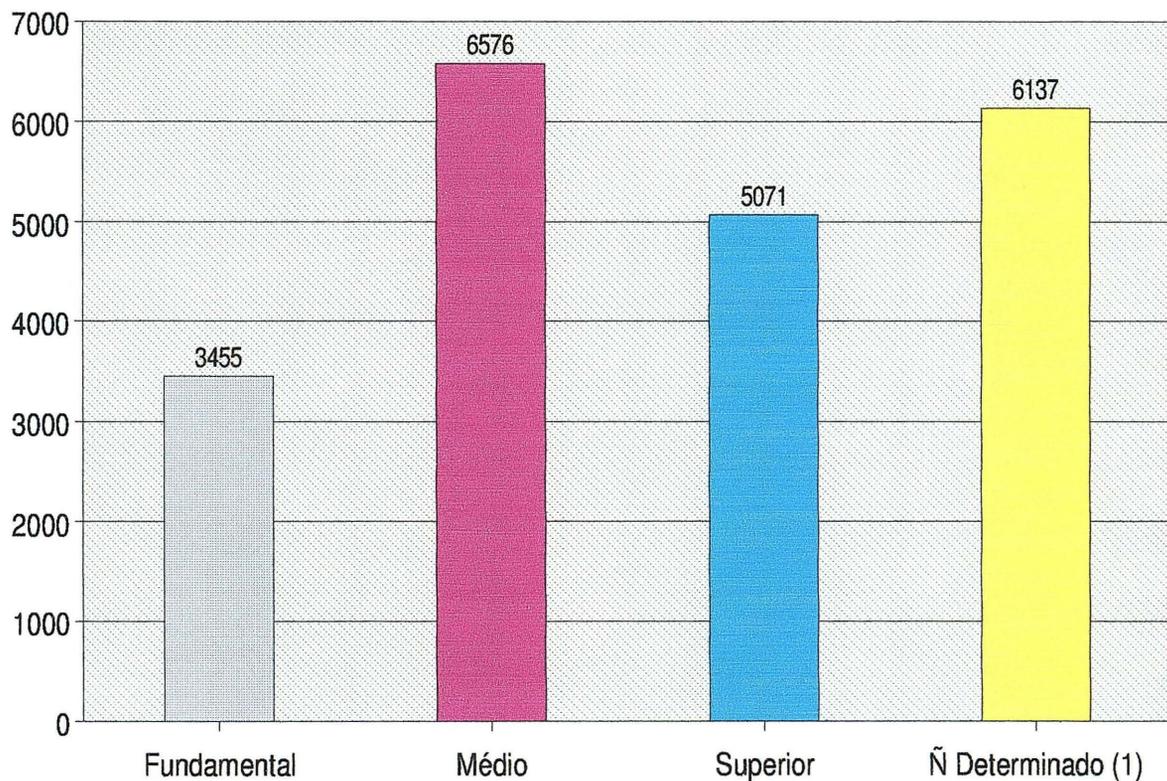
Nota: (1) - Quando o condutor ausentou-se ou foi hospitalizado.

(2) - Condutores de bicicletas, trem, carroça, etc.

GRAU DE INSTRUÇÃO DOS CONDUTORES ENVOLVIDOS EM ACIDENTES

Meses	Grau de Instrução								Total
	Fundamental	%	Médio	%	Superior	%	Ñ Determinado (1)	%	
Janeiro	243	16,83	489	33,86	319	22,09	393	27,22	1444
Fevereiro	242	16,67	428	29,48	349	24,04	433	29,82	1452
Março	285	15,06	562	29,69	466	24,62	580	30,64	1893
Abril	240	14,41	495	29,73	435	26,13	495	29,73	1665
Mai	322	16,52	634	32,53	473	24,27	520	26,68	1949
Junho	306	16,31	622	33,16	432	23,03	516	27,51	1876
Julho	314	16,76	572	30,52	446	23,80	542	28,92	1874
Agosto	308	15,84	589	30,28	485	24,94	563	28,95	1945
Setembro	306	17,86	527	30,76	424	24,75	456	26,62	1713
Outubro	276	15,00	599	32,55	427	23,21	538	29,24	1840
Novembro	296	16,56	561	31,39	418	23,39	512	28,65	1787
Dezembro	317	17,60	498	27,65	397	22,04	589	32,7	1801
Total	3455	16,27	6576	30,96	5071	23,88	6137	28,89	21239
Média	287,92	1,36	548	2,58	422,58	1,99	511,42	2,41	1769,92

GRAU DE INSTRUÇÃO DOS CONDUTORES ENVOLVIDOS EM ACIDENTES



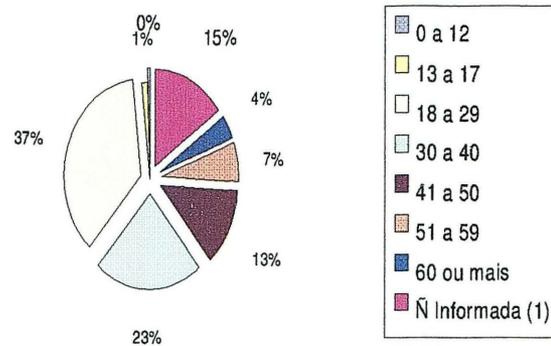
CONDUTORES ENVOLVIDOS EM ACIDENTES DE TRÂNSITO SEGUNDO A FAIXA ETÁRIA

Meses	Faixa Etária																Total		Total Geral
	0 a 12		13 a 17		18 a 29		30 a 40		41 a 50		51 a 59		60 ou mais		Ñ Informada (1)		cv	sv	
	cv	sv	cv	sv	cv	sv	cv	sv	cv	sv	cv	sv	cv	sv	cv	sv	cv	sv	
Janeiro	6	3	10	0	315	179	178	166	105	114	50	49	27	28	163	51	854	590	1444
Fevereiro	6	0	10	3	337	161	215	152	122	83	48	43	42	22	145	63	925	527	1452
Março	5	0	15	1	446	238	274	180	156	115	76	46	49	27	193	72	1214	679	1893
Abril	5	0	11	0	409	215	229	162	129	105	57	53	42	19	163	66	1045	620	1665
Maio	6	0	19	3	432	243	291	203	168	98	87	44	50	29	198	78	1251	698	1949
Junho	4	1	14	1	473	217	288	141	182	104	92	56	53	14	176	60	1282	594	1876
Julho	5	0	21	1	457	222	264	170	139	94	86	62	43	41	186	83	1201	673	1874
Agosto	8	0	12	3	448	236	285	183	183	115	69	61	51	31	190	70	1246	699	1945
Setembro	4	1	14	1	384	223	265	159	145	107	84	50	45	26	133	72	1074	639	1713
Outubro	6	0	13	2	413	275	245	162	154	99	82	53	53	34	175	74	1141	699	1840
Novembro	9	0	20	4	432	242	273	161	143	114	83	60	42	25	154	25	1156	631	1787
Dezembro	3	1	10	2	397	206	269	195	146	111	78	47	45	28	177	86	1125	676	1801
Total	67	6	169	21	4943	2657	3076	2034	1772	1259	892	624	542	324	2053	800	13514	7725	21239
%	0,5	0,1	1,3	0,3	36,6	34,4	22,8	26,3	13,1	16,3	6,6	8,1	4,0	4,2	15,2	10,4	63,6	36,4	

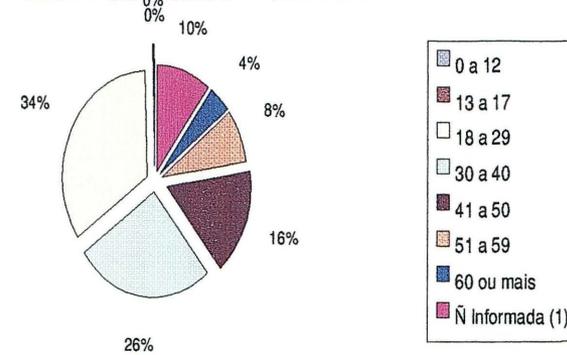
cv = com vítimas

sv = sem vítimas

**CONDUTORES ENVOLVIDOS EM ACIDENTES DE TRÂNSITO
COM VÍTIMAS SEGUNDO A FAIXA ETÁRIA**



**CONDUTORES ENVOLVIDOS EM ACIDENTES DE TRÂNSITO
SEM VÍTIMAS SEGUNDO FAIXA ETÁRIA**



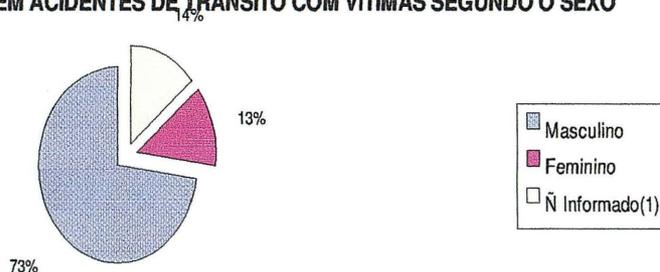
CONDUTORES ENVOLVIDOS EM ACIDENTES DE TRÂNSITO SEGUNDO O SEXO

Meses	Sexo						Total com vítimas	Total sem vítimas	Total Geral
	Masculino		Feminino		Ñ Informado(1)				
	cv	sv	cv	sv	cv	sv			
Janeiro	605	432	80	106	169	52	854	590	1444
Fevereiro	669	370	108	94	148	63	925	527	1452
Março	950	494	174	117	90	68	1214	679	1893
Abril	832	463	137	103	76	54	1045	620	1665
Mai	892	507	161	109	198	82	1251	698	1949
Junho	924	438	177	96	181	60	1282	594	1876
Julho	859	477	155	112	187	84	1201	673	1874
Agosto	850	513	206	115	190	71	1246	699	1945
Setembro	785	476	155	91	134	72	1074	639	1713
Outubro	807	516	157	108	177	75	1141	699	1840
Novembro	840	447	157	116	159	68	1156	631	1787
Dezembro	826	489	122	100	177	87	1125	676	1801
Total	9839	5622	1789	1267	1886	836	13514	7725	21239
%	72,8	72,8	13,2	16,4	14,0	10,8	63,6	36,4	100,0

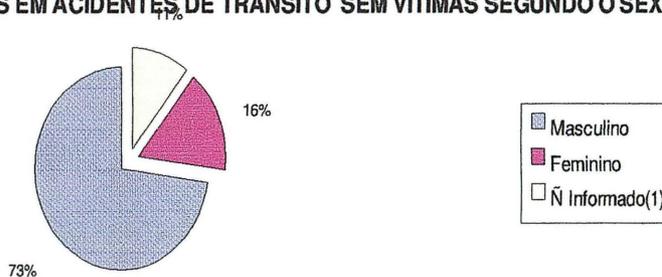
cv = com vítimas

sv = sem vítimas

CONDUTORES ENVOLVIDOS EM ACIDENTES DE TRÂNSITO COM VÍTIMAS SEGUNDO O SEXO



CONDUTORES ENVOLVIDOS EM ACIDENTES DE TRÂNSITO SEM VÍTIMAS SEGUNDO O SEXO



ÍNDICE DE CONDUTORES ENVOLVIDOS EM ACIDENTES SEGUNDO O SEXO

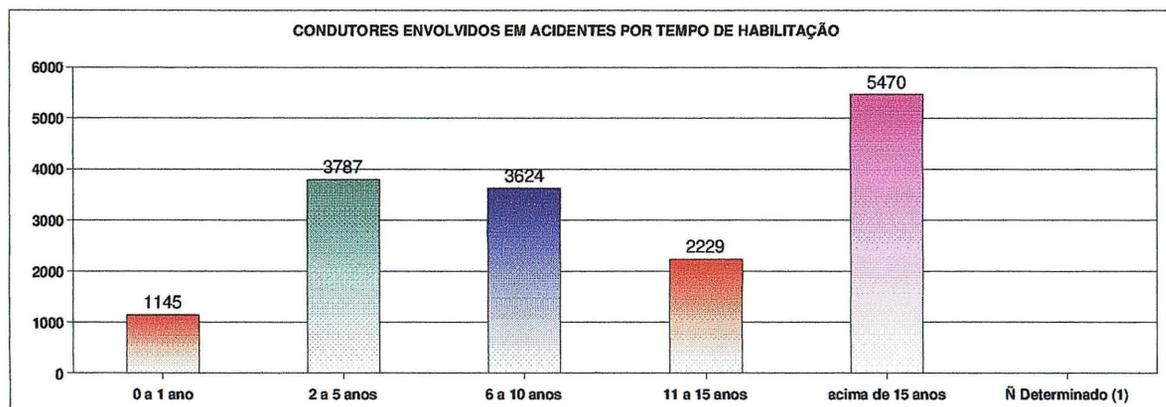
Sexo	Condutores		Cond. Envolv. em Acdts p/ cada 1.000 Cond. Hab.
	Envolvidos em Acidentes	Habilitados	
Masculino	15.461	721.239	21,44
Feminino	3.056	316.361	9,66
Total	18.517	1.037.600	31,10

BPTTran - P/3 PLANEJAMENTO e C.T.I. CENTRO DE TECNOLOGIA E INFORMAÇÕES

Nota: (1) - Quando o condutor ausentou-se ou foi hospitalizado.

CONDUTORES ENVOLVIDOS EM ACIDENTES POR TEMPO DE HABILITAÇÃO

Meses	Tempo de Habilitação												Total
	0 a 1 ano		2 a 5 anos		6 a 10 anos		11 a 15 anos		acima de 15 anos		Ñ Determinado (1)		
	Cond.	%	Cond.	%	Cond.	%	Cond.	%	Cond.	%	Cond.	%	
Janeiro	79	7,03	263	23,42	244	21,73	127	11,31	410	36,51	0	0,00	1123
Fevereiro	84	7,61	234	21,20	266	24,09	146	13,22	374	33,88	0	0,00	1104
Março	93	6,54	319	22,42	335	23,54	223	15,67	453	31,83	0	0,00	1423
Abril	96	7,64	300	23,89	293	23,33	155	12,34	412	32,80	0	0,00	1256
Maio	89	5,89	357	23,61	339	22,42	200	13,23	527	34,85	0	0,00	1512
Junho	101	7,02	362	25,16	316	21,96	186	12,93	474	32,94	0	0,00	1439
Julho	99	6,91	342	23,88	308	21,51	196	13,69	487	34,01	0	0,00	1432
Agosto	117	7,71	363	23,91	320	21,08	220	14,49	498	32,81	0	0,00	1518
Setembro	88	6,54	324	24,07	274	20,36	206	15,30	454	33,73	0	0,00	1346
Outubro	97	7,02	321	23,24	316	22,88	180	13,03	467	33,82	0	0,00	1381
Novembro	112	8,06	321	23,11	303	21,81	186	13,39	467	33,62	0	0,00	1389
Dezembro	90	6,76	281	21,10	310	23,27	204	15,32	447	33,56	0	0,00	1332
Total	1145		3787		3624		2229		5470		0		16255
Média	95,42	7,06	315,58	23,25	302,00	22,33	185,75	13,66	455,83	33,70	0,00	0,00	1354,58



BPTTran - P/3 PLANEJAMENTO e C.T.I. CENTRO DE TECNOLOGIA E INFORMAÇÕES

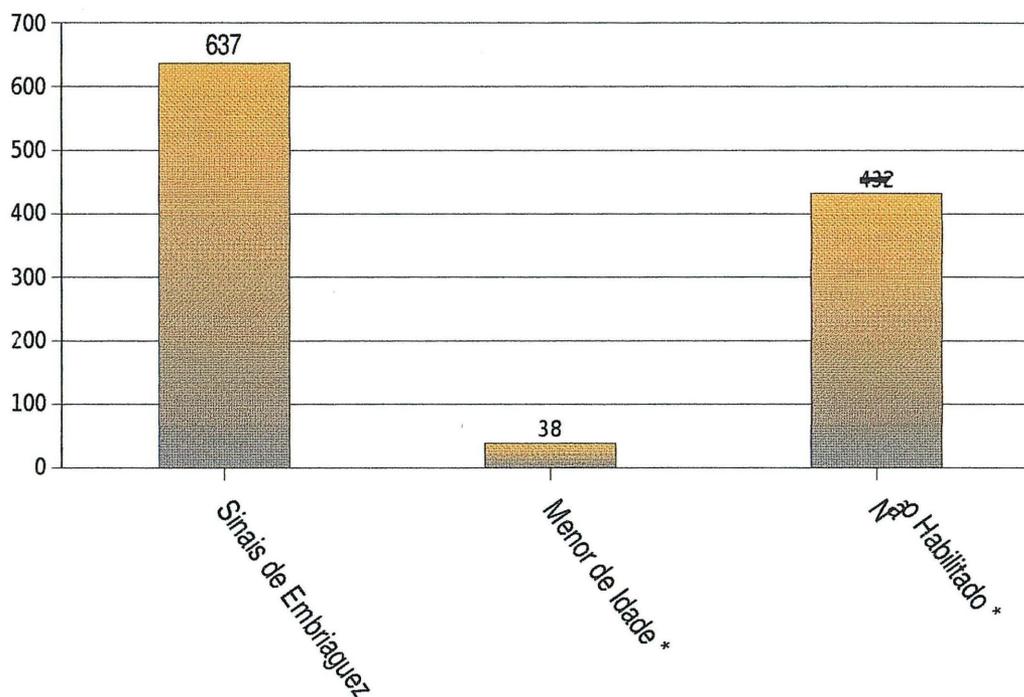
Nota: (1) - Quando o condutor ausentou-se ou foi hospitalizado.

CONDUTORES ENVOLVIDOS EM ACIDENTES

Meses	Sinais de Embriaguez	Menor de Idade *	Não Habilitado *	Total
Janeiro	33	0	26	59
Fevereiro	34	2	32	68
Março	41	4	39	84
Abril	49	2	31	82
Mai	64	6	30	100
Junho	59	3	32	94
Julho	60	4	40	104
Agosto	68	4	43	115
Setembro	36	2	40	78
Outubro	71	3	42	116
Novembro	46	8	36	90
Dezembro	76	0	41	117
Total	637	38	432	1107
Média	53,08	3,17	36	92,25

* Somente condutores de veículos em que é obrigatório o uso da CNH.

CONDUTORES ENVOLVIDOS EM ACIDENTES

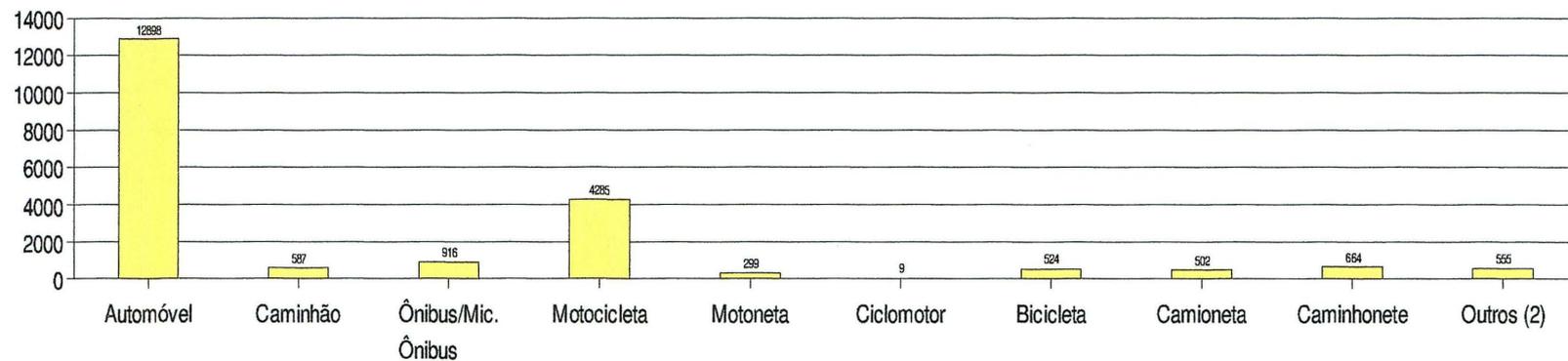


VEÍCULOS

VEÍCULOS ENVOLVIDOS EM ACIDENTES DE TRÂNSITO

Veículos		Meses																								Total	
		Jan		Fev		Mar		Abr		Mai		Jun		Jul		Ago		Set		Out		Nov		Dez			
		CV	SV	CV	SV	CV	SV	CV	SV	CV	SV	CV	SV	CV	SV	CV	SV	CV	SV	CV	SV	CV	SV	CV	SV	CV	SV
Automóveis	Particular	421	425	455	400	605	491	539	471	667	509	651	404	642	501	610	478	539	447	542	497	573	426	574	499	6818	5548
	Aluguel	19	10	2	9	8	15	9	6	15	7	11	9	11	10	11	8	16	11	8	9	17	11	18	6	145	111
	Oficial	0	11	4	13	3	22	4	11	4	18	5	26	1	15	6	20	9	17	1	15	3	17	5	14	45	199
	Aprendizagem	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	3
	Repres. Diplomática	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Outros (1)	1	0	2	1	3	0	1	0	1	1	2	0	2	2	1	0	3	3	1	0	1	2	1	1	19	10
	Total	441	447	463	423	619	528	553	488	687	535	669	439	656	529	628	506	567	478	552	521	594	457	598	520	7027	5871
	Caminhão	27	19	17	14	39	30	14	17	12	22	27	15	26	26	25	33	22	26	28	29	21	37	24	37	282	305
	Ônibus e Mic. Ônibus	40	25	51	18	53	28	42	22	63	29	47	27	54	23	55	32	51	30	51	22	43	31	53	26	603	313
	Motocicleta	223	30	272	28	357	42	292	37	330	47	365	51	310	37	369	48	285	40	336	52	334	46	313	41	3786	499
	Motoneta	19	0	17	2	27	3	28	2	23	4	33	3	29	1	26	4	25	4	18	3	14	2	12	0	271	28
	Ciclomotor	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0	1	0	1	0	1	0	1	0	1	2	0	0	0	0	8	1
	Bicicleta	28	2	38	1	50	2	49	2	43	3	47	5	38	1	54	1	49	2	41	4	28	1	33	2	498	26
	Camioneta	32	34	22	15	19	19	16	26	24	17	26	22	34	28	26	17	19	13	18	12	14	6	279	223		
	Caminhonete	16	17	25	15	24	20	23	21	34	19	38	24	31	21	30	35	27	32	43	31	33	27	46	32	370	294
	Trem	0	0	1	0	1	0	0	1	1	0	1	0	1	0	0	0	1	0	2	0	1	0	0	0	9	1
	Caminhão/Trator	3	6	0	3	0	0	0	3	2	6	2	1	1	1	4	4	2	4	5	1	1	10	1	5	21	44
	Outros/Ñ Determinado	25	10	19	8	24	7	25	11	29	9	28	12	28	12	20	8	18	6	46	22	67	8	31	7	360	120
	Total	854	590	925	527	1214	679	1045	620	1251	698	1282	594	1201	673	1246	699	1074	639	1141	699	1156	631	1125	676	13514	7725

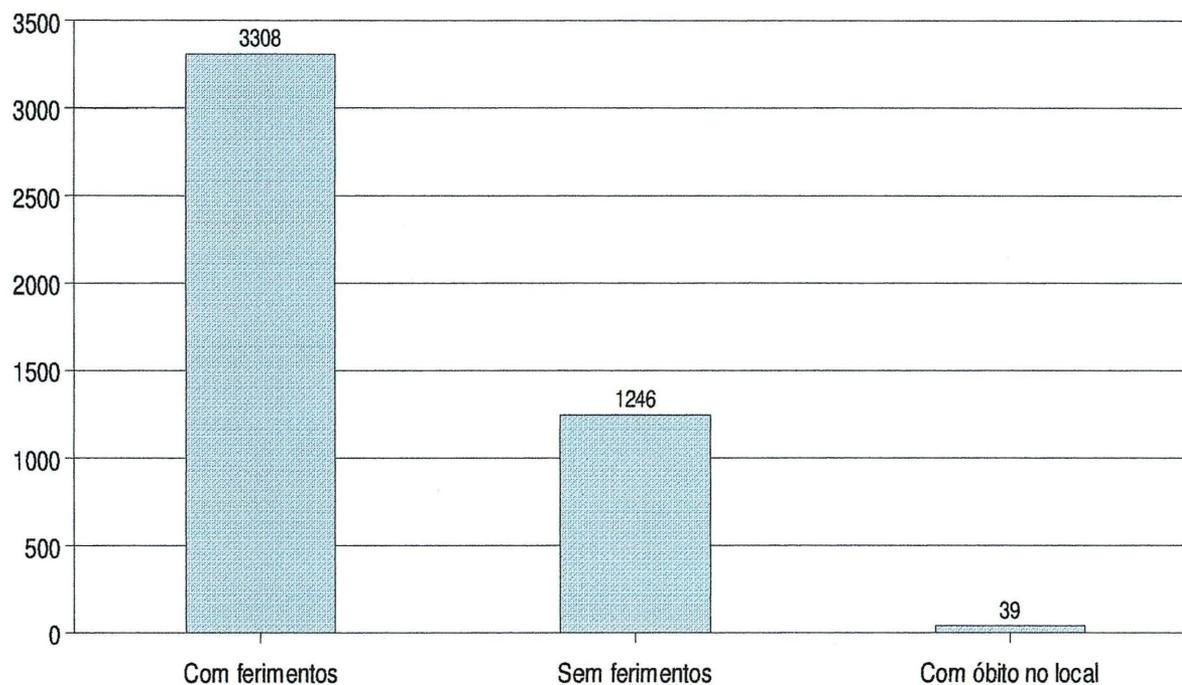
VEÍCULOS ENVOLVIDOS EM ACIDENTES DE TRÂNSITO



CONDUTORES DE MOTOCICLETAS, MOTONETAS E CICLOMOTORES

Meses	Vítimas									Total Geral		
	Com ferimentos			Sem Ferimentos			Com óbito no local					
	Moto	Motoneta	Ciclo	Moto	Motoneta	Ciclo	Moto	Motoneta	Ciclo	Moto	Motoneta	Ciclo
Janeiro	186	15	0	63	4	0	4	0	0	253	19	0
Fevereiro	216	13	0	83	6	0	1	0	0	300	19	0
Março	288	23	0	108	7	1	3	0	0	399	30	1
Abril	227	24	0	99	6	0	3	0	0	329	30	0
Mai	267	17	1	107	10	0	3	0	0	377	27	1
Junho	297	28	1	116	8	0	3	0	0	416	36	1
Julho	244	25	1	98	5	0	5	0	0	347	30	1
Agosto	297	20	1	118	9	0	2	1	0	417	30	1
Setembro	246	16	1	75	13	0	4	0	0	325	29	1
Outubro	283	15	0	103	6	1	2	0	0	388	21	1
Novembro	268	13	2	106	3	0	6	0	0	380	16	2
Dezembro	264	9	0	89	2	0	1	1	0	354	12	0
Total	3083	218	7	1165	79	2	37	2	0	4285	299	9
Media	256,92	18,17	0,58	97,08	6,58	0,17	3,08	0,17	0	357,08	24,92	0,75

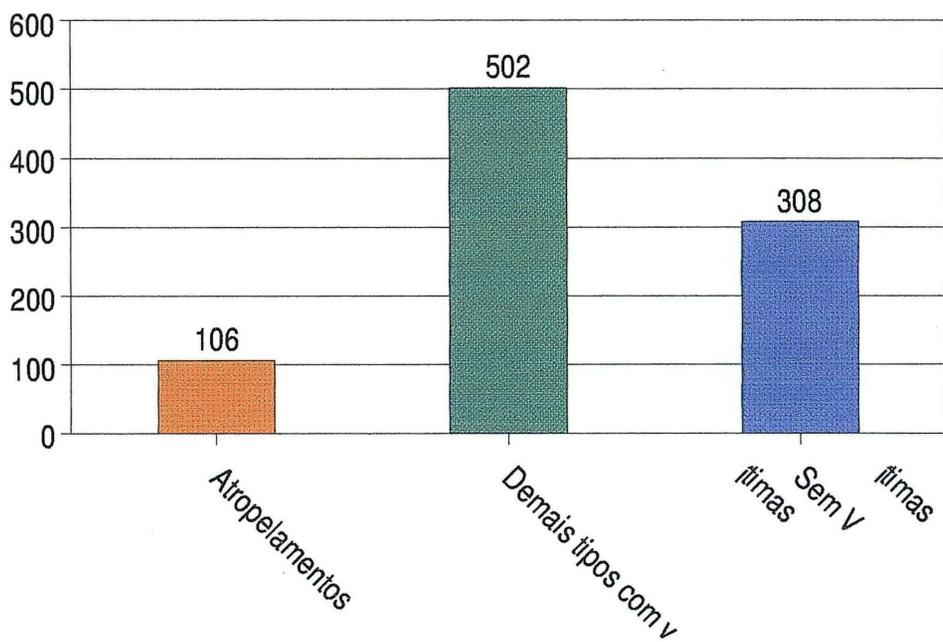
CONDUTORES DE MOTOCICLETAS, MOTONETAS E CICLOMOTORES ENVOLVIDOS EM ACIDENTES



ACIDENTES ENVOLVENDO ÔNIBUS E MICRO-ÔNIBUS

Meses	Acidentes			
	Com Vítimas		Sem Vítimas	Total
	Atropelamentos	Demais tipos		
Janeiro	4	36	25	65
Fevereiro	6	44	19	69
Março	9	42	30	81
Abril	6	36	22	64
Maio	10	53	29	92
Junho	11	36	27	74
Julho	11	43	23	77
Agosto	12	43	32	87
Setembro	7	43	31	81
Outubro	11	40	22	73
Novembro	8	44	22	74
Dezembro	11	42	26	79
Total	106	502	308	916

ACIDENTES ENVOLVENDO ÔNIBUS



DIVERSOS

VIAS COM MAIOR NÚMERO DE ACIDENTES - ACUMULADO			
Classificação	VIA 1	VIA 2	Acidentes
1º LUGAR	AV MAL FLORIANO PEIXOTO		153
2º LUGAR	AV COM FRANCO		86
3º LUGAR	R MATEUS LEME		74
4º LUGAR	AV MANOEL RIBAS		70
5º LUGAR	AV VICTOR FERREIRA DO AMARAL		68
6º LUGAR	R JOAO BETTEGA		67
7º LUGAR	AV JUSCELINO K. DE OLIVEIRA(EC)		57
8º LUGAR	R FRANCISCO DEROSSO		53
	AV REPUBLICA ARGENTINA		53
9º LUGAR	AV SETE DE SETEMBRO		48
10º LUGAR	AV VER TOALDO TULIO		43
11º LUGAR	AV ANITA GARIBALDI		41
12º LUGAR	R IZAAC FERREIRA DA CRUZ		36
	R EDUARDO SPRADA		36
13º LUGAR	AV PRES AFFONSO CAMARGO		35
	AV VISC DE GUARAPUAVA		35
14º LUGAR	AV SILVA JARDIM		34
15º LUGAR	AV PRES KENNEDY		33
	AV BRASILIA		33
	AV SEN SALGADO FILHO		33
16º LUGAR	R PEDRO GUSSO		31
17º LUGAR	AV PARANA		30
18º LUGAR	R NICOLA PELLANDA		29
19º LUGAR	AV PRES GETULIO VARGAS		28
20º LUGAR	R JOAO DEMBINSKI		26
	AV PREF ERASTO GAERTNER		26
21º LUGAR	R CARLOS KLEMTZ		24
22º LUGAR	AV PRES ARTHUR DA SILVA BERNARDES		23
	AV CANDIDO HARTMANN		23
23º LUGAR	R BRIG FRANCO		22
24º LUGAR	R XV DE NOVEMBRO		21
25º LUGAR	AV IGUACU		20
	EST DEL BRUNO DE ALMEIDA		20
	R ANNE FRANK		20
26º LUGAR	AV CANDIDO DE ABREU		19
	AV WINSTON CHURCHILL		19
27º LUGAR	R WALDEMAR LOUREIRO CAMPOS		18
28º LUGAR	AV DES HUGO SIMAS		17
	R MTO CARLOS FRANK		17
	AV PRES WENCESLAU BRAZ		17
	R PROF ALGACYR MUNHOZ MADER		17
29º LUGAR	R JOAO CHEDE		16
	R MAL OTAVIO SALDANHA MAZZA		16
	R VISC DE NACAR		16
	AV MAL MASCARENHAS DE MORAES		16
	R DES CID CAMPELO		16
30º LUGAR	R DEL LEOPOLDO BELCZAK		15
	R FAGUNDES VARELA		15
	R GAL MARIO TOURINHO		15
	R JOAO ALENCAR GUIMARAES		15
	R LUIZ LEAO		15
	R RAUL POMPEIA		15
	R PE AGOSTINHO		15

VIAS COM MAIOR NÚMERO DE ATROPELAMENTOS - ACUMULADO			
Classificação	Local	Acidentes	
1º LUGAR	AV MAL FLORIANO PEIXOTO	24	
2º LUGAR	AV SETE DE SETEMBRO	20	
3º LUGAR	AV REPUBLICA ARGENTINA	15	
4º LUGAR	RUA FRANCISCO DE ROSSO	10	
5º LUGAR	RUA ANDRE DE BARROS	8	
	RUA JOÃO BETTEGA	8	
	AV MANOEL RIBAS	8	
6º LUGAR	AV SENADOR SALGADO FILHO	7	
	RUA VISCONDE DE NACAR	7	
	RUA OMAR RAYMUNDO PICHETH	7	
	AV PARANÁ	7	
7º LUGAR	RUA MATEUS LEME	6	
	AV CÂNDIDO DE ABREU	6	
	AV ANITA GARIBALDI	6	
	AV BRASÍLIA	6	
8º LUGAR	RUA EDUARDO PINTO DA ROCHA	5	
	RUA IZAAC FERREIRA DA CRUZ	5	
	TR NESTOR DE CASTRO	5	
	RUA JOÃO DEMBINSKI	5	
	AV WINSTON CHURCHILL	5	
	AV PRES KENNEDY	5	
	RUA PEDRO GUSO	5	
	AV JUSCELINO K. DE OLIVEIRA	5	
9º LUGAR	RUA IR PAULINAS	4	
	RUA IMACULADA CONCEIÇÃO	4	
	RUA CEL LUIZ JOSÉ DOS SANTOS	4	
	AV COMENDADOR FRANCO	4	
	AV NSA APARECIDA	4	
	RUA NICOLA PELLANDA	4	
	PÇ RUI BARBOSA	4	
10º LUGAR	RUA DELEGADO LEOPOLDO BELCZAK	3	
	RUA MARTE	3	
	RUA VIA VENETO	3	
	RUA RODOLPHO HATSCHBACH	3	
	RUA FILÓSOFO HUMBERTO ROHDEN	3	
	RUA LAMENHA LINS	3	
	RUA PAULO SETUBAL	3	
	AV JOÃO GUALBERTO	3	
	AV MAL FLORIANO PEIXOTO	RUA ANDRE DE BARROS	3
	AV VISC DE GUARAPUAVA	RUA CNS LAURINDO	3
	RUA PEDRO CLAUDINO DA ROCHA	RUA ARAPOTI	3
	RUA MAL DEODORO	RUA BR DO RIO BRANCO	3
		TR AUGUSTO MARACH	4

CRUZAMENTOS COM MAIOR NUMERO DE ACIDENTES - ACUMULADO			
Classificação	VIA 1	VIA 2	Acidentes
1º LUGAR	RUA JOÃO CHEDE	RUA JOSÉ RODRIGUES PINHEIRO	19
2º LUGAR	RUA DR. BLEY ZORNIG	RUA ANNE FRANK	18
3º LUGAR	AV SETE DE SETEMBRO	RUA MARIANO TORRES	17
4º LUGAR	AV MAL FLORIANO PEIXOTO	AV IGUAÇÚ	16
	AV JUSCELINO K. DE OLIVEIRA	RUA RAUL POMPEIA	16
5º LUGAR	AV VISC DE GUARAPUAVA	RUA 24 DE MAIO	15
	RUA IZAAC FERREIRA DA CRUZ	RUA DAVID TOWS	15
	AV MAL FLORIANO PEIXOTO	RUA DES ANTONIO DE PAULA	15
6º LUGAR	AV PRES KENNEDY	RUA PONTA GROSSA	14
	RUA ERMENEGILDO BONAT	RUA BR DE SANTO ANGELO	14
7º LUGAR	AV COM FRANCO	RUA HENRIQUE MEHL	13
	AV VISC DE GUARAPUAVA	AV MAL FLORIANO PEIXOTO	13
	AV COM FRANCO	AV CEL FRANCISCO H. DOS SANTOS	13
	AV VICENTE MACHADO	RUA DES COSTA CARVALHO	13
	RUA IR. PAULINAS	RUA PEDRO BONAT	13
8º LUGAR	AV COM FRANCO	RUA AUGUSTO ZIBARTH	12
	AV VISC DE GUARAPUAVA	RUA TIBAGI	12
	AV SETE DE SETEMBRO	AV MAL FLORIANO PEIXOTO	12
9º LUGAR	RUA IZAAC FERREIRA DA CRUZ	AL NSA DO SAGRADO CORAÇÃO	11
	RUA JOSÉ DE ALENCAR	RUA AUGUSTO STRESSER	11
	RUA IR. PAULINAS	RUA CATARINA SCOTTI	10
10º LUGAR	AV IGUAÇÚ	RUA DES WESTPHALEN	10
	RUA TIJUCAS DO SUL	RUA JUSSARA	10
11º LUGAR	RUA DR JOÃO TOBIAS PINTO REBELO	RUA ITATIAIA	9
	RUA CHILE	RUA 24 DE MAIO	9
	RUA XV DE NOVEMBRO	RUA DR FAIVRE	9
	RUA MARIANO TORRES	RUA MAL DEODORO	9
	RUA JOÃO BETTEGA	RUA SENADOR ACCIOLY FILHO	9
	AV VISC DE GUARAPUAVA	RUA MARIANO TORRES	9
	AV MAL FLORIANO PEIXOTO	RUA DR BLEY ZORNIG	9
	AV JUSCELINO K. DE OLIVEIRA	RUA CYRO CORREIA PEREIRA	9
	RUA DAVID TOWS	RUA OURIZONA	9
	RUA JOÃO SOARES BARCELOS	RUA WALDEMAR KOST	9
	RUA ITUPAVA	RUA JOSE DE ALENCAR	9
	RUA DR MANOEL PEDRO	RUA DEP JOAQUIM JOSE PEDROS	9
	RUA JOÃO BETTEGA	RUA DES CID AMPELO	9
	RUA ANTONIO GASPARIN	RUA FRANCISCO ADER	9
12º LUGAR	AV IGUAÇÚ	RUA CASTRO ALVES	8
	RUA ESTADOS UNIDOS	RUA COLOMBIA	8
	RUA OMAR RAYMUNDO PICHETH	RUA ODENIR SILVEIRA	8
	RUA GUAIANAZES	RUA PROF ALVARO JORGE	8
	RUA TREZE DE MAIO	RUA PRES FARIA	8

OCORRÊNCIAS ATENDIDAS PELO BPTRAN – SISCOF (NATUREZA DOS ENCAMINHAMENTOS)

Tipificação	Natureza	Meses												Total
		Jan	Fev	Mar	Abr	Mai	Jun	Jul	Ago	Set	Out	Nov	Dez	
3 309	DIRIGIR SEM HABILITAÇÃO	23	25	49	35	36	48	49	46	41	46	42	36	476
3 306	EMBRIAGUEZ AO VOLANTE	46	48	45	67	82	90	82	91	60	98	67	88	864
3 309	CONDUTOR NÃO HABILITADO(MENOR)	1	5	6	4	7	2	5	7	3	5	8	3	56
1 155	FURTO SIMPLES	1	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	3
1 155 P4	FURTO QUALIFICADO	6	3	4	6	4	10	13	17	16	15	8	6	108
2 21	VIAS DE FATO	4	4	0	5	4	2	0	0	2	4	2	8	35
1 331	DESACATO	2	1	4	1	0	5	1	3	0	5	4	1	27
2 34	DIREÇÃO PERIGOSA	0	0	4	3	3	0	2	2	2	1	3	2	22
3-308	DISPUTAR CORRIDA	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	2
2 40	CONDUTA INCONVENIENTE	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
1 333	CORRUPÇÃO ATIVA	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1 171	ESTELIONATO	0	0	0	3	0	3	0	0	0	0	0	1	7
4 10	PORTE DE ARMA NÃO AUTORIZADO	3	4	3	2	1	8	4	7	3	1	1	0	37
1 157	ROUBO	0	10	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	12
12 7	ASSISTÊNCIA	0	1	0	1	0	0	0	1	0	0	1	4	8
4 11	DISPARO DE ARMA DE FOGO	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	2
3 304	OMISSÃO DE SOCORRO APÓS ACIDENTE	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
1 330	DESOBEDIÊNCIA	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
1 129	LESÃO CORPORAL	1	0	4	0	1	1	0	1	1	2	0	1	12
1 304	USO DE DOCUMENTO FALSO	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1
1 147	AMEAÇA	1	0	1	3	1	2	2	2	6	0	0	1	19
1 150	VIOLAÇÃO DE DOMICÍLIO	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	2
SUB TOTAL		91	102	122	132	139	171	160	179	134	177	137	152	1696

OCORRÊNCIAS ATENDIDAS PELO BPTRAN – SISCOP (NATUREZA DOS ENCAMINHAMENTOS) continuação

Tipificação	Natureza	Meses												Total
		Jan	Fev	Mar	Abr	Mai	Jun	Jul	Ago	Set	Out	Nov	Dez	
	PORTE/USO DE ENTORPECENTE	2	3	7	6	3	1	4	2	1	2	5	2	38
1 163	DANOS MATERIAIS	5	0	0	0	37	2	0	3	1	1	0	0	49
3 310	ENTRE.DIR.VEÍC.A PESSOA NÃO HABILITADA	1	0	0	3	2	2	1	1	2	1	2	5	20
1 158	EXTORSÃO	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
3 302	HOMICIDIO CULPOSO AO VOLANTE	2	2	4	6	6	6	6	4	7	7	10	3	63
1 299	FALSIDADE IDEOLÓGICA	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
3 307	DESCUMPRIR SUSPENSÃO DO DIR. DE DIRIGIR	0	0	0	2	1	4	3	1	1	0	0	0	12
1 137	RIXA	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2 42	PERTURBAÇÃO DO SOSSEGO/TRABALHO	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
3 305	FUGA APÓS ACIDENTE	3	1	1	0	2	3	0	0	0	3	1	2	16
1 121	HOMICIDIO	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2 50	JOGO DE AZAR	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1 214	ATENTADO VIOLENTO AO PUDOR	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1
1 180	RECEPTÃO	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
8 1	CRIME ELEITORAL	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1 289	MOEDA FALSA	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1 296	FALSIFICAÇÃO DE SELO PÚBLICO (PLACA)	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	1	0	3
1 334	CONTRABANDO/DESCAMINHO	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	MANDADO DE PRISÃO	0	3	1	0	2	2	1	6	0	1	1	0	17
3 312	INOVAR O ESTADO DE LUG. EM CASO DE ACIDT.	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	2
3 303	LESÃO CORPORAL AO VOLANTE	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	TOTAL	13	10	13	18	54	20	15	18	12	15	20	13	221

OCORRÊNCIAS ATENDIDAS PELO BPTRAN – SISCOP (NATUREZA DOS RECOLHIMENTOS DOS VEÍCULOS)

Tipificação	Natureza	Meses												Total
		Jan	Fev	Mar	Abr	Mai	Jun	Jul	Ago	Set	Out	Nov	Dez	
ART. 162 - I	CONDUTOR NÃO HABILITADO(MAIOR)	77	90	109	108	83	138	93	91	101	121	103	51	1165
ART. 162 - I	CONDUTOR NÃO HABILITADO(MENOR)	0	13	10	0	2	0	0	0	1	0	0	1	27
ART. 162 II	C/CNH OU PER.P/DIRIGIR CASSADA OU COM SUSPENSÃO DO DIREITO DIRIGIR	1	0	4	3	3	4	5	1	0	2	7	1	31
ART. 162 III	COM CNH/PERMISSÃO/CATEGORIA DIFERENTE	13	12	11	7	12	20	7	10	8	11	6	5	122
ART. 162 V	CNH VENCIDA A MAIS DE 30 DIAS	18	11	22	13	20	28	20	23	11	22	14	10	212
ART. 162 VI	DIRIGIR SEM USAR LENTES CORRETORAS DE VISÃO	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1
ART. 165	DIRIGIR COM SINAIS DE EMBRIAGUEZ	7	7	10	13	10	11	10	18	11	28	14	24	163
ART. 173	DISPUTA CORRIDA SEM AUTORIZAÇÃO	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	2
ART. 175	UTILIZAR VEÍC/ VIA PÚBLICA/ MANOBRA PERIGOSA	1	1	3	2	3	3	1	6	5	5	4	5	39
ART. 210	TRANSPOR SEM AUTORIZAÇÃO, BLOQUEIO POLICIAL	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
ART. 221	PORTAR PLACAS DE IDENTIFICAÇÃO EM DESACORDO COM AS ESPECIFICAÇÕES	0	5	4	4	5	4	4	6	6	6	1	4	49
ART 230 I	COM LACRE VIOLADO/PLACA FALSIFICADA	0	2	2	1	0	0	0	2	0	1	0	1	9
ART 230 II	TRANSPORTAR PASSAGEIROS NO COMPARTIMENTO DE CARGA	0	1	0	0	0	1	0	1	1	1	0	0	5
ART. 230 III	TRANSITAR COM DISPOSITIVO ANTI RADAR	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1
ART. 230 IV	SEM QUALQUER UMA DAS PLACAS	3	1	6	6	11	5	3	7	2	2	1	2	49
ART. 230 V	NÃO LICENCIADO	261	327	354	268	293	321	239	255	279	449	386	344	3776
ART. 230 VI	PLACAS SEM CONDIÇÕES DE LEGIBILIDADE	9	11	21	19	60	53	21	22	17	29	7	5	274
ART. 230 VII	ALTERAÇÃO DE CARACTERÍSTICAS	2	3	4	0	4	2	3	4	2	3	2	0	29
ART. 230 IX	FALTA DE EQUIPAMENTO OBRIGATÓRIO	2	5	8	7	12	16	11	12	7	7	9	3	99
ART. 230 X	COM EQUIP/ OBRIGATÓRIO EM DESACORDO COM O ESTABELECIDO PELO CONTRAN	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
ART. 230 XI	ESCAPAMENTO DEFEITUOSO	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	2
ART. 230 XIII	COM EQUIPAMENTO DE ILUMINAÇÃO ALTERADOS	0	0	0	0	1	1	1	0	0	0	0	0	3
ART. 230 XVIII	MAU ESTADO DE CONSERVAÇÃO	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
ART. 230 XX	SEM PORTAR AUTORIZAÇÃO PARA CONDUÇÃO DE ESCOLARES	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
ART. 230 XXII	DEFEITO SISTEMA ILUMINAÇÃO	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	2
ART. 231 VIII	EFETUAR TRANSPORTE REMUNERADO SEM ESTAR LICENCIADO	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
ART. 232	NÃO POTAR DOCUMENTOS	63	106	134	67	107	96	68	65	56	64	64	48	938
ART. 237	TRANSITAR COM VEÍC. SEM INSCRIÇÃO OU SIMBOLOGIA NECESSÁRIA	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
ART. 238	RECUSAR-SE A ENTREGAR DOCUM. A AUTORIDADE DE TRÂNSITO	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
ART. 244 I	SEM CAPACETE	1	1	1	2	1	1	0	0	1	5	1	0	14
	ABANDONO	111	122	159	134	144	137	150	146	129	113	111	120	1576
	VEÍCULO FURTADO	1	0	0	2	0	1	2	4	7	3	6	9	35
	BUSCA E APREENSÃO	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	TOTAL	571	719	863	656	771	842	639	676	645	874	736	633	8625