

**JOÃO FRANCISCO DOS SANTOS NETO**

**APLICAÇÃO DO EFETIVO DO BATALHÃO DE POLÍCIA  
RODOVIÁRIA: UMA VISÃO CONTEMPORÂNEA**

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.

Orientadora Metodológica: Dr<sup>a</sup> Helena de Fátima Nunes Silva

Orientador de Conteúdo: Cel. QOPM Sérgio Renor Vendrametto

CURITIBA  
2008

À Karin, Karina e Marina amores da minha vida.

## **AGRADECIMENTOS**

À Polícia Militar do Paraná, por ter me permitido ser um de seus integrantes;

Aos integrantes do Batalhão de Polícia Rodoviária que, incansáveis, participaram da construção deste trabalho;

Aos meus orientadores, professora doutora Helena de Fátima Nunes Silva e Coronel QOPM Sérgio Renor Vendrametto, os quais me deram total apoio de como pesquisar e estruturar o trabalho;

Aos meus superiores, professores e colegas, com os quais muito aprendi;

E principalmente a Deus, que cobre de bênçãos a minha vida.

*“O trânsito revela o ordenamento social de um país”.*

OTÁVIO CÉSAR VALEIXO

## LISTA DE FIGURAS

FIGURA 1	Distribuição das sedes de Cia PRv no Estado do Paraná.....	42
FIGURA 2	Distribuição dos PPRv no Estado do Paraná .....	42
FIGURA 3	Evolução da frota de veículos e da população do Paraná .....	46
FIGURA 4	Evolução da frota de veículos e das cidades sedes das Cias PRv/ PMPR.....	48
FIGURA 5	Evolução da frota de veículos e da população dos municípios se- dês das Cias PRv/PMPR.....	48
FIGURA 6	Condutores de veículos cadastrados no Paraná.....	49
FIGURA 7	Evolução dos acidentes com vítimas fatais e feridos no Paraná....	50
FIGURA 8	Efetivo do BPRv e sua aplicabilidade.....	53
FIGURA 9	Apoio do BPRv a organizações Policiais-Militares.....	61
FIGURA 10	Ações de prevenção das Cias PRV.....	64

## LISTA DE QUADROS

QUADRO 1	Malha rodoviária de responsabilidade das Cias BPv da PMPR.	43
QUADRO 2	População das cidades sedes das Cias PRv.....	47
QUADRO 3	Evolução da frota de veículos cadastrados no estado do Paraná, por município.....	47
QUADRO 4	Condutores cadastrados no estado do Paraná.....	49
QUADRO 5	Número de acidentes atendidos pelos PPRvs.....	50
QUADRO 6	Aplicação dos recursos do BPRv por posto.....	53
QUADRO 7	Responsabilidade territorial das subunidades do BPRv.....	56
QUADRO 8	Apoio das Cias PRv a outros órgãos.....	60
QUADRO 9	Prisões e apreensões realizadas pelo BPRv.....	62
QUADRO 10	Ações de prevenção das Cias PRv .....	63

## LISTA DE TABELAS

TABELA 1	Evolução da frota de veículos e da população do Paraná.....	46
TABELA 2	Evolução do efetivo do BPRv e sua aplicabilidade.....	52
TABELA 3	Demonstrativo de responsabilidade territorial por equipe de atendimento de ocorrências.....	58

## LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ABDETRAN	- Associação Brasileira de DETRANS
ANTP	- Associação Nacional de Transportes Públicos
ANTT	- Agência Nacional de Transportes Terrestres
APMG	- Academia Policial Militar do Guatupê
BOAT	- Boletim de Atendimento de Acidentes
BPM	- Batalhão de Polícia militar
BPRv	- Batalhão de Polícia Rodoviária
CCP	- Coordenadoria de Concessão e Pedagiamento
CDC	- Center for Disease Control and Prevention
CIA	- Companhia
CIA PRv	- Companhia de Polícia Rodoviária
CLASPAR	- Empresa Paranaense de Classificação de Produtos
CNH	- Carteira Nacional de Habilitação
CPAO	- Coordenadoria de Programação e Acompanhamento de O- bras e Serviços
CPI	- Comando do Policiamento do Interior
CTB	- Código de Trânsito Brasileiro
DENATRAN	- Departamento Nacional de Trânsito
DNIT	- Departamento Nacional de Infra-estrutura e Transportes
DETRAN	- Departamento Estadual de Trânsito
DER	- Departamento de Estradas de Rodagem
EPET	- Escola Prática de Educação de Trânsito
IAP	- Instituto Ambiental do Paraná
IBAMA	- Instituto Brasileiro do Meio Ambianta e dos Recursos Natu- rais Renováveis
IBGE	- Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
IPARDES	- Instituto Paranaense de Desenvolvimento Econômico e Social
OMS	- Organização Mundial da Saúde
ONU	- Organização das Nações Unidas
PM	- Polícia Militar

PMMG	- Polícia Militar do Estado de Minas Gerais
PMPR	- Polícia Militar do Paraná
PPRv	- Posto de Polícia Rodoviária
PR	- Paraná
QO	- Quadro Organizacional
ROTAM	- Ronda Ostensiva Tático Móvel
SEAB	- Secretaria de Estado da Agricultura e Abastecimento
SNT	- Sistema Nacional de Trânsito
SUS	- Sistema Único de Saúde
UFPR	- Universidade Federal do Paraná
USP	- Universidade de São Paulo

## RESUMO

O estudo apresenta uma visão contemporânea do Batalhão de Polícia Rodoviária (BPRv) da Polícia Militar do Paraná, estabelecendo comparativos referentes à evolução da frota de veículos cadastrados no Departamento de Trânsito do Estado do Paraná (DETRAN) entre os anos de 2003 e 2007, à população estimada, ao índice de acidentes com vítimas fatais e feridos e ao efetivo disponível para fazer frente às atividades inerentes à polícia rodoviária nas rodovias paranaenses. Objetivando apresentar medidas alternativas contributivas para a reestruturação do quadro organizacional da unidade, busca apresentar mecanismos possíveis de auxiliar na minimização do elevado número de mortes e feridos em acidentes rodoviários, geradores de elevado custo monetário e social para a economia. Não obstante a falta de critérios científicos para o estabelecimento de efetivo necessário para atender à demanda existente no estado para atuar de forma continuada na malha rodoviária estadual, com extensão estimada em 15 mil quilômetros, é presumível que fiscalização constante e repressão rigorosa ao excesso de velocidade, embriaguês ao volante e imprudência sejam as medidas mais viáveis para a diminuição de acidentes graves. Partindo da premissa que o efetivo disponível no BPRv para atuar nos 64 postos de polícia rodoviária distribuídos entre 6 companhias no Estado do Paraná não esteja correspondendo às evoluções constatadas, são estabelecidos comparativos entre as variáveis estudadas, permitindo a conclusão de que o quadro de integrantes da unidade atualmente não reúne condições para cumprir a contento sua missão nas rodovias do estado, urgindo a necessidade de sua complementação, além de mudança na legislação pertinente e da busca de identificação de comportamentos que conduzem os motoristas à prática da desobediência da legislação de trânsito quando da ausência da fiscalização.

**Palavras-chave:** Polícia Rodoviária. Acidentes de trânsito. Fiscalização.

## **ABSTRACT**

*Study that presents a vision contemporary Battalion of Traffic Police (BPRv) of the Military police of Paraná, establishing comparative regarding the evolution of the fleet of vehicles registered in the Department of Traffic of the State of Paraná (STATE TRAFFIC DEPARTMENT) among the years of 2003 and 2007, to the dear population, to the index of accidents with fatal victims and wounded and to the available cash to do front to the inherent activities to the traffic police in the state highways. Aiming at to present contributive alternative measures for the restructuring of the organizational picture of the unit, it intends to present possible mechanisms of aiding in the minimization of the high number of deaths and wounded in road accidents, generators high monetary and social cost for the economy. In spite of the lack of scientific criteria for the establishment of effective necessary to assist to the existent demand in the state to act in a continuous way in the state road mesh with dear extension in 15 thousand kilometers, it is presumably that constant fiscalization and rigorous repression to the excess of speed, intoxicate to the steering wheel and imprudence are the viable measures for the decrease of serious accidents. Leaving of the premise that the available cash in BPRv to act in the 64 traffic police positions distributed among 6 companies in the State of Paraná is not corresponding to the mentioned evolutions, they are established comparative among the studied variables, allowing the conclusion that the picture of members of the unit now doesn't gather conditions to accomplish his/her mission satisfactorily in the highways of the state, urging the need of his/her complementation, besides change in the pertinent legislation and of the search of identification of behaviors that you/they lead the drivers to the practice of the disobedience of the legislation of traffic when of the absence of the fiscalization.*

**Key words:** *Police Department of Traffic. Accidents of traffic. Fiscalization.*

## SUMÁRIO

<b>1 INTRODUÇÃO</b> .....	15
1.1 PROBLEMA DE PESQUISA.....	20
1.2 OBJETIVOS.....	21
1.3 JUSTIFICATIVA.....	22
<b>2 LITERATURA PERTINENTE</b> .....	24
2.1 A VIOLÊNCIA NO TRÂNSITO: UMA EPIDEMIA DA ATUALIDADE .....	24
2.1.1 A extensão dos acidentes de trânsito no planeta .....	25
2.1.2 Velocidade, álcool e entorpecentes: os maiores geradores de acidentes .....	29
2.1.3 A fiscalização, educação para o trânsito e policiamento ostensivo:a efi- cácia na prevenção .....	37
<b>3 PERFIL DO BATALHÃO DE POLÍCIA RODOVIÁRIA</b> .....	40
<b>4 METODOLOGIA</b> .....	44
4.1 CARACTERIZAÇÃO DA PESQUISA .....	44
4.2 ANÁLISE DOS DADOS .....	45
4.2.1 Evolução da população e dos veículos.....	45
4.2.1.1 Paraná.....	45
4.2.1.2 Cidades sedes das Cias PRV da PMPR.....	47
4.2.2 Evolução do número de condutores de veículos do Paraná.....	49
4.2.3 Acidentes com vítimas fatais e feridos no território parananense .....	50
4.2.4 Dados do Batalhão de Polícia Rodoviária .....	52
4.2.5 Realizações de operações do BPRv.....	60
4.2.6 Demonstrativo operacional por Cia PRv.....	62
4.2.7 Ações educativas da polícia rodoviária.....	63
<b>5 CONCLUSÃO</b> .....	66
<b>REFERÊNCIAS</b> .....	71

## 1 INTRODUÇÃO

Acidentes de trânsito são tidos como a principal causa de morte de jovens entre 10 e 24 anos de idade, já que anualmente mais de 400 mil morrem nas ruas e estradas do mundo. Conforme relatório apresentado pela Organização das Nações Unidas (ONU) em 2007, intitulado “Juventude e Segurança no Trânsito”, anualmente cerca de 1,2 milhões de pessoas de todas as idades morrem em acidentes rodoviários, gerando um custo anual de mais de 1 trilhão de reais.

Nos países desenvolvidos, a busca por soluções para o grave problema do trânsito iniciou-se por volta dos anos 60, e alguns deles conseguiram controlá-los mediante altos investimentos no setor. O mesmo não ocorreu nos países em desenvolvimento, já que o trânsito no Brasil, por exemplo, é considerado como um dos piores e mais perigosos do mundo e vem ceifando vidas mais que muitas guerras (*CENTERS FOR DISEASE CONTROL AND PREVENTION - CDC, 1999*).

Salta aos olhos de quem quer que percorra as rodovias brasileiras que o principal fator de violência no trânsito não é nenhuma deficiência técnica. A realidade mostra que a frequência dos acidentes no país se deve, principalmente, ao fato de que nem sequer as mais elementares regras de segurança no trânsito são obedecidas. Os motoristas simplesmente desprezam a sinalização, cometendo, corriqueiramente, infrações que em outros países são consideradas gravíssimas. É comum, por exemplo, verem-se automóveis correr em velocidade duas vezes maior do que a permitida por lei, avançar sinais, ultrapassar pela direita, trafegar na contramão, entre outros.

Somente no ano de 2006 no Brasil foram registrados mais de 320 mil acidentes com vítimas nas rodovias federais e estaduais do país, resultando em cerca de 20 mil mortos e pouco mais de 400 mil feridos, ou seja, uma média de 54 mortes por

dia, significando 4,4 vítimas fatais e mais de 70% de feridos para cada 10 mil veículos, cuja frota nacional aumentou em praticamente 24%, relativamente a um aumento populacional de apenas 5,6% (BRASIL, 2003-2007).

Os números crescentes de acidentes de trânsito representam também um grave problema de saúde pública, não só pelas perdas de vidas e pelas seqüelas, mas também pelos custos diretos e indiretos, que causam um grande ônus para a sociedade.

Segundo estimativa apresentada pela Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP, 2008), os custos anuais com acidentes de trânsito no Brasil correspondem a R\$ 28 bilhões, consequência de 34 mil mortes em média, 400 feridos dentre os quais 100 mil vítimas que adquirem deficiências temporárias ou permanentes.

O Estado do Paraná não é diferente, considerando que, somente no ano de 2007, quase 950 pessoas morreram e pouco mais de 12 mil sofreram ferimentos consequentes de acidentes de trânsito ocorridos nos mais de 16 mil quilômetros de rodovias estaduais e federais que cortam o Estado, resultado de uma média diária de 43 acidentes, 3 mortes e 34 feridos (IPARDES, 2006b).

Assim como em todo o mundo, os custos dos acidentes de trânsito são consideráveis. No Paraná, os acidentes registrados nas rodovias em 2006 resultaram em praticamente 9 mil internações, permanecendo cada paciente ocupando leito hospitalar cinco dias, em média, a um custo aproximado de 1,2 mil reais (IPARDES, 2006a).

Além dos custos, das sequelas e das perdas de vidas normalmente jovens e produtivas, ainda se soma a esse triste quadro a falta de leitos hospitalares vivenciada em praticamente todo o país, em que pessoas doentes são privadas de

atendimento e internações hospitalares, em virtude da alta taxa de ocupação por acidentados.

O Paraná é tido como um Estado altaneiro, onde predomina a agricultura, o que transforma suas rodovias em verdadeiros corredores de escoamento de safras. Com uma população projetada<sup>1</sup> de 10,4 milhões de habitantes, tem uma frota de veículos que ultrapassa a casa dos 4 milhões, o que equivale a uma média de 2,6 habitantes por veículo. Enquanto a população do Estado não aumentou nem 4%, a frota de veículos cresceu praticamente 37%.

No ano de 2007 o Paraná registrou a média diária de 39 acidentes, com 2,4 vítimas fatais e 31 feridos para cada 10 mil veículos cadastrados (DETRAN/PR, 2007).

A análise dos acidentes com vítimas revelou que a imprudência do condutor continua sendo a principal causa, considerando os tipos de acidentes (colisões frontal, transversal e traseira, abalroamento transversal, capotamento, tombamento e choque, entre outros), que demonstram estarem os condutores ultrapassando indevidamente, não guardando a distância regulamentar de segurança do veículo à frente, não utilizando o cinto de segurança, desrespeitando os limites de velocidade máxima permitida para a via, entre outras causas (PARANÁ, 2008).

A fiscalização do trânsito nas rodovias no Estado do Paraná é responsabilidade do Batalhão de Polícia Rodoviária (BPRv), estruturado em 6 companhias de Polícia Rodoviária (Cia PRv) sediadas nos municípios de Curitiba, Londrina, Maringá, Cascavel, Ponta Grossa e Pato Branco, respectivamente, as quais mantêm 64 postos fixos de polícia rodoviária (PPRv).

---

<sup>1</sup> Projeção realizada pelo IBGE a partir do Censo Demográfico 2000.

Atualmente o efetivo do Batalhão de Polícia Rodoviária (BPRv) é composto de 936 policiais militares, dos quais 837 encontram-se disponibilizados, enquanto os demais (10,6%) estão em férias, licença especial e para tratamento de saúde e cursos, entre outros. Do efetivo disponível, 35 são empregados em atividades administrativas (operadores de comunicações, planejamento, setor de acidentes, atendimento em geral), 32 atuam nas Rondas Ostensivas Tático Móvel (ROTAM), uma forma de policiamento móvel cujo objetivo é compensar as deficiências de efetivo para fiscalização na grande extensão da malha rodoviária afeta a cada posto, e 9 são colocados à disposição do DER/PR para apoio às Escolas Práticas de Educação de Trânsito (EPET) implantadas em vários municípios do Estado.

Destarte, o efetivo disponível para aplicação na atividade de fiscalização nos PPRv corresponde a 761 policiais militares que, distribuídos entre os 64 postos das 6 companhias, resulta na média de 7 a 11 policiais por posto. Considerando a jornada de trabalho estabelecida em lei e a escala de serviço de três turnos de 24 horas, o resultado são aproximadamente três policiais militares por PPRv em cada turno, encarregados da fiscalização de veículos, atendimento a acidentes, elaboração de boletins de acidentes (sem vítimas consomem cerca de três horas e com vítimas, até seis horas) e combate ao narcotráfico (que somente nos últimos dois anos resultou na apreensão de quase 32 mil kg de maconha, cocaína, crake, haxixe, 18 mil lança-perfumes e mais de 80 comprimidos de *ecstasy*), além de prestar apoio aos vários órgãos federais e estaduais que também atuam nas rodovias estaduais, entre eles Receita Estadual, DER, IBAMA. Cada PPRv responde por uma média de 230 quilômetros de rodovias.

A situação reinante no BPRv é analisada sob a ótica de fatores intervenientes no exercício da sua atividade, tais como a falta de recursos humanos suficientes pa-

ra fazer frente às atuais necessidades, considerando o aumento da população, da frota de veículos cadastrados anualmente no Estado, da extensão da malha rodoviária sob sua jurisdição, do elevado número de acidentes com um saldo anual preocupante de mortos e feridos e as várias atividades de apoio prestado a outros órgãos governamentais.

A visão contemporânea do BPRv é delineada a partir de referencial bibliográfico disponibilizado por diversos estudiosos sobre o trânsito no Brasil e no mundo e apresentação da evolução populacional, da frota de veículos e dos acidentes registrados no Estado do Paraná, permitindo um diagnóstico organizacional comparativo e a busca de soluções para o problema.

O trabalho encontra-se estruturado por um breve introdutório, onde são apresentados alguns dados estatísticos alusivos ao tema proposto, o problema estudado, seus objetivos e a justificativa; o capítulo segundo destina-se à literatura pertinente, em cujas seções são traçadas considerações sobre a violência no trânsito, sua extensão no planeta e algumas variáveis conducentes à sua causa; o capítulo terceiro apresenta um perfil contemporâneo do BPRv; o capítulo quarto descreve a metodologia utilizada para a elaboração do estudo, sua caracterização e os procedimentos adotados para a coleta e análise dos dados; e no capítulo quinto são apresentadas as conclusões e sugestões que poderão contribuir para a solução do problema apresentado.

## 1.1 PROBLEMA DE PESQUISA

O BPRv é uma unidade integrante da Polícia Militar do Paraná (PMPR), em cujo contexto administrativo encontra-se subordinado ao Comando do Policiamento do Interior (CPI). Tem subordinação funcional dupla, uma vez que seu efetivo é vinculado à Secretaria de Segurança Pública (SESP) e sua atuação está diretamente vinculada à Secretaria Estadual de Transportes.

Embora seja uma unidade de Polícia Militar, exerce sua atividade de forma diferenciada em relação às demais responsáveis pelo policiamento ostensivo preventivo urbano. Há que se considerar que nas rodovias do Estado circulam todos os tipos de veículos e pessoas de diferentes comportamentos e que o policial-militar rodoviário não conta com a infra-estrutura de apoio tão imediata quanto a encontrada nas cidades, isto exige um conhecimento e um preparo técnico muito mais abrangente.

O contrabando de mercadorias, tráfico de entorpecentes, veículos furtados e roubados escoam diuturnamente pelas rodovias, além de delinqüentes foragidos da justiça e inúmeros motoristas infringindo as normas legais, fatores que exigem uma fiscalização efetiva e continuada, capaz de concorrer para a diminuição dos acidentes com perdas de inúmeras vidas prematuramente e do índice de criminalidade nas zonas urbanas, aumentando, destarte, a segurança da comunidade.

Conquanto o efetivo disponível atualmente no BPRv apresente excesso em relação ao Quadro Organizacional (QO) estabelecido por Lei Estadual, há que se estudar mecanismos para a busca de solução para o seguinte problema:

**Aumentar o efetivo nos Postos de Polícia Rodoviária (PPRv), relativamente à evolução da população e da frota de veículos circulantes nas rodovias do Estado do Paraná, concorre para a melhora na qualidade dos serviços pres-**

**tados pelo Batalhão de Polícia Rodoviária principalmente no que se refere à diminuição do número de acidentes de trânsito rodoviário, da prática de infrações ao Código Brasileiro de Trânsito (CBT) e do cometimento de crimes e contravenções?**

## 1.2 OBJETIVOS

O objetivo geral do trabalho consiste em apresentar soluções alternativas para reorganizar o quadro de efetivo do BPRv, com vistas ao acompanhamento do crescimento populacional, ao aumento da frota de veículos circulantes, a maximização de operações fiscalizatórias e melhoras no atendimento à sociedade paranaense, contribuindo para a diminuição do número de mortos e feridos em acidentes, em decorrência do qual se apresentam os seguintes objetivos específicos:

- a) estabelecer comparativo entre a evolução da frota de veículos e a ocorrência de acidentes nas rodovias do Estado do Paraná e o efetivo disponível no BPRv para prestar atendimento à demanda gerada;
- b) identificar as peculiaridades e o grau de dificuldade inerentes à atividade do policial rodoviário;
- c) apresentar possíveis direcionamentos no sentido de reestruturar o quadro de pessoal do BPRv.

### 1.3 JUSTIFICATIVA

Atualmente é verificada uma desconexão entre o efetivo existente e o previsto no BPRv, o mesmo ocorrendo na grande maioria das unidades da PMPR, que apresentam demanda de efetivo, muito embora a previsão legal dê conta que as mesmas estejam até com excesso.

Essa demanda no efetivo do BPRv resulta em sérios prejuízos para o desenvolvimento do trabalho, considerando o aumento da população, frota de veículos, número de motoristas habilitados, condições e urbanização em torno das rodovias e o aumento do número de acidentes.

No Brasil existem critérios para a fixação do número de policiais militares para o exercício da atividade de policiamento ostensivo urbano rodoviário, muito embora os mesmos estejam relacionados a algumas variáveis intervenientes (localidades portuárias, de fronteira, de jogos e diversões, de população flutuante e de baixa renda *per capita*, entre outros) (PARANÁ, 2006b).

Não obstante a inexistência de fórmulas reconhecidas e aceitas como indicadores de sucesso na atividade de policiamento, estudiosos de segurança pública como Silva e Gall (1999), Meirelles e Espírito Santo (1987), Rico e Salas (1992) e Aymoré (1978) estabelecem o critério inicial de que em municípios com população abaixo de 20 mil habitantes o ideal seria a proporção de 1 policial para cada mil habitantes; municípios com população acima de 20 mil até 40 mil habitantes, 1,25 policiais para cada 1,8 mil habitantes; municípios com população acima de 40 mil habitantes, 2,5 policiais para cada 1,4 mil habitantes, observadas as peculiaridades de cada região.

Atualmente o efetivo da PMPR é fixado em 21.598 integrantes, conforme estabelece a Lei Estadual nº. 15.949/2008. As exigências levadas a efeito pela sociedade aos diferentes comandantes das unidades da Polícia Militar levam a tornar verdadeira a percepção de que o quadro geral do efetivo da Polícia Militar em todo o estado é deveras insuficiente, o mesmo ocorrendo com o BPRv.

O presente estudo justifica-se pelo fato de possibilitar a elaboração de propostas, no sentido de que sejam estabelecidas prioridades na mudança do quadro organizacional do BPRv, completando seu efetivo, buscando adaptação à atual realidade observada e a importância da sua aplicação com maior intensidade nas rodovias sob sua jurisdição, visando sempre o cumprimento de sua missão que é proporcionar a segurança da sociedade paranaense, preservando a ordem e garantindo a obediência ao poder constituído, as leis e normas de circulação no trânsito rodoviário, e o valor mais relevante assimilado pelos integrantes do BPRv é a preservação da vida e isso transparece em seu slogan: "Vida, nosso maior patrimônio."

## 2 LITERATURA PERTINENTE

Os fenômenos do aumento populacional, da conturbação e da proliferação dos automóveis, que hoje é assumido como indispensável ao transporte de pessoas e bens, individual ou coletivo, geraram, direta e indiretamente, números alarmantes de mortes e mutilações no trânsito, além dos prejuízos materiais.

Será possível constatar nos capítulos seguintes que a maioria dos acidentes de trânsito nas rodovias é resultante de variáveis comportamentais dos motoristas, destacando-se a embriaguez, uso de substâncias entorpecentes, falta de atenção e o excesso de velocidade (FOLEIS, 2007).

Ainda que o presente estudo busque apresentar uma visão contemporânea do BPRv, torna-se necessário um retrospecto global sobre a violência no trânsito, os custos dos acidentes e suas seqüelas, fatores preponderantes para justificar uma fiscalização mais acentuada e eficaz, uma característica fundamental na sociedade.

### 2.1 A VIOLÊNCIA NO TRÂNSITO: UMA EPIDEMIA DA ATUALIDADE

A frota de veículos em circulação no planeta aumentou consideravelmente em virtude do desenvolvimento industrial do século XX. Com o final da Segunda Guerra Mundial, o carro tornou-se um objeto de consumo, e possuir um, um símbolo de ascensão social, motivado, principalmente, pelo *marketing* das sociedades capitalistas (MARÍN; QUEIROZ, 2000).

Paralelo a esse aumento na frota de veículos surge o acidente de trânsito como um grave problema social e de saúde, podendo ser considerado uma verdadeira epidemia da atualidade.

Os acidentes de trânsito e suas variáveis, tais como comportamento humano, tecnologia e engenharia de tráfego, entre outras, têm sido também foco de preocupação social. A deficiência do sistema de transporte público e o aumento populacional estão entre os fatores que estimulam o uso do carro.

A construção de rodovias não conseguiu acompanhar o aumento do volume do tráfego, gerando aumento de tempo nos percursos, poluição e outros fatores influentes na geração de mais *stress* e agressividade nos motoristas, contribuindo para o crescimento da violência no trânsito e as mortes prematuras (MARÍN; QUEIROZ, 2000).

### **2.1.1 A extensão dos acidentes de trânsito no planeta**

A propósito das mortes prematuras em acidentes de trânsito, em 2007 foi realizada a Semana Mundial de Segurança Viária, cujo objetivo foi chamar a atenção da população e das autoridades do planeta sobre o impacto das lesões no trânsito, principalmente entre jovens, identificar as principais ocorrências na área e buscar meios de prevenção. Destacou-se no evento a Assembléia Mundial da Juventude e o Fórum Mundial dos Atores da Segurança Viária, ocorridos em Genebra, na Suíça, onde foi destacado que anualmente morrem no planeta 1,2 milhões de pessoas em virtude de acidentes de trânsito, sendo que mais de 30 milhões sofrem lesões que os tornam deficientes pelo resto da vida. O mais preocupante no Relatório é a constata-

ção de que acidentes de trânsito são a segunda maior causa de mortes entre jovens de 5 a 25 anos de idade (ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS, 2007).

Somente nas estradas de todo o mundo são cerca de 400 mil mortes anuais de jovens entre 15 e 19 anos de idade. O mais assustador nesses índices é o fato de que cerca de 10% da população mundial é representada por jovens e que estes correspondem a 27% das vítimas fatais em acidentes de trânsito. Enquanto nos países mais desenvolvidos o problema afeta principalmente os jovens motoristas, nos mais pobres os afetados são pedestres, ciclistas, motoristas e usuários do transporte público (ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DE SAÚDE, 2007).

Outra constatação é do Banco Mundial que, valendo-se dos dados veiculados pela OMS, calcula que os acidentes de trânsito em estradas podem significar um custo mundial anual na ordem de US\$ 518 bilhões em materiais e cuidados médicos, entre outros gastos, o que, para alguns países emergentes pode superar 1,5% da riqueza nacional e toda a ajuda internacional ao desenvolvimento recebida durante um ano.

O conselho oriundo da Assembléia para diminuir os índices de acidentes de trânsito foi no sentido de se intensificar a fiscalização sobre:

- motoristas alcoolizados;
- alta velocidade;
- obrigatoriedade do uso do capacete para motociclistas;
- obrigatoriedade do uso do cinto de segurança;
- das situações de risco para crianças transportadas erroneamente nos veículos.

Com uma população estimada em quase 185 milhões de habitantes, o Brasil é palco de mais de 300 mil acidentes com vítimas registrados anualmente, resultan-

do em mais de 400 mil feridos, 100 mil pessoas com deficiências temporárias ou permanentes e 34 mil mortos, ou seja, mais de 50 vidas ceifadas diariamente (IBGE, 2007; DENATRAN, 2003-2007).

Em todo o país já são mais de 43 milhões de motoristas cadastrados. Anualmente 1,7 milhões de pessoas obtêm a Carteira Nacional de Habilitação (CNH), a maioria constituída de jovens entre 18 e 24 anos de idade (DENATRAN, 2007).

Os custos anuais com acidentes de trânsito no país são estimados em R\$ 28 bilhões, para uma frota de 40 milhões de veículos registrados e dos quais 27 milhões encontram-se em circulação, a estes se somam mais 3 milhões que entram em circulação anualmente, em um mercado que movimenta em torno de R\$ 100 bilhões (ANTP, 2007).

Há também que se somar aos custos dos acidentes de trânsito aqueles relacionados aos aspectos sociais, tais como o de uma criança que perde a mãe ou o pai em um acidente, o de um homem ou mulher que adquiriram deficiência grave. A realidade mostra que o impacto do acidente e suas conseqüências na vítima irão atingir desigualmente os familiares, comprometendo ou fortalecendo a rede social para enfrentamento do problema (DENATRAN, 2006).

Outro aspecto a ser considerado com relação aos acidentes está relacionado aos transtornos advindos dos mesmos, já que o modo como eles foram atendidos pelas equipes de policiais rodoviários, de resgate e de saúde também pode afetar a saúde desses profissionais, tornando possível uma intervenção psicológica focada em ajudá-los a dar sentido em suas vidas.

Lima (2006) apresentou cálculos dos custos com acidentes de trânsito, associando-os às pessoas, aos veículos, às vias/ambiente do acidente e às instituições:

- custos associados às pessoas são compostos por remoção/translado do morto, cuidados em saúde (pré-hospitalar, hospitalar e pós-hospitalar), previdenciários (em função da impossibilidade de trabalho, temporária ou permanente) e à perda de produção (resultante da interrupção temporária ou permanente de suas atividades produtivas devido ao envolvimento em acidentes de trânsito);
- associados aos veículos encontram-se os danos materiais ao veículo (de recuperação dos veículos danificados), perda de carga (de avaria na carga que estava no veículo), guincho/remoção do veículo (remoção e diárias de pátio de armazenamento) e reposição (pela substituição do veículo no período em que ele ficou sem condições de uso);
- associados à via/ambiente do acidente representam os danos à propriedade pública e privada (de reposição/recuperação de mobiliário ou equipamentos danificados ou destruídos);
- associados às instituições encontram-se as custas judiciais (funcionamento da estrutura judicial em função do atendimento às questões referentes aos acidentes de trânsito) e o atendimento da Polícia Rodoviária (do tempo dos policiais da utilização de veículos para atendimento no local do acidente, deslocamento para hospital ou delegacia e materiais diversos utilizados nessas situações).

Os cálculos de Lima (2006) resultaram que os acidentes com vítimas envolvem 14% da frota de veículos e geram 69% dos custos associados, ou seja, quase R\$ 145 mil com uma morte e pouco mais de R\$ 17 mil com um ferido. Já os acidentes sem vítimas envolvem 86% da frota e geram 31% dos custos, correspondendo a uma média de R\$ 3,2 mil.

Outros fatores dignos de consideração no cômputo dos acidentes de trânsito no Brasil é que 65% são causados por falhas humanas tais como: a) dirigir sob efeito de álcool e substâncias entorpecentes; b) trafegar em velocidade inadequada; c) inexperiência e falta de conhecimento; d) falta de atenção e falha de observação; e 30% são originários de problemas mecânicos e apenas 6% são conseqüentes da má conservação da via.(PHILIPPE, 2007).

### **2.1.2 Velocidade, álcool e entorpecentes: os maiores geradores de acidentes**

Como aludido anteriormente, é deveras evidente que velocidade inadequada, uso de substâncias entorpecentes, abuso do álcool e falta de atenção estão entre os principais geradores de acidentes com vítimas nas rodovias de todo o mundo.

Segundo Philippe (2007), o excesso de velocidade encontra-se entre um dos maiores geradores de acidentes de trânsito no Brasil, chegando a responder por mais de 40% daqueles ocorridos no Rio de Janeiro, 28% em São Paulo e 21% no Distrito Federal. Os atropelamentos respondem por 36% das mortes ocorridas nas estradas brasileiras, resultante do excesso de velocidade, considerando que o pedestre só tem chance de sobreviver a um atropelamento caso o veículo esteja a uma velocidade de 30 km/h. A 40 km/h, a possibilidade de óbito fica na casa dos 15%; a 60 km/h, o risco de morte atinge 70%, e caso o veículo esteja a 80 km/h, possivelmente a vítima não terá qualquer ensejo de sobreviver.

O problema do excesso de velocidade é uma questão comportamental, altamente influenciada pelo *marketing* dos fabricantes, que comumente destacam seus produtos dos concorrentes pela velocidade possível de ser alcançada em segundos.

Basta um acompanhamento minucioso dos anúncios publicitários de carros e motos para a certificação de que o suporte é a velocidade, como se esta efetivamente fosse a medidora do *status* do comprador.

A relação velocidade dos veículos, planejamento das rodovias brasileiras e o elevado número de acidentes de trânsito em virtude dos excessos cometidos levam Espírito Santo (2008) a escrever, diligentemente:

Sabemos que a busca do prazer é o fator inicial de qualquer trajeto que leva à morte. Porém, são os repetidos prazeres relativamente rápidos que mais matam: drogar, fumar, acelerar. O prazer mais rapidamente conducente à morte é a aceleração exagerada de veículos nas estradas e vias urbanas. Nos Estados Unidos, 30% de todas as mortes no tráfego (13 mil) são atribuídas à aceleração excessiva. Segundo dados da Polícia Rodoviária do Paraná, em 2007, quando a frota era de 4 milhões de veículos, foram registrados 15.540 acidentes com vítimas. De onde vem esse delírio pela rapidez? Do álcool, que é responsável por 39% das vezes, diz a Polícia Rodoviária americana. Há uma solução? Lá e aqui têm sido estudadas várias medidas. Uma delas é a direção sem álcool. Entretanto, essa é apenas mais uma coerção, que todos os países desenvolvidos estão tentando. Certamente, os bafômetros e as multas promovem uma redução nos acidentes nas estradas. Mas, até quando? Modificação de comportamento é a cruz de todos os psicólogos e o assunto mais importante na Psicologia e Psiquiatria. É como pingue-pongue, quanto mais forte vai a bola, mais forte ela volta. Infelizmente, a Economia domina o governo. Uma solução mais prática seria proibir as indústrias de automóvel a produzir carros com capacidade de aceleração acima de 100 km por hora. Ninguém de fato precisa de uma velocidade maior que essa para ir e vir a e de qualquer lugar, se controlar o tempo e a distância a ser percorrida. Todo mundo sabe fazer isso. Temos de parar de produzir carros velozes. Somente servem para contrariar a Lei. Não sei das explicações do por que não fazem isso. A velocidade continua sendo o fator de acidentes menos considerado, no conjunto de fatores. Preocupam-se mais com álcool, cinto de segurança e condições do veículo. Quase ninguém estuda velocidade como causa principal. Essa desconsideração ao fator velocidade só pode ser interpretada como covardia do governo em lidar com as multinacionais. Brasil é submisso a elas desde a década de 50, ou antes. Certamente há uma correlação entre velocidade e álcool, mas o carro que mecanicamente não vai além de 100 km horários provavelmente reduzirá acidentes, mesmo com um motorista levemente alcoolizado (dois ou três chopps). Quando falha a perfeita consciência, a velocidade faz a diferença. Carros que não vão além de 100 dificilmente matam alguém. Essa medida de segurança deveria ser imposta pelo governo, se preocupasse com o povo e não tivesse medo das multinacionais.

Segundo Andrade (2007), a relação entre o consumo de álcool e drogas e os acidentes de trânsito no Brasil é muito estreita, apesar de ainda não existirem dados consolidados. Algumas pesquisas regionais apontam que até 50% das mortes em

acidentes de trânsito têm alguma relação com a ingestão de um dos dois ou até mesmo dos dois juntos.

Uma pesquisa realizada pela Associação Brasileira de DETRANs (ABDETRAN) em 2001 em quatro grandes capitais brasileiras (Brasília, Curitiba, Salvador e Recife) apresentou como resultado, a constatação de que 61% das pessoas envolvidas em acidentes de trânsito tinham ingerido bebida alcoólica. A capital federal apareceu como a recordista, com 77,4% dos casos.

Nos Estados Unidos da América, o Instituto Nacional sobre o Abuso do Álcool e Alcoolismo (*National Institute on Alcohol abuse and Alchoholism*) divulgou um estudo realizado entre homens e mulheres com idade entre 21 e 34 anos, buscando identificar a relação entre níveis de álcool e probabilidades de morte em acidentes de trânsito. O estudo concluiu que o teor alcoólico variando entre 0,2 a 0,49g/l de sangue gera a probabilidade de morrer em acidentes multiplicada por três vezes; entre 0,5 e 0,79g/l, a probabilidade se multiplica por 7; entre 0,8 e 0,99g/l, multiplica por 13, e entre 1,0 e 1,499g/l eleva a probabilidade de morte em acidente em 37 vezes mais que uma pessoa que não bebeu (RAMALHO, 2008).

Ressalte-se que as atuais regras brasileiras referentes ao uso de álcool por motoristas não diferem praticamente em nada em outros países, onde os resultados na diminuição de acidentes com mortes é considerável, graças à fiscalização frequente e rigorosa, com aplicação de punições exemplares para os infratores. No Japão, por exemplo, os acompanhantes de um motorista embriagado também são detidos e acusados de cumplicidade no cometimento de um crime. Em países como Espanha e Itália, motoristas embriagados que se recusam a se submeter aos testes de bafômetro são multados e presos, um comportamento que no Brasil tem sido bastante discutido no meio jurídico.

Segundo Duarte (2008), os números de acidentes e mortos por quilômetro nas rodovias brasileiras são até dez vezes superiores aos registrados em vários países que também já conviveram com o mesmo problema e aplacaram a violência no trânsito com a definição de regras claras, apoio à educação e, principalmente, fiscalização e punição rápida e justa dos infratores, criando condições para o desenvolvimento de novas tecnologias que tornem possível alcançar a meta de morte zero nas rodovias.

Igualmente ou mais perigoso que o embriagado é o motorista sob efeito de substâncias entorpecentes.

Wagner (2008) refere-se às anfetaminas utilizadas por cerca de 60% dos motoristas de caminhões (*rebites*), como uma epidemia que viaja nas cabines dos caminhões pelas estradas brasileiras. Sob os efeitos dessas drogas, motoristas chegam a dirigir nas rodovias do país até 36 horas sem dormir, na busca do cumprimento de prazos exíguos para a entrega de mercadorias, notadamente as perecíveis, comportamento responsável por um em cada três acidentes graves. Em 2003, a Universidade Estadual de Ponta Grossa realizou uma pesquisa sobre o uso de anfetaminas para reduzir o sono entre 318 motoristas de caminhão e, destes, 97% afirmaram usá-las de quatro em quatro horas.

A preocupação com o uso de bebidas alcoólicas ou anfetaminas por motoristas levou a direção do Grupo Águia Branca, com sede no Estado do Espírito Santo, responsável por um conglomerado de empresas de transporte rodoviário de passageiros atuante no sudoeste e nordeste do país, a cercar-se de medidas preventivas, como relata Almeida (2007, p. 1):

Os conhecidos bafômetros (etilômetros) estão instalados em todas as garagens do Espírito Santo, Rio de Janeiro, S. Paulo, Minas Gerais e Bahia, e os motoristas, que são recomendados a se absterem da ingestão de bebida alcoólica no mínimo doze horas antes do início da jornada de trabalho, so-

pram obrigatoriamente os etilômetros no ato de assumir o serviço, com afastamento da escala e outras medidas em caso de resultado positivo. Além disso, patrulhas de motoristas instrutores percorrem as rodovias e pontos isolados de pernoite, promovendo testes de alcoolemia aleatórios. Hoje, essa ação, aliada aos *endomarketings* e campanhas educativas periódicas, criou uma consciência coletiva sobre o perigo do álcool e a sua incompatibilidade absoluta com a profissão de motorista profissional.

Objetivando refrear a escalada de mortes prematuras oriundas de acidentes de trânsito no país é que foi sancionada pelo Governo Federal, em junho de 2008, a Lei nº. 11.705, que veda qualquer concentração de álcool por litro de sangue dos motoristas em trânsito (artigo 276), estabelece pesada multa, prisão, proibição temporária de conduzir veículos automotores e processo por homicídio doloso em caso de morte em acidente. Entretanto, possivelmente, o fato de retirar o motorista embriagado de circulação no exato momento em que é surpreendido já seja o suficiente para contribuir com a diminuição das mortes em acidentes de trânsito, um fato que, segundo Pedrosa (2008), foi comprovado já nos primeiros meses da vigência da nova Lei.

O problema dos acidentes de trânsito causados por motoristas dirigindo embriagados ou sob efeito de substâncias entorpecentes não se resume à necessidade da lei, já que esta é indiscutível. A incerteza fica por conta da fiscalização constante e a confirmação das sentenças pelo judiciário, sem o que, mais uma vez, a lei pouco beneficiará na queda do índice de acidentes de trânsito causados por motoristas embriagados, dopados e imprudentes.

No comportamento do brasileiro já está arraigada a relação da bebida com alegria e comemoração, possível causa para não levar a sério as conseqüências advindas da sua ingestão para depois dirigir. Diante disso, é possível presumir que a maioria não deixará de ingerir bebida alcoólica apenas pelo fato de saber que poderá pagar uma multa pesada e até mesmo ser preso por dirigir embriagado, caso seja eventualmente interceptado por um policial.

O Brasil é um dos países notáveis pelas leis bem elaboradas e o Código de Trânsito Brasileiro vigente não é exceção, tanto que serviu de base para a reforma do Código de Estradas de Portugal. Além de bastante rigoroso quanto às infrações, renovou as esperanças de reduzir a impunidade no trânsito e gradativamente transformar o comportamento dos brasileiros ao volante. E transformou, mas apenas nos primeiros meses da sua vigência, quando a fiscalização se intensificou e ocorreu uma pequena redução no número de acidentes e vítimas, seguido pelo retorno aos níveis anteriores pouco mais de um mês depois (BASTOS; ANDRADE; CORDONI JUNIOR, 2000).

A respeito da redução dos acidentes Traumann (1998, p. 68) escreveu:

[...] os efeitos do novo Código de Trânsito Brasileiro começaram a ser sentidos, em todo o país, já durante o primeiro Carnaval após sua vigência. Nesse período, considerado crítico para ocorrência de acidentes de trânsito, observou-se uma redução de 45% no número de acidentes em relação ao mesmo período de 1997.

A esperança de redução da violência no trânsito não durou muito, já que as estatísticas dos acidentes com mortes e feridos no país continuaram aumentando nos períodos subseqüentes. Quase onze anos após a promulgação do Código de Trânsito Brasileiro e com o número de mortos e feridos nas estradas cada vez atingindo patamares mais elevados, eis que novamente ressurgiu a esperança de se ver reduzido o índice de acidentes, e desta vez com o advento da Lei nº. 11.705, que passou a ser chamada também de *Lei Seca*, pelo fato de não tolerar nenhuma concentração de álcool no organismo do motorista, sob duras penas. Logo no início da sua vigência, mais uma vez o índice de acidentes diminuiu em até 30% em alguns estados brasileiros.

A fiscalização se acentuou nas rodovias brasileiras logo nos primeiros meses de vigência da Lei Seca. Nas rodovias paranaenses, por exemplo, os acidentes de

trânsito reduziram em quase 6%, o número de mortos e feridos diminuiu 8% e 15%, respectivamente.

Segundo Gomes (2008), a intensificação da fiscalização por parte da polícia nos primeiros dias da entrada em vigor da Lei Seca e a conseqüente diminuição dos acidentes graves comprovam, mais uma vez, sua eficiência na prevenção. De nada adianta o clamor por leis mais duras, em um país que prima por leis exemplares, sem que haja uma fiscalização efetiva, ao lado da educação, conscientização, engenharia e punição exemplar.

Antes da Lei Seca já havia, no Brasil, lei anterior que estabelecia tolerância zero para com o motorista embriagado. Trata-se da Lei nº. 11.275, de 7 de fevereiro de 2006 que determinava:

Art. 165. Dirigir sob a influência de álcool ou de qualquer substância entorpecente ou que determine dependência física ou psíquica.

[...]

Art.166 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. § 1º Medida correspondente aplica-se no caso de suspeita de uso de substância entorpecente, tóxica ou de efeitos análogos. § 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.

É nesse sentido que Traumann (1998, p. 68) questiona: “Sem a nova lei poderiam ter sido reduzidos os índices escabrosos de mortes no Brasil. E porque isso não ocorreu antes? Por falta de fiscalização e ausência da certeza de punição”. O questionamento do autor encontra-se fundamentado no fato de que tolerância zero de álcool para motoristas já era norma vigente no país desde 2006, conforme determinava a Lei nº. 11.275. Até então prevalecia a tolerância de até 0,6 decigramas de álcool por litro de sangue, permitida pelo CTB.

Traumann (1988, p. 68) completa: “Foi a partir de 2006 que essa grande margem de tolerância (de 0,6d/l) acabou. E por que a Lei 11.275/06 não ‘pegou’? Você já sabe a resposta: falta de fiscalização”.

Para que os acidentes de trânsito, causadores de inúmeras mortes prematuras e elevadíssimos custos para os cofres públicos, atinjam os patamares desejáveis, há que se aperfeiçoar e ampliar o processo de fiscalização, fazendo prevalecer o esquema de tolerância zero.

Segundo Duarte (2008), as recentes medidas tomadas em virtude da promulgação da Lei nº. 11.705 não terão resultado significativo sem uma fiscalização eficaz, o que mostra a urgência de ampliar os recursos humanos e materiais da Polícia Rodoviária Federal e das Polícias Militares estaduais, órgãos complexos pelas suas atribuições, que vão muito além de fiscalizar veículos e atender acidentes, mas que também agem na segurança pública geral, como o combate ao narcotráfico nas rodovias e o roubo de cargas e veículos.

Somente no Estado do Paraná, entre os anos de 2006 e 2007 a polícia rodoviária apreendeu mais de 31 mil quilogramas de maconha, cocaína, crack e haxixe, quase 18 mil frascos de lança-perfume e 88 comprimidos de *ecstasy* (3ª. SEÇÃO EM BPRv). E em 2008 de janeiro a agosto já o BPRv já apreendeu 11.432.657 kg de maconha, 33.478 kg de cocaína, 14.604 pedras de crack, 5.000 bolinhas de haxixe e 6 frascos de lança-perfume.

Para que a lei surta os efeitos esperados é necessária a existência de mecanismos de fiscalização e controle eficientes, que obriguem as pessoas a obedecer as regras por ela estabelecidas. Entretanto isso não vem ocorrendo. As polícias de trânsito, na sua grande maioria, estão com número reduzido de pessoal, o que difi-

culta uma ação mais eficiente por parte delas. Quando os indivíduos percebem este fato, prevalece o abuso.

### **2.1.3 A fiscalização, educação para o trânsito e policiamento ostensivo: a eficácia na prevenção**

Os conceitos de fiscalização e policiamento ostensivo de trânsito encontram-se definidos no Anexo I do Código de Trânsito Brasileiro (CTB):

**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.

[...]

**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 de trânsito, assegurando a livre circulação e evitando acidentes.

A fiscalização é exercida, em especial, pelos órgãos executivos de trânsito e rodoviários (Polícia Rodoviária Federal e Polícias Militares estaduais), integrantes do Sistema Nacional de Trânsito (SNT), os quais agem por intermédio dos seus agentes de trânsito, devidamente credenciados para tal mister.

O policiamento ostensivo de trânsito rodoviário vai muito além de apenas garantir obediência às normas previstas em Lei, já que atua também na repressão aos crimes de roubo de veículos, de cargas, contrabando, tráfico de entorpecentes, entre outros. Sua atividade complementar engloba também apoio às várias unidades da Federação e dos Estados, incluindo a educação de trânsito.

A propósito da educação no trânsito, quando a pretensão é no sentido de se obter mudanças de opinião da população sobre a maneira correta de comportar-se

no trânsito, os exemplos de pessoas e grupos é que exercem influência positiva. Vários estudos ressaltam que os programas educativos são fundamentais para que os acidentes de trânsito sejam reduzidos, ainda que os resultados se apresentem a médio ou longo prazo, já que são tidos como o único mecanismo possível para aumentar o nível de consciência social e responsabilidade individual. Crianças e adolescentes, sendo educados neste sentido, poderão desenvolver valores futuros, transformando-se em pedestres e motoristas mais conscientes (PEREIRA, 1986).

Segundo Faria e Braga (1999), apesar do CTB estabelecer obrigatoriedade da educação de trânsito para alunos de primeiro e segundo graus das escolas públicas e particulares, menos de 10% dos estabelecimentos de ensino brasileiros cumprem com essa norma, além do que, onde a disciplina é introduzida, as abordagens pedagógicas são bastante tradicionais, não considerando a percepção e a expectativa dos instruídos, sendo o tema abordado apenas cognitivamente, o que nem sempre resulta na adoção de comportamentos adequados ou na mudança de comportamento esperada para o futuro. O tema educação de trânsito necessita ser inserido nos currículos escolares em um contexto mais amplo, que possibilite à criança e ao adolescente uma reflexão sobre os aspectos éticos do comportamento no trânsito e os tornem exemplares futuros motoristas.

Fiscalização, educação e policiamento ostensivo e continuado de trânsito, definitivamente estão entre as práticas necessárias para que acidentes de trânsito deixem de ser uma das causas que despertam a maior preocupação dos órgãos de segurança e saúde e cujos custos são elevadíssimos como já referenciado.

O Estado do Paraná, a exemplo da maioria dos demais estados brasileiros, vem sendo palco de inúmeros acidentes graves, em que diariamente vidas jovens e produtivas são ceifadas. Isso pode ser evitado, já que não é fruto de acontecimentos

naturais, mas provocados pela imprudência, álcool, drogas e excesso de velocidade nas rodovias.

As leis de trânsito são ótimas, as penas previstas são rigorosas e mesmo assim a violência persiste. Enquanto não houver investimento considerável em recursos humanos para o exercício de uma fiscalização contínua, motoristas continuarão dirigindo embriagados, dopados e em excesso de velocidade, já que, mesmo sabendo das conseqüências possíveis, ainda contam com uma certeza: a impunidade por falta de fiscalização.

Assim como maioria das polícias rodoviárias brasileiras, a do Paraná também vem sofrendo um processo que pode ser chamado de perda territorial, mesmo porque, à medida que a população do Estado e sua frota de veículos aumentam vertiginosamente no transcorrer dos anos, o mesmo não vem ocorrendo em relação ao efetivo do Batalhão de Polícia Rodoviária.

### **3 PERFIL DO BATALHÃO DE POLÍCIA RODOVIÁRIA**

O Batalhão de Polícia Rodoviária da Polícia Militar do Paraná originou-se da antiga “Polícia das Estradas”, criada no ano de 1946 junto ao Departamento de Estradas e Rodagens (DER). Em 1951, tomou a denominação de Polícia Rodoviária, tendo como comandante o capitão Benedito Evangelista dos Santos e 33 guardas para a execução do policiamento ostensivo nas estradas.

Em 1960, policiais-militares foram empregados para atuarem juntamente com os civis nos quatro postos de fiscalização de tráfego existentes: Rondinha, Rincão, Bateias e São João.

Por sugestão do Major PM Reinaldo José Machado, em 1962, o Governo resolveu reunir, sob direção única, a Polícia Rodoviária, com a denominação de “Corpo de Policiamento Rodoviário”, cuja existência foi reconhecida pelo Decreto nº 8.999 de 27 de julho de 1962, já previsto como unidade da PMPR na estrutura SESP.

Em 27 de outubro de 1964, o Corpo Rodoviário foi concebido como unidade orgânica da Polícia Militar do Paraná, através do Decreto nº 16.316.

A partir de 1967, o Corpo de Policiamento Rodoviário foi incluído no texto constitucional. Em 4 de outubro de 1968 foi extinto o Grupo Ocupacional do DER, responsável até então juntamente com a Polícia Militar pelo policiamento nas rodovias paranaenses, sendo os componentes deste grupo aproveitados no quadro do Corpo de Policiamento Rodoviário. O decreto nº 12.471 estabelece então que o policiamento preventivo, ostensivo e repressivo em todas as rodovias estaduais e federais dentro do Paraná é de responsabilidade da Polícia Militar.

Em 1975 foi firmado o “Termo de Cooperação” entre o DER e a PMPR. Sancionada a Lei de Organização Básica da Polícia Militar – Lei nº 6774, em 08 de janeiro de 1976, o Corpo de Policiamento Rodoviário passou a denominar-se Batalhão de Polícia Rodoviária, como unidade especializada subordinada ao Comando do Policiamento do Interior, com área de atuação nas rodovias estaduais e federais conveniadas do Estado do Paraná. (PARANÁ, 2008c).

O BPRV é encarregado do policiamento ostensivo visando ao cumprimento das regras e normas de tráfego rodoviário, estabelecidas pelo DER, DENATRAN e de acordo com o Código Nacional de Trânsito. Atua em todas as rodovias estaduais e parte das rodovias federais que cruzam o Estado do Paraná, através de seis companhias com sede administrativa nos municípios de Curitiba, Londrina, Cascavel, Maringá, Ponta Grossa e Pato Branco, responsáveis por sessenta e quatro PPRv.

A malha rodoviária sob jurisdição do batalhão corresponde a pouco mais de 11,7 mil quilômetros de rodovias estaduais e 3,5 mil quilômetros de rodovias federais delegadas à sua responsabilidade por força de convênio firmado com o Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (DNER), significando uma média de 230 quilômetros sob a responsabilidade de cada posto policial, cuja atribuição dos seus integrantes vai além da fiscalização de veículos e documentos, excesso de velocidade e atendimento aos acidentes ocorridos, já que atua freqüentemente em apoio aos vários órgãos estaduais em campanhas de fiscalização levadas a efeito nas rodovias paranaenses.

Há que se constatar que determinados PPRv têm como jurisdição até mais de 400 quilômetros de rodovias, conforme mostra o Quadro 1 exposto a seguir.

As figuras 1 e 2 ilustram a distribuição das sedes de companhias de polícia rodoviária no Estado do Paraná e a localização dos PPRv ao longo das rodovias:

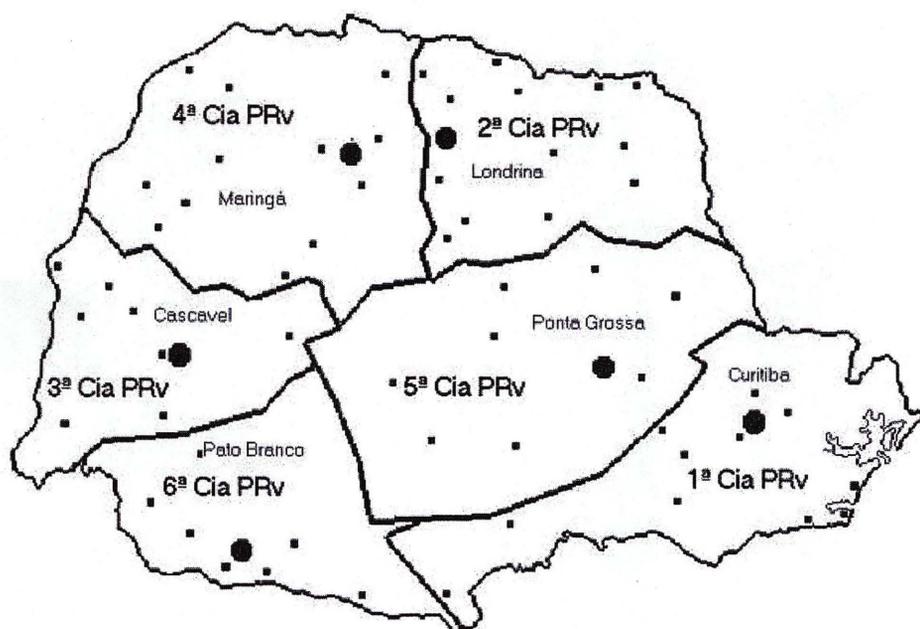


FIGURA 1 – DISTRIBUIÇÃO DAS SEDES DE CIA BPRV NO ESTADO DO PARANÁ  
 Fonte: 3ª. Seção do Estado Maior do BPRv (2008)

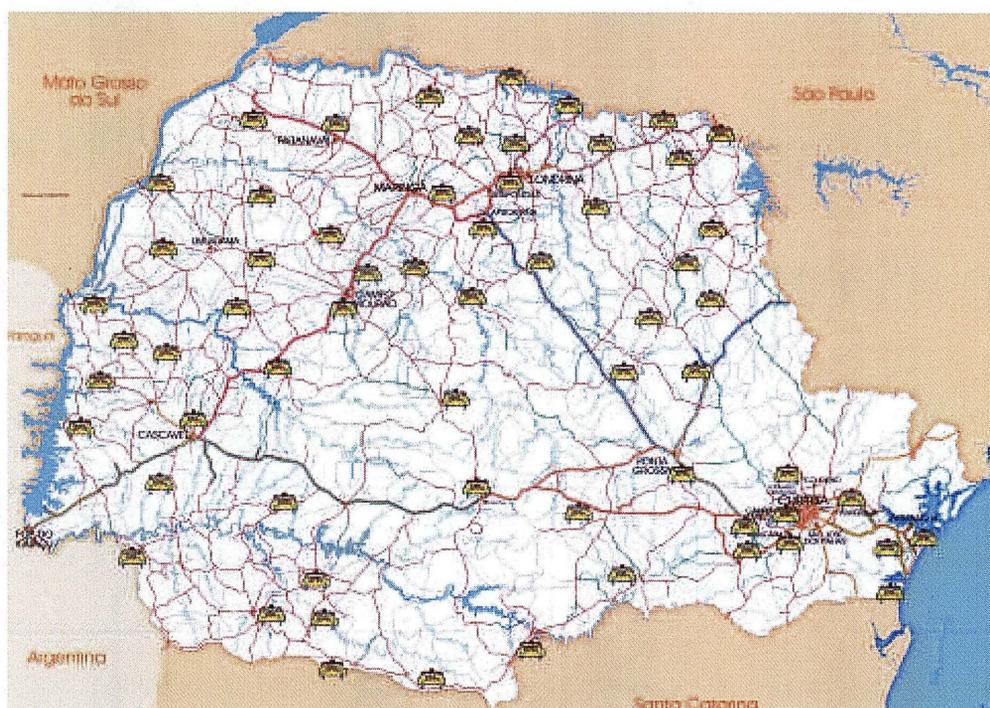


FIGURA 2 – DISTRIBUIÇÃO DOS PPRV NO ESTADO DO PARANÁ  
 Fonte: 3ª. Seção do Estado Maior do BPRv (2008)

O Quadro 1 apresenta a distribuição da malha rodoviária estadual e federal sob a jurisdição das Cias do BPRv distribuídos no Estado do Paraná:

CIA PRv	MALHA RODOVIÁRIA		TOTAL
	RODOVIAS ESTADUAIS	RODOVIAS FEDERAIS	
1ª CURITIBA	1.361+105 m	455+799 m	1.816+904 m
2ª LONDRINA	2.501+800 m	521+528 m	3.023+328 m
3ª CASCAVEL	1.579+236 m	290+005 m	1.869+241 m
4ª MARINGÁ	3.087+899 m	591+769 m	3.679+668 m
5ª PONTA GROSSA	1.482+397 m	859+150 m	2.341+547 m
6ª PATO BRANCO	1.562+540 m	336+630 m	1.899+170 m
<b>TOTAL GERAL</b>	<b>11.574+977 m</b>	<b>3.054+881 m</b>	<b>14.629+858 m</b>

QUADRO 1 – MALHA RODOVIÁRIA DE RESPONSABILIDADE DAS CIAS DE PRV DA PMPR

Fonte: Pesquisa de campo na 3ª seção do Estado Maior do BPRv (2008)

## 4 METODOLOGIA

Segundo Vergara (2004), a metodologia tem como função o estabelecimento do caminho do pensamento e da prática, objetos estes que serão utilizados para a abordagem de uma realidade, porém com um determinado objetivo a ser atingido segundo critérios básicos orientados quanto aos fins e aos meios.

### 4.1 CARACTERIZAÇÃO DA PESQUISA

A pesquisa foi realizada utilizando-se o método dialético, objetivando penetrar na análise da distribuição do efetivo do Batalhão de Polícia Rodoviária da Polícia Militar do Paraná em consonância com a evolução da população, da frota de veículos e do índice de acidentes registrados no Estado do Paraná nos últimos cinco anos, objetivando o estabelecimento de critérios harmônicos para a aplicação dos policiais-militares nas rodovias paranaenses.

Os referenciais utilizados no desenvolvimento dos trabalhos foram livros da área de administração, referentes à gestão humana, leis, manuais, regulamentos das organizações militares, materiais publicados em livros, revistas, jornais, rede eletrônica e pesquisa documental desenvolvida com consultas diretas às fichas de ocorrências, escalas e levantamentos estatísticos realizados na documentação arquivada no Batalhão de Polícia Rodoviária.

A pesquisa desenvolveu-se em Curitiba com análise de todos os 64 postos de polícia rodoviária distribuídos por todo o Estado do Paraná. Os dados sobre as sedes das unidades, malha rodoviária, a extensão rodoviária sob a responsabilidade

de cada um, do material e do efetivo disponível do BPRv foram colhidos de relatórios do setor de planejamento, de pessoal e de logística arquivados na sede do Batalhão de Polícia Rodoviária e 1ª e 3ª Seções do Estado Maior da PMPR. Foram pesquisados também os arquivos do Departamento de Estradas e Rodagem no que se refere as notificações e registros de acidentes. Os dados referentes à evolução da população do Estado do Paraná, da frota de veículos registrados foram obtidos através do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) e Departamento de Trânsito do Estado do Paraná (DETRAN).

## **4.2 ANÁLISE DOS DADOS**

### **4.2.1 Evolução da população e dos veículos**

Os dados referentes à evolução da população do Estado do Paraná, da frota de veículos registrados foram obtidos através do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) e Departamento de Trânsito do Estado do Paraná (DETRAN).

#### **4.2.1.1 Paraná**

A Tabela 1 aponta a evolução da frota de veículos cadastrados no DETRAN/PR entre os anos de 2003 e 2007 e a evolução da população paranaense, com base nas projeções realizadas pelo IBGE, hasteadas no Censo Demográfico de 2002 e a malha rodoviária estadual e federal afeta à fiscalização do BPRv:

ANOS	FROTA DE VEÍCULOS		POPULAÇÃO		MALHA RODOV. (EM KM)
	QUANT.	EVOLUÇÃO	ESTIMADA	EVOLUÇÃO	
2003	2.929.662		9.906.866		
2004	3.182.172		10.135.388		
2005	3.432.367	26,7%	10.275.407	5,1%	14.629,858
2006	3.675.703		10.363.128		
2007	3.999.483		10.443.822		

TABELA 1 – EVOLUÇÃO DA FROTA DE VEÍCULOS E DA POPULAÇÃO DO PARANÁ 2003/ 2007  
Fonte: IBGE (2002); DETRAN/PR; 3ª. seção EM BPRv (Planejamento)

A Figura 3 ilustra a evolução anual da frota de veículos e da população estimada no Paraná entre os anos de 2003 e 2007:

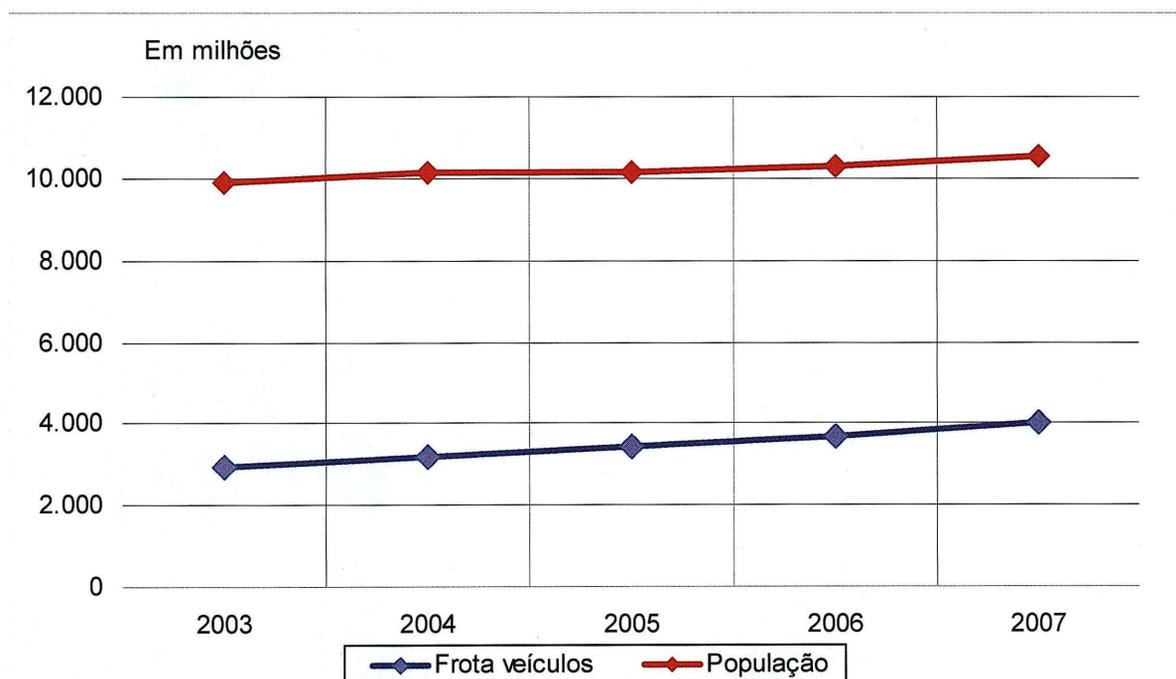


FIGURA 3 – EVOLUÇÃO DA FROTA DE VEÍCULOS E DA POPULAÇÃO DO PARANÁ  
Fonte: IBGE (2002); DETRAN/PR; 3ª. Seção EM BPRv (Planejamento)

As facilidades na obtenção de crédito para aquisição de automóveis no Brasil aumentaram espetacularmente nos últimos anos, fato que contribuiu para o crescimento da frota de veículos circulantes. Pela análise do quadro e do gráfico expostos

verifica-se que a frota de veículos cadastrados no DETRAN/PR evoluiu quase 27%, a população estimada do Estado do Paraná evoluiu pouco mais de 5%.

#### 4.2.1.2 Cidades sedes das Companhias de Polícia Rodoviária da Polícia Militar do Paraná

O Quadro 2 demonstra o crescimento populacional e o Quadro 4 a evolução da frota de veículos das principais cidades paranaenses onde estão situadas as sedes das Companhias de Polícia Rodoviária entre os anos de 2003 e 2007, com base nas projeções realizadas pelo IBGE, hasteadas no Censo Demográfico de 2002 e no DETRAN/PR:

<b>COMPANHIAS DE POLÍCIA RODOVIÁRIA SEDES</b>						
	<b>População</b>					
	<b>2003</b>	<b>2004</b>	<b>2005</b>	<b>2006</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>
<b>Curitiba</b>	1.692.828	1.716.739	1.738.611	1.758.289	1.775.840	1.791.448
<b>Londrina</b>	471.773	476.843	481.284	485.150	488.457	491.251
<b>Cascavel</b>	264.994	269.593	273.863	277.827	281.494	284.882
<b>Maringá</b>	306.680	310.882	314.715	318.226	321.421	324.299
<b>Ponta Grossa</b>	292.741	296.918	300.735	304.175	307.264	310.041
<b>Pato Branco</b>	66.073	66.891	67.599	68.247	68.810	69.295

QUADRO 2 – POPULAÇÃO DAS CIDADES SEDES DAS COMPANHIAS DE POLÍCIA RODOVIÁRIA  
Fonte: IBGE (2002); DETRAN/PR; 3ª. seção EM BPRv (Planejamento)

<b>FROTA DE VEÍCULOS DO PARANÁ</b>								
	<b>2001</b>	<b>2002</b>	<b>2003</b>	<b>2004</b>	<b>2005</b>	<b>2006</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>
<b>Curitiba</b>	722.997	761.582	791.286	843.300	907.154	963.464	1.035.819	1.054.535
<b>Londrina</b>	164.637	171.929	183.952	196.205	210.257	220.637	235.457	239.328
<b>Cascavel</b>	76.307	82.319	89.380	97.374	105.750	113.602	123.375	127.195
<b>Maringá</b>	120.813	129.727	140.654	151.278	161.223	171.382	185.755	191.458
<b>Ponta Grossa</b>	70.215	74.796	80.489	87.002	94.011	101.093	110.367	113.762
<b>Pato Branco</b>	19.531	20.813	22.513	24.509	26.295	28.341	31.030	31.919

QUADRO 3 - EVOLUÇÃO DA FROTA DE VEÍCULOS CADASTRADOS NO PARANÁ POR MUNICÍPIO  
Fonte: DETRAN - Coordenadoria de Veículos

A Figura 4 ilustra a evolução anual da frota de veículos nas cidades sedes das Companhias de Polícia Rodoviária entre os anos de 2001 a 2008:

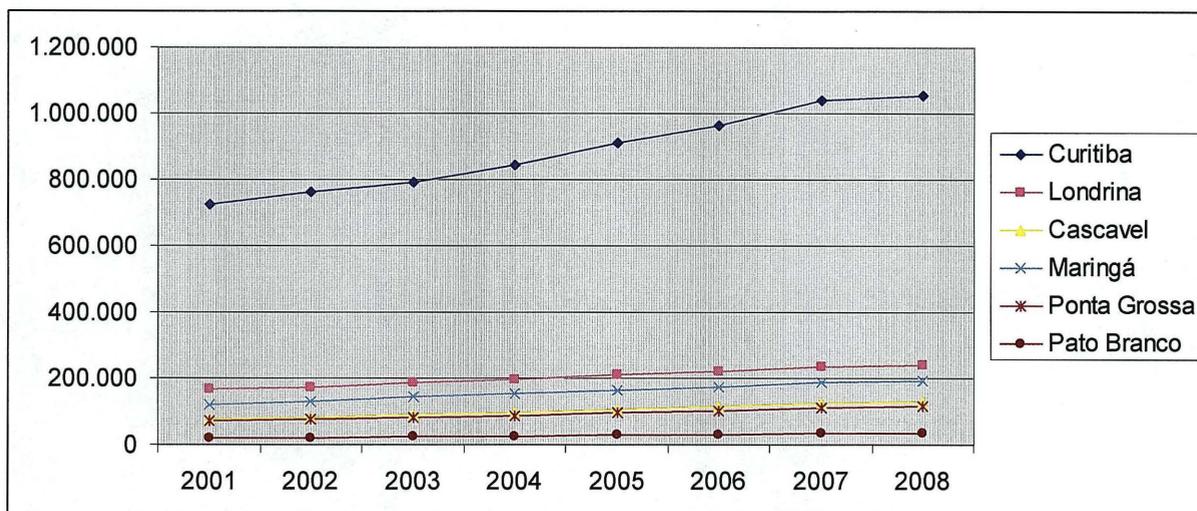


FIGURA 4 – EVOLUÇÃO DA FROTA DE VEÍCULOS DAS CIDADES SEDES DAS CIAS PRV  
Fonte: DETRAN - Coordenadoria de Veículos

A Figura 5 ilustra a evolução anual da frota de veículos e da população estimada nas cidades sedes das Companhias de Polícia Rodoviária entre os anos de 2001 a 2008:

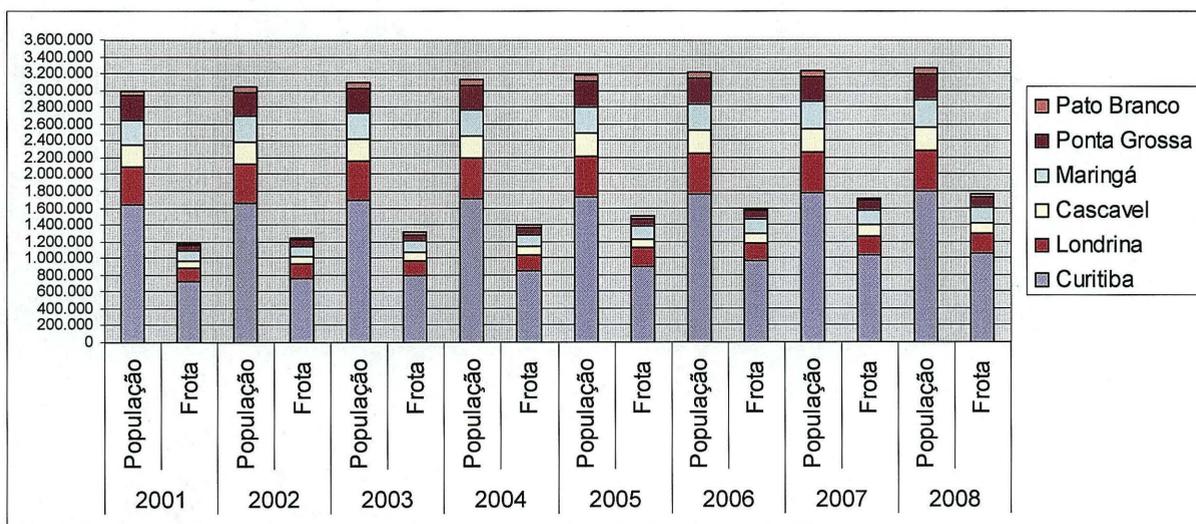


FIGURA 5 – EVOLUÇÃO DA FROTA DE VEÍCULOS E DA POPULAÇÃO DOS MUNICÍPIOS SEDES DAS CIAS PRV / PMPR  
Fonte: IBGE (2002), DETRAN - Coordenadoria de Veículos

Os dados apresentados acima demonstram o constante crescimento da frota de veículos em proporção maior que o populacional, confirmando as afirmativas já elencadas no presente estudo.

#### 4.2.2 Evolução do número de condutores de veículos do Paraná

O Quadro 4 demonstra o número de condutores, por gênero, do estado do Paraná entre os anos de 2001 a 2008, com base nos registros do DETRAN/PR:

ANO	MASCULINO	FEMININO	TOTAL
2001	1.893.195	638.864	2.532.059
2002	1.999.931	698.317	2.698.248
2003	2.118.277	765.157	2.883.434
2004	2.232.281	830.450	3.062.731
2005	2.345.429	899.302	3.244.731
2006	2.510.163	927.307	3.437.470
2007	2.664.978	965.821	3.630.799
2008*	2.708.416	988.249	3.696.665

QUADRO 4 - CONDUTORES CADASTRADOS NO ESTADO DO PARANÁ

Fonte: DETRAN - Coordenadoria de Habilitação

\*Dados até Abril

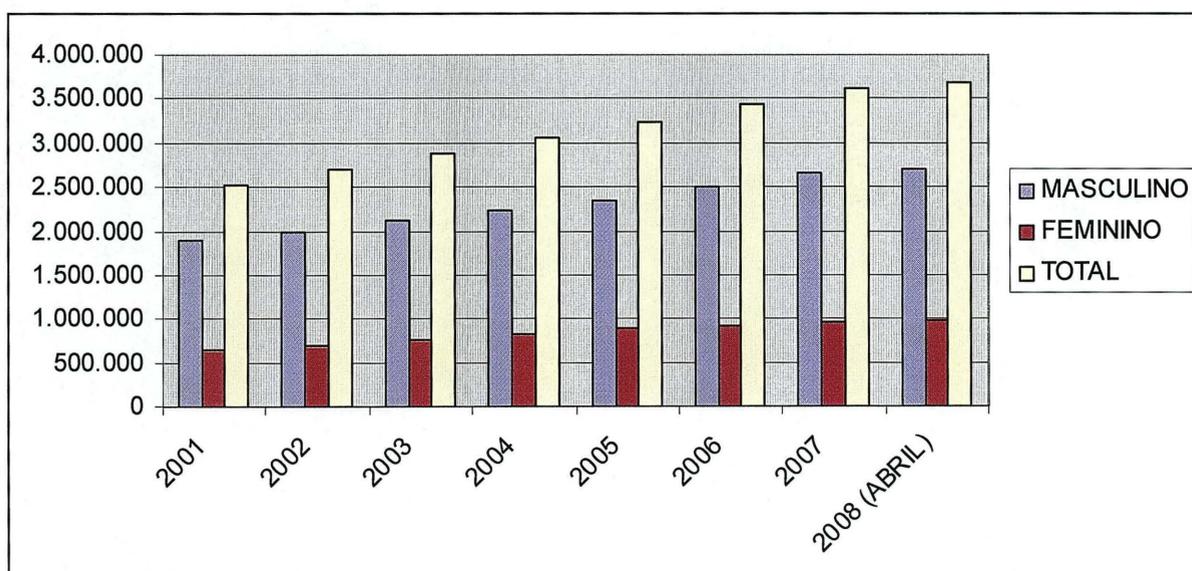


FIGURA 6 – CONDUTORES DE VEÍCULOS CADASTRADOS NO PARANÁ

Fonte: DETRAN - Coordenadoria de Habilitação

### 4.2.3 Acidentes com vítimas fatais e feridos no território paranaense

A Figura 7 apresenta o registro dos acidentes com vítimas registrados entre os anos de 2003 e 2007 nas rodovias federais e estaduais paranaenses, sob a jurisdição do BPRv.

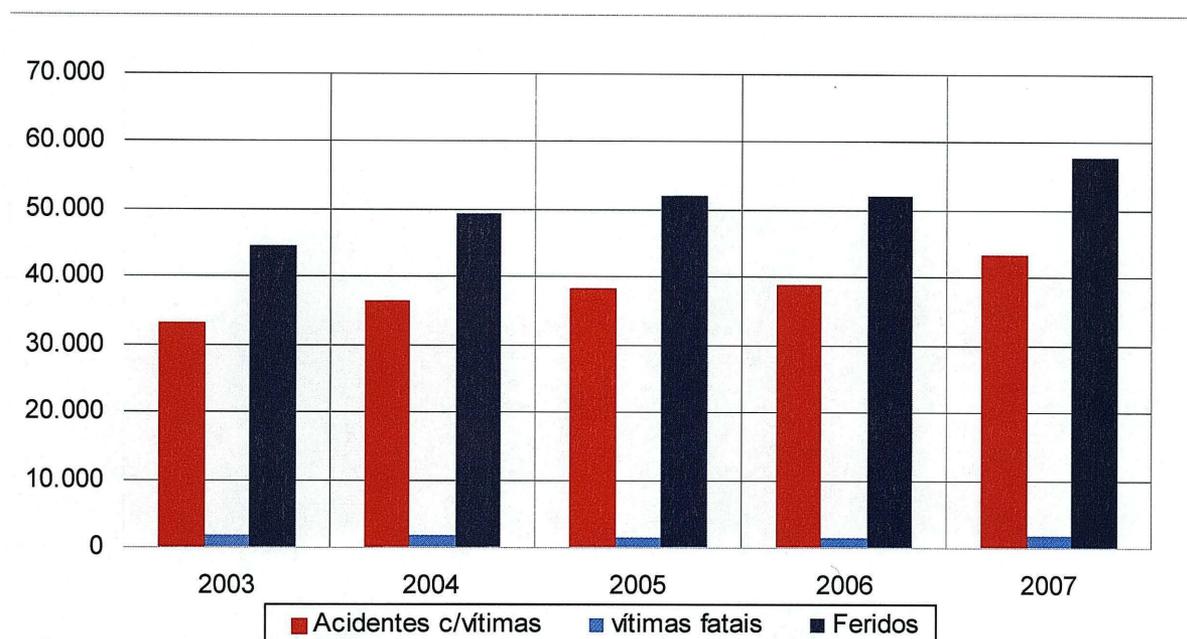


FIGURA 7 – EVOLUÇÃO ACIDENTES COM VÍTIMAS FATAIS E FERIDOS NO PARANÁ  
Fonte: DETRAN/PR; BPRv

O Quadro 5 demonstra o número de acidentes atendidos especificamente pelos PPRv os anos de 2001 a 2008, com base nos registros do DER/PR:

POSTOS PRv	ACIDENTES ATENDIDOS					TOTAL
	2003	2004	2005	2006	2007	
SÃO LUIZ DO PURUNÃ	360	404	435	381	417	1997
CONTORNO SUL	465	571	685	737	765	3223
CABO CESÁR	215	243	300	254	281	1293
SÃO MATEUS DO SUL	243	253	255	299	333	1383
UNIÃO DA VITÓRIA	304	296	317	330	370	1617
GRACIOSA	303	291	336	355	338	1623
PONTAL DO PARANÁ	207	255	308	276	293	1339
GUARATUBA	23	14	27	10	10	84
ARAUCÁRIA	240	289	297	317	335	1478
LAPA	196	201	191	218	204	1010
COROADOS	90	74	68	90	74	396

CONTINUA

CONTINUAÇÃO

ALEXANDRA	72	100	112	109	153	546
<b>TOTAL DA 1ª CIA PRv</b>	<b>2718</b>	<b>2991</b>	<b>3331</b>	<b>3376</b>	<b>3573</b>	<b>15989</b>
IBIPORÁ	588	671	746	705	742	3452
CORNÉLIO PROCÓPIO	168	209	232	201	206	1016
JAGUAPITÁ	99	120	123	135	144	621
CHARLES NAUFAL	91	95	99	89	91	465
SÃO SEBASTIÃO DA AMOREIRA	112	106	109	99	106	532
ANDIRÁ	112	135	152	116	144	659
CAMBARÁ	145	143	170	151	138	747
SANTO ANTONIO DA PLATINA	179	172	188	193	227	959
SIQUEIRA CAMPOS	115	126	162	140	159	702
ROLÂNDIA	379	402	459	462	460	2162
APUCARANA	263	324	331	292	338	1548
UBÁDO SUL	160	132	152	144	130	718
MAUÁ DA SERRA	299	343	364	300	328	1634
IBAITI	123	146	132	132	171	704
PORTO CAPIM	66	82	78	83	87	396
<b>TOTAL DA 2ª CIA PRv</b>	<b>2899</b>	<b>3206</b>	<b>3497</b>	<b>3242</b>	<b>3471</b>	<b>16315</b>
CASCADEL	358	420	488	512	430	2208
MAL. CÂNDIDO RONDON	122	137	137	141	202	739
GUAÍRA	65	107	93	135	141	541
PALOTINA	93	98	107	92	83	473
LINDOESTE	150	192	188	205	167	902
ASSIS CHATEAUBRIAND	135	139	151	136	158	719
SANTA HELENA	149	204	198	173	198	922
UBIRATÁ	114	152	191	159	191	807
<b>TOTAL DA 3ª CIA PRv</b>	<b>1186</b>	<b>1449</b>	<b>1553</b>	<b>1553</b>	<b>1570</b>	<b>7311</b>
BALANÇA (PEABIRU)	8	186	199	216	241	850
PARANAVAÍ	227	298	268	256	286	1335
LOANDA	88	135	121	126	128	598
CAMPO MOURÃO	263	223	236	202	286	1210
CRUZEIRO DO OESTE	257	294	325	340	379	1595
CIANORTE	189	279	239	247	314	1268
COLORADO	111	118	132	120	148	629
GOIOERÉ	105	134	161	121	141	662
PÉROLA	50	70	72	58	68	318
IGUARAÇU	101	141	146	166	181	735
CIDADE GAÚCHA	63	65	79	78	84	369
SÃO PEDRO DO IVAÍ	104	81	108	114	122	529
MARIALVA	539	625	539	486	559	2748
PORTO CAMARGO	34	52	72	53	57	268
<b>TOTAL DA 4ª CIA PRv</b>	<b>2139</b>	<b>2701</b>	<b>2697</b>	<b>2583</b>	<b>2994</b>	<b>13114</b>
FURNAS	600	590	593	554	647	2984
PIRAÍ DO SUL	344	277	292	292	275	1480
GUARAPUAVA	140	167	205	209	197	918
ITA NGA	197	189	193	181	190	950
IRATI	315	360	389	393	419	1876
ARAPOTI	252	204	239	236	219	1150
IMBAÚ	454	465	547	407	502	2375
VENTANIA	30	78	102	93	78	381
<b>TOTAL DA 5ª CIA PRv</b>	<b>2332</b>	<b>2330</b>	<b>2560</b>	<b>2365</b>	<b>2527</b>	<b>12114</b>
PATO BRANCO	264	301	301	229	239	1334
CAMPO ALTO	66	68	97	62	48	341
PALMAS	140	159	135	106	114	654
CHOPINZINHO	243	237	263	240	223	1206
ESPIGÃO ALTO	93	108	108	81	97	487
FRANCISCO BELTRÃO	353	408	400	403	373	1937
PLANALTO	294	314	296	299	311	1514
<b>TOTAL DA 6ª CIA PRv</b>	<b>1453</b>	<b>1595</b>	<b>1600</b>	<b>1420</b>	<b>1405</b>	<b>7473</b>

QUADRO 5 – NÚMERO DE ACIDENTES ATENDIDOS PELOS PPRVS

Fonte: BPRv

Nos últimos cinco anos, o índice de acidentes com vítimas no Paraná sofreu um aumento na ordem de 24%, enquanto o número de mortes não atingiu 0,5%. Já o número de feridos aumentou em 22,7%. Apesar do número de vítimas fatais não ter registrado grandes percentuais de aumento, são quase 1,7 mil pessoas perdendo suas vidas a cada ano nas rodovias paranaenses.

#### 4.2.4 Dados do Batalhão de Polícia Rodoviária

A Tabela 2 e a Figura 8 apresentam um demonstrativo da evolução do efetivo do BPRv no período de 2003 a 2007:

ANOS	PREVISTO EM QO	EXISTENTE	ATIVIDADES DE APOIO E ADM.	INDISPONÍVEL <sup>(1)</sup>	NÚMERO DE PPRV	DISPONÍVEL POLICIAMENTO OSTENSIVO	MÉDIA DE POLICIAIS P/PPRV <sup>(2)</sup>
2003		900	86	138		676	10,6
2004		892	65	76		751	11,7
2005	852	906	55	78	64	773	12,1
2006		940	74	121		745	11,6
2007		936	76	99		761	11,9

<sup>(1)</sup> Férias, licença especial, em licença para tratamento de saúde.  
<sup>(2)</sup> Efetivo dividido em três grupos aplicados em escalas de 24h x 48h

TABELA 2 – EVOLUÇÃO DO EFETIVO DO BPRV E SUA APLICABILIDADE

Fonte: 1ª. seção BPRv

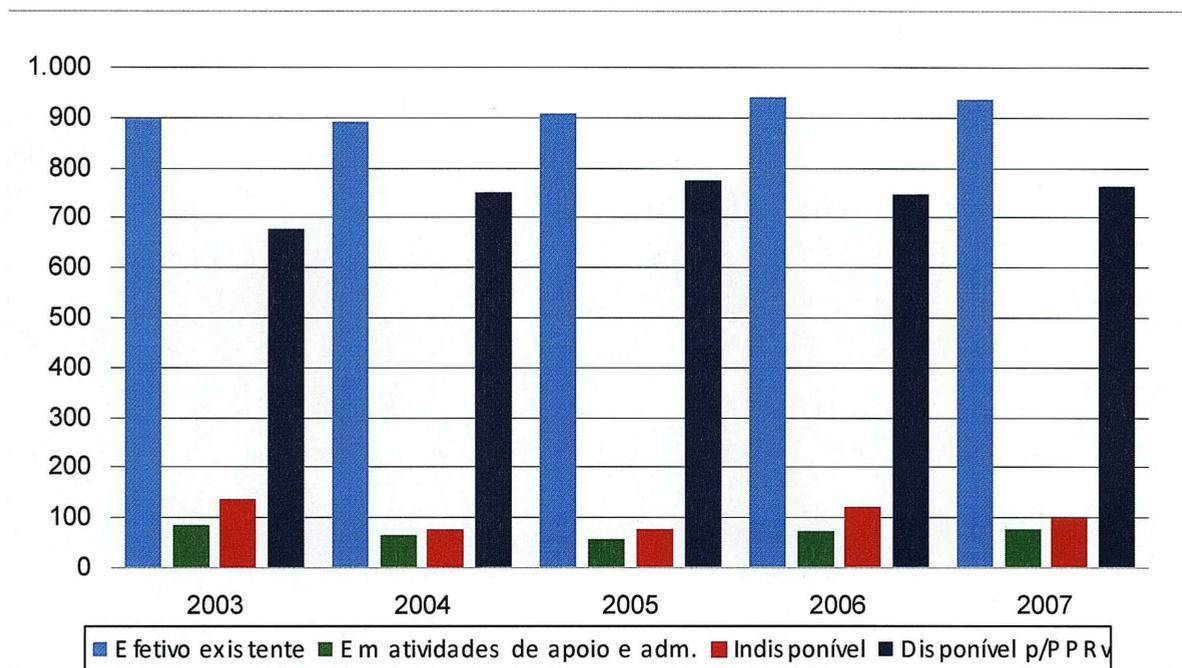


FIGURA 8 – EFETIVO DO BPRV E SUA APLICABILIDADE (2003 – 2007)

Fonte: 1ª. seção BPRV

O Quadro 6 apresenta a distribuição do efetivo de policiais-militares por posto, atividade e viaturas, motos e automóveis, de cada subunidade do BPRV, que estão diretamente vinculados ao atendimento da sociedade.

APLICAÇÃO DOS RECURSOS DO BPRV SUBUNIDADES OPERACIONAIS					
CIA PRV	POSTO	TOTAL	EFETIVO		VIATURA
			ADMINISTRATIVO	OPERACIONAL	QUANTIDADE
CARGA HORÁRIA			0800H – 1730H	24 HORAS	
1ª CIA PRV	ALEXANDRA	7	1	2	2
	ALMIRANTE TAMANDARÉ	7	1	2	2
	ARAUCÁRIA	7	1	2	2
	CONTORNO SUL - CURITI- BA	10	1	3	2
	COROADOS	9	0	3	1
	GRACIOSA	7	1	2	2
	GUARATUBA	4	1	1	1
	LAPA	7	1	2	2
	PONTAL DO PARANÁ	7	1	2	2
	SÃO LUIZ DO PURUNÃ	10	1	3	1
	SÃO MATEUS DO SUL	7	1	2	2
	UNIÃO DA VI- TÓRIA	7	1	2	1

CONTINUA

					CONTINUAÇÃO
2ª CIA PRV	ANDIRÁ	9	1	2	1
	APUCARANA	8	2	2	3
	CAMBARÁ	14	2	4	3
	CHARLES NAUFAL	7	1	2	2
	CORNÉLIO PROCÓPIO	8	2	2	2
	IBAITI	8	2	2	1
	IBIPORÁ	12	0	4	2
	JAGUAPITÁ	7	1	2	1
	MAUÁ DA SERRA	7	1	2	2
	PORTO CAPIM	7	1	2	2
	PORTO UBÁ DO SUL	8	2	2	1
	ROLÂNDIA	9	0	3	2
	S. ANTONIO DA PLATINA	9	0	3	2
	S. SEBASTIÃO DA AMOREIRA	7	1	2	1
	SIQUEIRA CAMPOS	8	2	2	1
3ª CIA PRV	ASSIS CHATE- AUBRIAND	14	2	4	2
	CASCADEL	18	1	5	4
	GUAÍRA	17	2	5	2
	LINDOESTE	16	1	5	2
	PALOTINA	11	2	3	2
	QUATRO PON- TES	14	2	4	2
	UBIRATÁ	16	1	5	2
	SANTA HELE- NA	13	1	4	2
4ª CIA PRV	CAMPO MOU- RÃO	12	0	4	3
	CIANORTE	13	1	4	1
	CIDADE GAÚ- CHA	9	0	3	1
	COLORADO	8	2	2	1
	CRUZEIRO DO OESTE	12	0	4	2
	GOIOERÊ	8	2	2	1
	IGUARAÇU	11	2	3	1
	LOANDA	8	2	2	2
	MARIALVA	19	1	6	4
	PARANAÍ	14	2	4	3
	PEABIRU	12	0	4	2
	PÉROLA	4	1	1	1
	PORTO CA- MARGO	8	2	2	1
	SÃO PEDRO DO IVAÍ	8	2	2	1
5ª CIA	ARAPOTI	10	1	3	2
	FURNAS	13	1	4	3

PRV	GUARAPUAVA	11	2	9	2
	IMBAÚ	10	1	3	2
	IRATI	11	2	3	2
	PIRAÍ DO SUL	10	1	3	2
	PITANGA	10	1	3	2
CONTINUA CONTINUAÇÃO					
	VENTANIA	10	1	3	1
6ª CIA PRV	CAMPO ALTO	6	0	2	2
	CHOPINZINHO	7	1	2	3
	ESPIGÃO ALTO DO IGUAÇU	6	0	2	2
	FRANCISCO BELTRÃO	9	0	3	4
	PALMAS	7	1	2	2
	PATO BRANCO	8	2	2	2
	PLANALTO	9	0	3	2
<b>TOTAL</b>		<b>620</b>	<b>72</b>	<b>186</b>	<b>123</b>

QUADRO 6 – APLICAÇÃO DOS RECURSOS DO BPRV POR POSTO (2008)

FONTE: 1ª e 3ª Seção BPRV

Em relação ao efetivo do BPRV, é possível constatar que, nos últimos cinco anos, apesar da evolução da frota de veículos no Estado, este não sofreu praticamente nenhuma evolução, já que se manteve com média de 915 policiais militares.

Do efetivo disponível em 2007 no BPRV, 3,7% eram aplicados nas atividades administrativas (seções do EM, estatística, telefonistas, operadores de rádio, entre outros); 3,4% destinam-se a compor a ROTAM (equipes de policiais rodoviários destacados para exercício de fiscalização volante nas rodovias sob jurisdição do BPRV, os quais, em virtude do pequeno efetivo disponível, operam em dias e horários inopinados, como forma de suprir a carência e a extensão de rodovias afeta a cada um).

As EPET consomem 1% do efetivo e, muito embora não tenham ligação direta com a atividade de policiamento ostensivo, exercem um papel fundamental na educação de trânsito para futuros motoristas.

Férias, licença especial, licença para tratamento de saúde e em cursos de especialização geram indisponibilidade de 10,6% do efetivo atual.

Para o cumprimento das escalas nos PPRv é disponibilizado atualmente 81,3% do efetivo do batalhão, correspondendo a 761 integrantes. Considerando que as escalas de serviço praticadas são de 24 horas de atividade por 48 horas de repouso, o efetivo médio aplicado em cada jornada de trabalho não chega a quatro policiais por posto.

Segundo a 1ª. Seção do EM do BPRv a carência de efetivo atingiu um patamar que leva o comando da unidade a aplicar o comandante de uma das companhias de polícia rodoviária (1ª. Cia BPRv) em funções de chefia de mais duas seções do EM do batalhão.

O efetivo aplicado em cada jornada de trabalho nos PPRv é responsável pela fiscalização de veículos, documentos, excesso de velocidade, embriaguez, entre outras atividades inerentes ao trabalho do policial rodoviário em trechos rodoviários que ultrapassam os quatrocentos quilômetros.

O Quadro 7 apresenta a distribuição das rodovias estaduais e federais pelos quais são responsáveis os postos de Polícia Rodoviária e suas extensões em quilometragem .

CIA	POSTO	RODOVIAS	TOTAL KM
1ª	Alexandra	PR 508 / PR 412 / MUNICIPAL /	37+300 m
1ª	Almirante Tamandaré	PR 092 / PR 340 / PR 417 / PR 418 / PR 506 / PR 509	212+200 m
1ª	Araucária	BR 476 / PR 281 / PR 419 / PR 420 / PR 423 / PR 510 / PR 511	179+900 m
1ª	Contorno Sul	BR 277 / BR 376 / PR 418 / PR 510 / PR 090	135+600 m
1ª	Coroados	PR 412	39+600 m
1ª	Graciosa	PR 410 / PR 411 / PR 408 / PR 340 / PR 405 / PR 404 / PR 506 / PR 415 / PR 340 / PR 405 / PR 400	224,0
1ª	Guaratuba	PR 412	5+800 m
1ª	Lapa	BR 476 / PR 427 / PR 433 / PR 512	216,0
1ª	Pontal do Paraná	PR 412 / PR 407	74,0
1ª	São Luiz do Purunã	BR 277 / BR 376 / PR 423	110,0
1ª	São Mateus do Sul	BR 476 / PR 151 / PR 364 / PR 281 / PR 160 / PRT 153	281+500 m
1ª	União da Vitória	BR 153 / BR 476 / PR 170 / PR 446 / PR 447 / PRT 280	396+800 m
2ª	Andirá	PR 518 / PR 517 / BR 369 / PR 436 / PR 519 / PR 092	163+110m
2ª	Apucarana	BR 369 / BR 376 / PR 170 / PR 532 / PR 539 / PR 654 /	189+550 m

MUNICIPAL			
2ª	Cambará	BR 153 / BR 369 / PR 431 / PR 858 / PR 515 / PR 151	165+700 m
2ª	Charles Naufal	PR 323 / PR 160 / PR 443 / PR 445 / PR 442 / PR 437	130+560 m
2ª	Cornélio Procópio	BR 369 / PR 518 / PR 160 / PR 442 / PR 525 / PR 218	170+750 m
2ª	Ibaiti	BR 153 / BR 272 / PR 160 / PR 435 / PR 436 / PR 531 / PR 960 / PR 961 / PR 963	328+650 m
CONTINUA			
CONTINUAÇÃO			
2ª	Ibiporã	PR 538 / PR 545 / PR 218 / PR 090 / PR 445 / PR 323 / BR 369	322+230 m
2ª	Jaguapitã	PR 170 / PR 218 / PR 340 / PR 454 / PR 534	156+500 M
2ª	Mauá da Serra	PRT 272 / BR 376 / PR 445	322+230 m
2ª	Porto Capim	PR 090 / PR 170 / PR 340 / PR 437 / PR 445 / PR 450 / PR 537 / PR 543	172+600m
2ª	Porto Ubá do Sul	BR 272 / BR 466 / PR 082 / PR 170 / PR 451 / PR 453 / PR 535 / MUNICIPAL	298+400 m
2ª	Rolândia	BR 369 / BR 444 / PR 218 / PR 323	87+600 m
2ª	Santo Antonio da Platina	BR 153 / PR 092 / PR 151 / PR 436 / PR 439 / PR 218	261+670 m
2ª	São Sebastião da Amoreira	PR 160 / PR 218 / PR 090 / PR 525	155+500 m
2ª	Siqueira Campos	BR 272 / PR 151 / PR 092 / PR 218 / PR 422 / PR 424	231+450 m
3ª	Assis Chateaubriand	PR 180 / PR 239 / PR 317 / PR 364 / PR 486 / PR 575 / PR 581	235+920 m
3ª	Cascavel	BR 369 / BR 467 / PR 180 / PR 317 / PR 471 / PR 474 / PR 484 / PR 486 / PR 573 / PR 585 / PR 875	459+390 m
3ª	Guaíra	PR 323 / PR 487 / PR 364 / BR 272 / BR 163 / Acesso Ponte / Ponte	123+135 m
3ª	Lindoeste	PRT 163 / PR 180 / PR 484 / PR 586 / PR 592	161+702 m
3ª	Mal Cândido Rondon	BR 163 / PRT 467 / PRT 163 / PR 239 / PR 491 / PR 495 / PR 589	171+120 m
3ª	Palotina	PR 491 / PR 873 / PR 182 / PR 364	137+720 m
3ª	Santa Helena	PR 317 / PR 488 / PR 495 / PR 497 / PR 585 / PR 870 / PR 874 / PR 590	300+990 m
3ª	Ubiratã	BR 369 / PR 472 / PR 239 / PR 468 / PR 471 / PR 474 / PR 364 / PR 574	283+400 m
4ª	Campo Mourão	BR 158 / BR 272 / BR 369 / BR 487 / PR 082 / PR 317 / PR 465 / PR 471 / PR 549 / PR 553 / PR 558 / PR 567	479+300 m
4ª	Cianorte	PR 323 / PR 082 / PR 498 / PR 479 / PR 558 / PR 567	197,0 m
4ª	Cidade Gaúcha	PR 492 / PR 082 / PR 482 / PR 180 / PR 576	162+070 m
4ª	Colorado	PR 317 / PR 371 / PR 340 / PR 461 / PR 463 / PR 464 / PR 542 / PR 750 /	312+470 m
4ª	Cruzeiro do Oeste	PR 180 / PR 323 / PR 468 / PR 477 / PR 479 / PR 482 / PR 486 / PR 580 / PR 680 / PR 681 / BR 487	431+470 m
4ª	Goioerê	PR 180 / BR 272 / PR 317 / PR 468 / PR 472 / PR 479 / PR 468	233+310 m
4ª	Iguaraçu	PR 218 / PR 317 / PR 454 / PR 458 / PR 461 / PR 548 / PR 550	289+400 m
4ª	Loanda	BR 376 / PR 182 / PR 218 / PR 478 / PR 480 / PR 485 / PR 557 / PR 569 / PR 576 / PR 577	436+200 m
4ª	Marialva	BR 376 / PR 317 / PR 323 / PR 551 / PR 552 / PR 554 / PR 444 / PR 455 / PR 456 / PR 895 / PR 896	269+630 m
4ª	Paranavaí	BR 376 / BR 158 / PR 180 / PR 218 / PR 492 / PR 494 / PR 555 / PR 556 / PR 557 / PR 559 / PR 561 / PR 498 / PR 554	562+550 m
4ª	Pérola	PR 182 / PR 485 / PR 487 / PR 489 / PR 490 / PR 587	185+770 m
4ª	Porto Camargo	PR 082 / PR 182 / PR 485 / BR 487 / PR 489 / PR 969	142+680 m
4ª	São Pedro do Ivaí	BR 369 / PRT 369 / PR 549 / PR 082 / PR 546 / PR 457 / PR 453	191+450 m
5ª	Arapoti	PR 092 / PR 151 / PR 239 / PR 422 / BR 272	310,0 m

5ª	Furnas	BR 376 / PR 151 / PR 513 / PR 438 / BR 487	242,0m
5ª	Guarapuava	BR 466 / PR 170 / PR 364 / PR 540	232+150 m
5ª	Imbaú	BR 376 / BR 153 / BR 487 / PR 160 / PR 239 / PR 340 / PR 441	584,0 m
5ª	Irati	BR 277 / PRT 153 / PR 460 / PR 364 / PR 438 / PR 522	411+050 m
CONTINUA			
CONTINUAÇÃO			
5ª	Piraí do Sul	PR 090 / PR 151 / PR 340	360,0 m
5ª	Pitanga	BR 466 / PR 239 / PR 460 / BR 466 / PR 485 / PR 456 / BR 158 / PR 364 / BR 487 / PR 462	393+450 m
5ª	Ventania	BR 153 / PR 090 / PR 239 / PR 160	209,0 m
6ª	Campo Alto	BR 280 / PR 459	94 + 700 m
6ª	Chopinzinho	BR 158 / PRT 158 / PR 281 / BR 373 / PR 493 / PR 475 / PR 562 / PR 566 / PR 570 / PR 560 / PR 662	444+550 m
6ª	Espigão Alto	PR 473 / PR 475 / PR 484	211+620 m
6ª	Palmas	PRT 280 / PR 449 / PR 459 /	164+640 m
6ª	Pato Branco	BR 158 / PRT 158 / PRT 280 / PR 281 / BR 373 / PR 493 / PR 562 / PR 918	215+570 m
6ª	Planalto	PRT 163 / PR 180 / PR 182 / PR 281 / PR 471 / PR 481 / PR 582 / PR 583 / PR 592 / PR 878 / PR 880 / PR 881 / PR 883 / PR 885 / PR 886 / PR 889	374+040 m

QUADRO 7 – RESPONSABILIDADE TERRITORIAL DOS POSTOS / BPRV (2008)

Fonte: 1ª e 3ª Seção BPRv

A Tabela 3 apresenta a relação entre a média de quilometragem de responsabilidade de cada posto de polícia rodoviária com sua capacidade, por equipe de policiais-militares rodoviários, para atender qualquer acidente dentro do trecho de rodovia estabelecido.

RESPONSABILIDADE TERRITORIAL POR EQUIPE RODOVIÁRIA				
	POSTO	KM	PMS POR TURNO DE TRABALHO	MÉDIA KM/PM
<b>1ª CIA PRV</b>	ALEXANDRA	37+300	1	37,3
	ALMIRANTE TAMANDARÉ	212+200	1	212,2
	ARAUCÁRIA	179+900	1	179,9
	CONTORNO SUL – CURITIBA	135+600	1,5	90,4
	COROADOS	39+600	1,5	26,4
	GRACIOSA	224,0	1	224
	GUARATUBA	5+800	1	5,8
	LAPA	216,0	1	216
	PONTAL DO PARANÁ	74,0	1	74
	SÃO LUIZ DO PURUNÃ	110,0	1,5	73,3
	SÃO MATEUS DO SUL	281+500	1	281,5
	UNIÃO DA VITÓRIA	396+800	1	396,8
<b>2ª CIA PRV</b>	ANDIRÁ	163+110	1	163,1
	APUCARANA	189+550	1	189,5
	CAMBARÁ	165+700	2	82,8
	CHARLES NAUFAL	130+560	1	130,5
	CORNÉLIO PROCÓPIO	170+750	1	170,7
	IBAITI	328+650	1	328,6
	IBIPORÃ	322+230	2	161,1
	JAGUAPITÃ	156+500	1	156,5

CONTINUA

				CONTINUAÇÃO
	MAUÁ DA SERRA	322+230	1	322,3
	PORTO CAPIM	172+600	1	172,6
	PORTO UBÁ DO SUL	298+400	1	298,4
	ROLÂNDIA	87+600	1,5	58,4
	S. ANTONIO DA PLATINA	261+670	1,5	174,4
	S. S. DA AMOREIRA	155+500	1	155,5
	SIQUEIRA CAMPOS	231+450	1	231,4
3ª CIA PRV	ASSIS CHATEAUBRIAND	235+920	2	117,9
	CASCADEL	459+390	2,5	183,7
	GUAÍRA	123+135	2,5	49,2
	LINDOESTE	161+702	2,5	64,6
	PALOTINA	171+120	1,5	114,0
	QUATRO PONTES	137+720	2	68,8
	UBIRATÁ	300+990	2,5	120,3
	SANTA HELENA	283+400	2	141,70
4ª CIA PRV	CAMPO MOURÃO	479+300	2	238,6
	CIANORTE	197,0	2	98,5
	CIDADE GAÚCHA	162+070	1,5	108
	COLORADO	312+470	1	312,4
	CRUZEIRO DO OESTE	431+470	2	215,7
	GOIOERÊ	233+310	1	233,3
	IGUARAÇU	289+400	1,5	192,9
	LOANDA	436+200	1	436,2
	MARIALVA	269+630	3	89,8
	PARANAÍ	562+550	2	278,5
	PÉROLA	185+770	0,5	371,2
	PORTO CAMARGO	142+680	1	142,6
	SÃO PEDRO DO IVAÍ	191+450	1	191,4
5ª CIA PRV	ARAPOTI	310,0	1,5	206,6
	FURNAS	242,0	2	141
	GUARAPUAVA	232+150	4,5	51,5
	IMBAÚ	584,0	1,5	389,3
	IRATI	411+050	1,5	274
	PIRAÍ DO SUL	360,0	1,5	240
	PITANGA	393+450	1,5	262,2
	VENTANIA	209,0	1,5	139
6ª CIA PRV	CAMPO ALTO	94 + 700	1	94,7
	CHOPINZINHO	444+550	1	444,5
	ESPIGÃO ALTO DO IGUAÇU	211+620	1	211,6
	PALMAS	164+640	1	164,6
	PATO BRANCO	215+570	1	215,5
	PLANALTO	374+040	1,5	249

TABELA 3 – DEMONSTRATIVO DE RESPONSABILIDADE TERRITORIAL POR EQUIPE DE ATENDIMENTO DE OCORRÊNCIAS)

FONTE: Pesquisa de campo

Segundo o Setor de Planejamento do BPRv, no atendimento a acidentes nas rodovias o policial rodoviário consome em média três horas para elaboração do BO-AT para os acidentes sem vítimas e seis horas quando da existência de vítimas, po-

dendo esse tempo se estender por várias horas a mais, quando do acompanhamento de prisões em flagrante delito, fato que não tem sido raro.

Além das demandas formais de preenchimento de toda a documentação, existe a grande quilometragem sob responsabilidade de cada posto. As quilometragens descritas que extrapolam um raio de 80 km de distância devem ser motivo de preocupação e estudo a fim de que se verifique a qualidade do serviço que se está prestando, principalmente em casos de emergência.

#### 4.2.5 Realização de operações do BPRv

O BPRv apóia as demais unidades policiais-militares em ações que exijam grande mobilização policial, ou de maneira direta quando as ações do policiamento ostensivo convencional invade a área jurisdicional do policiamento rodoviário. Trabalha em conjunto também com outros setores que se utilizam das rodovias como local de desenvolvimento de suas atividades. Exemplificando: Polícia Civil, Polícia Federal, Receita Estadual e Federal, Secretaria do Meio Ambiente, Defesa Civil, entre outras.

<b>COMPANHIAS BPRV – APOIO AOS OUTROS ÓRGÃOS</b>						
		<b>2003</b>	<b>2004</b>	<b>2005</b>	<b>2006</b>	<b>2007</b>
1ª CIA	Organizações Policiais-Militares	62	49	22	100	411
	Outras organizações	255	331	404	587	999
2ª CIA	Organizações Policiais-Militares	25	46	29	49	198
	Outras organizações	389	485	499	819	2501
3ª CIA	Organizações Policiais-Militares	33	35	24	26	139
	Outras organizações	867	1215	1320	892	790
4ª CIA	Organizações Policiais-Militares	75	78	65	49	266
	Outras organizações	1308	2056	1856	1655	2490
5ª CIA	Organizações Policiais-Militares	26	36	33	41	433
	Outras organizações	534	563	1764	817	2802
6ª CIA	Organizações Policiais-Militares	10	17	14	16	47
	Outras organizações	187	365	299	160	329
<b>TOTAL</b>	Organizações Policiais-Militares	<b>231</b>	<b>261</b>	<b>187</b>	<b>281</b>	<b>1.494</b>
	Outras organizações	<b>3.540</b>	<b>5.015</b>	<b>6.122</b>	<b>4.930</b>	<b>9.911</b>

QUADRO 8 – APOIO DAS CIAS PRV A OUTROS ÓRGÃOS

Fonte: 3ª Seção BPRv

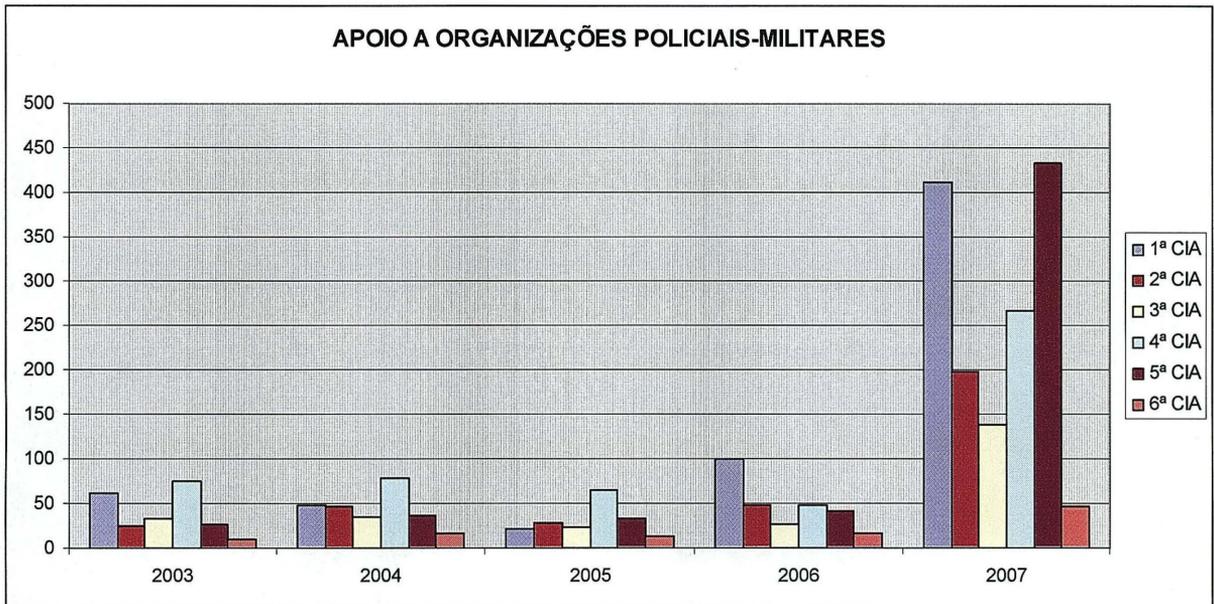


FIGURA 9 – APOIO DO BPRV A ORGANIZAÇÕES POLICIAIS MILITARES  
 Fonte: 3ª Seção BPRV

Além do apoio dado as instituições militares, como demonstrado no Quadro 8 e Figura 9, e das atividades atinentes ao policiamento rodoviário, o efetivo disponibilizado nos PPRv é também, costumeiramente, levado a prestar apoio às ações desenvolvidas por outros órgãos governamentais, tais como Receita Federal e Estadual, Exército Brasileiro, Secretaria de Estado de Abastecimento (SEAB), Empresa Paranaense de Classificação de Produtos (CLASPAR), Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transporte (DNIT), Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), Instituto Ambiental do Paraná (IAP), Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (IBAMA) e Departamento de Estradas e Rodagem (DER), particularmente nas EPET e na atuação da Coordenadoria de Concessão e Pedagiamento (CCP) e da Coordenadoria de Programação e Acompanhamento de Obras e Serviços (CPAO), as Concessionárias de Rodovias, a Defesa Civil, as operações de reintegração de posse, os atos do Programa Paraná em Ação e os eventos desportivos realizados nas rodovias estaduais.

#### 4.2.6 Demonstrativo operacional por Cia PRv

Em razão de pertencer a uma instituição responsável pela segurança pública, o BPRv, embora tenha missão dirigida ao trânsito, não pode se furtar de atuar além de sua missão primeira, também como um agente garantidor da paz social atuando sempre quando um crime ou uma contravenção for cometida. Em suas milhares de abordagens o policial-militar rodoviário se depara com situações de crime em que atua então como um agente repressor do Estado e efetua as prisões e apreensões.

O Quadro 9 apresenta as prisões e apreensões realizadas pelos integrantes do BPRv nos três últimos anos:

TIPO DE CRIME	PRISÕES E APREENSÕES		
	2006	2007	2008*
Crimes de trânsito (Arts. 302, 303, 304, 305, 307, 308, 309, 310 e 311 do CTB)	120	44	50
Crime de trânsito (Art. 306)	151	164	77
Adulteração CRLV	5	5	0
CNH falsa	11	5	1
Direção perigosa	0	4	2
Documento falso (uso)	0	30	5
Estelionato	2	5	10
Encaminhamento de menor	29	21	0
Furto	2	13	0
Identidade falsa	4	7	1
Mandado de prisão	0	19	8
Porte / Uso de drogas	0	2	0
Receptação	2	5	0
Roubo	0	10	4
Roubo a ônibus	0	0	0
Veículo chassi lixado / Adulterado	1	5	0
Veículo recuperado	67	59	12
Veículo placas clonadas	3	2	50
Contrabando / Descaminho	83	827	331
Drogas	253	290	202
Armas	61	87	46
Total de prisões / apreensões	784	1604	799

QUADRO 9 – PRISÕES E APREENSÕES REALIZADAS PELO BPRV

Fonte: 3ª Seção BPRv

\* Dados de janeiro a junho de 2008

#### 4.2.7 Ações educativas da polícia rodoviária

Para ficar fora das estatísticas basta recorrer a um termo trivial para preservação da vida em sua plenitude: prevenção. No trânsito, motoristas, passageiros e pedestres são os responsáveis pela redução da violência nas ruas e estradas.

O Batalhão de Polícia Rodoviária faz prevenção investindo na realização de campanhas educativas como forma de garantia da preservação da vida. Então, vale-se de parcerias tanto para obtenção de recursos financeiros para produção de informativos, para utilização dos meios de comunicação em massa, quanto para a disponibilização de serviços de outras entidades parceiras para execução de suas campanhas como universidades, demais órgãos governamentais, entre outros.

O Quadro 10 e a Figura 10 demonstram o número de ações educativas realizadas por todas as companhias do Batalhão de Polícia Rodoviária e seus participantes nos anos de 2003 a 2007.

<b>COMPANHIAS BPRV – AÇÕES DE PREVENÇÃO</b>						
		<b>2003</b>	<b>2004</b>	<b>2005</b>	<b>2006</b>	<b>2007</b>
1ª CIA	Ações educativas	4	0	0	16	105
	Participantes	330	0	0	487	6.825
2ª CIA	Ações educativas	17	19	28	41	330
	Participantes	1.339	1.085	2.982	2.378	27.093
3ª CIA	Ações educativas	8	16	16	4	165
	Participantes	532	1.382	1.203	214	6.348
4ª CIA	Ações educativas	2	14	28	22	1.276
	Participantes	200	1.671	2.479	2.463	38.078
5ª CIA	Ações educativas	0	0	1	1	368
	Participantes	0	0	60	54	19.722
6ª CIA	Ações educativas	12	1	3	3	68
	Participantes	734	22	129	215	5.058
<b>TOTAL</b>	<b>Ações educativas</b>	<b>43</b>	<b>50</b>	<b>76</b>	<b>67</b>	<b>2312</b>
	<b>Participantes</b>	<b>3.135</b>	<b>4.160</b>	<b>6.853</b>	<b>5.811</b>	<b>103.124</b>

QUADRO 10 – AÇÕES DE PREVENÇÃO DAS COMPANHIAS DO BPRV

Fonte: 3ª Seção BPRV

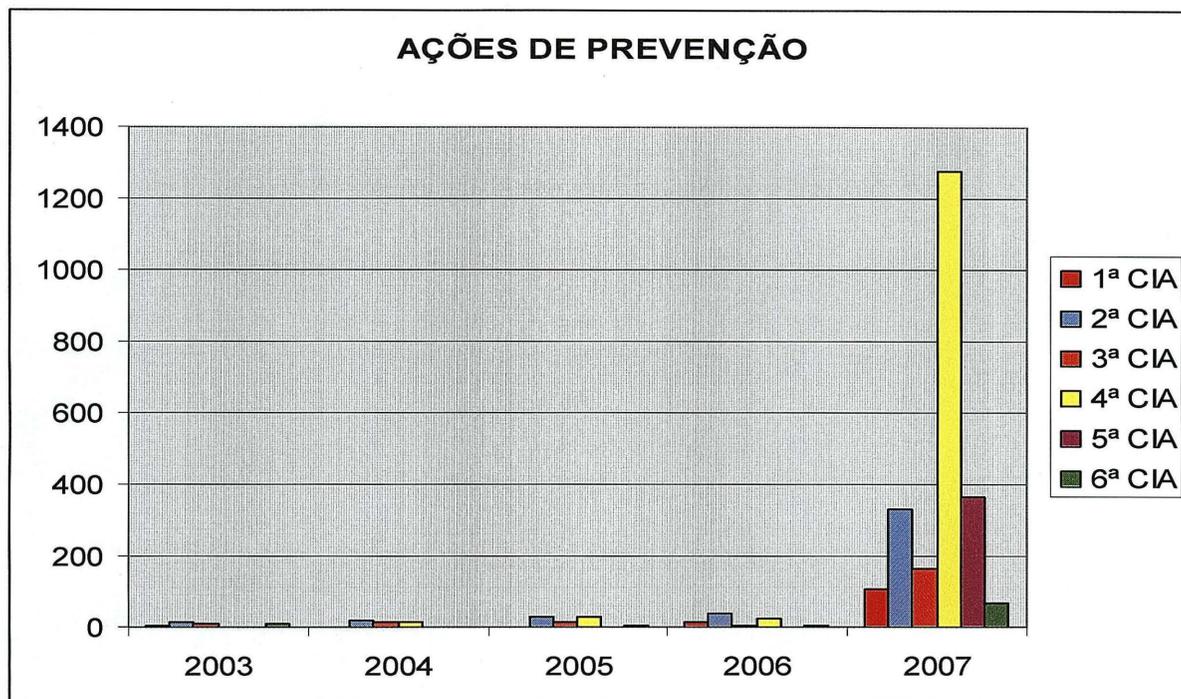


FIGURA 10 – AÇÕES DE PREVENÇÃO DAS COMPANHIAS DO BPRV  
 Fonte: 3ª Seção BPRV

Todas suas companhias desenvolvem campanhas e programas tais como:

a) Escola Prática Educativa de Trânsito: projeto que oferece aulas práticas de trânsito aplicadas às crianças de 4ª Série do Ensino Fundamental. Esse programa é realizado em parceria com Departamento de Estradas e Rodagens e as escolas. O BPRV disponibiliza cartilhas educativas, obtidas graças a parcerias com empresas, o instrutor, que é um policial-rodoviário preparado para o atendimento às crianças, enquanto a escola ajusta a grade horária dos alunos e os conduz até as instalações para recebimento da palestra.

b) Programa Itinerante – programa que se desenvolve em parceria com as Universidades, com alunos da área de enfermagem, medicina, fisioterapia e odontologia. Esse programa atinge os usuários das rodovias com a realização de exames de saúde, como medição de pressão arterial, acuidade visual, medição da taxa de glicose, aplicação de vacinas, etc. Seu público-alvo são os caminhoneiros, mas é aberto ao atendimento a todos que circulem pelas rodovias paranaenses.

c) Programa V.L.E.D – “Vendo, Lendo, Escrevendo e Desenhando” – é um programa de autoria do Soldado José Alvacir Borges. O V.L.E.D é constituído de quatro projetos:

- Matéria extracurricular – matéria aplicada por meio de cartilhas aos alunos das 3<sup>a</sup> e 4<sup>a</sup> séries;

- Hipomóvel sinalizado – sinalização de carroças de tração animal;

- Olimpíada de redação - concurso realizado nas escolas do Ensino Médio, que aplicam o projeto.;

- Produção de filmes educativos: voltados para a família, o trânsito e as drogas.

É divulgado durante todo o ano letivo seguinte à sua produção, uma vez por semana. Além das escolas, a divulgação ocorre também em clubes sociais, de serviços, salões comunitários, tendo como público-alvo os alunos do Ensino Médio, as famílias e convidados.

d) Semana Nacional do Trânsito – distribuição de folderes nas rodovias, intensificação das palestras nas escolas e de divulgação de atitudes de direção defensiva nos meios de comunicação.

e) Dia das Crianças, com brincadeiras, entrega da carteira de “patrulheiro mirim” às crianças.

f) Palestras em diversas empresas, no intuito de conscientizar os funcionários, visando diminuir o número de acidentes.

## 5 CONCLUSÃO

Não obstante a inexistência de fórmulas reconhecidas e aceitas como indicadores de sucesso na atividade de policiamento urbano e/ou rodoviário no Brasil, há que se considerar a existência de critérios para a fixação do número de policiais militares, relacionados a variáveis intervenientes.

No caso específico do BPRv, as variáveis que intervêm na sua atuação mais efetiva nas rodovias do Estado do Paraná foram claramente apresentadas por meio dos dados estatísticos relativos à evolução do índice de acidentes com vítimas, causadores de muitas mortes e feridos; a alta quilometragem atribuída a alguns PRVs; o aumento do número de veículos trafegando pelas rodovias e a presença de novos condutores pelas ruas e estradas do território paranaense.

É oportuno que fiquem evidenciadas no presente estudo as conseqüências gerais dos acidentes de trânsito, cujos elevados custos vão além da perda de vidas produtivas. Os acidentes são também participantes da degradação da saúde emocional dos motoristas. Embora não exista métrica para sua intensidade, é de conhecimento comum o impacto que a visualização de um acidente provoca em quem sofre e em quem assiste ao desastre. Os custos sociais e de saúde dos acidentes não englobam somente as elevadas taxas de ocupação de leitos hospitalares, como também geram uma seqüência de outros dispêndios, tudo em detrimento da comunidade e do Estado.

A legislação de trânsito brasileira é considerada como uma das melhores do mundo, em que as punições previstas são exemplares. Entretanto, os acidentes continuam ocorrendo e cada vez com maior intensidade.

Atribuir culpa ao aumento da frota de veículos no estado ou à malha rodoviária estadual que não sofreu praticamente nenhum aumento nos últimos anos possivelmente não seja condizente com a realidade, considerando-se que, paralelo a isso, as Concessionárias responsáveis pela administração de grande parte das rodovias estaduais têm investido maciçamente na sua melhoria nos últimos anos e os resultados são visíveis a qualquer motorista.

A indústria automobilística nacional vem sofrendo um processo evolutivo tal que os veículos são produzidos cada vez com maior tecnologia e capacidade de desenvolver alta velocidade, possivelmente até incompatível para a malha rodoviária disponibilizada atualmente. Por outro lado, a publicidade na busca por novos clientes tem sido voltada quase que exclusivamente à potência dos automóveis, contribuindo para inspirar os motoristas a desenvolver cada vez mais velocidade nas estradas, um comportamento até certo ponto induzido e passível de ser controlado apenas pela fiscalização constante.

Diante do aumento freqüente do índice de acidentes nas rodovias paranaenses é que o presente estudo buscou correlacioná-lo com o efetivo do BPRv disponibilizado para atuar na fiscalização, prevenção através da educação, de forma a possibilitar a apresentação de alternativas possíveis de amenizar a atual situação vivenciada.

Os objetivos foram alcançados, considerando a evidência de que medidas devem ser tomadas, no sentido de ser suprida a demanda constatada de policiais rodoviários mais próximos das comunidades mesmo que longe das rodovias, quando se trata de prevenir atua a fim de atingir públicos que no futuro serão os condutores, conscientizar os motoristas atuais com atuações nas empresas, utilizando-se dos meios de comunicação para massificação de campanhas de preservação da vida e

uso correto dos veículos, muito presentes nas rodovias estaduais, fiscalizando e punindo com o rigor da lei aqueles que a burlam e contribuem para a escalada cada vez maior do índice de acidentes.

O quadro organizacional atual do BPRv encontra-se visivelmente carente de incentivo de recursos humanos para que possa acentuar sua atuação nas rodovias paranaenses, já que atualmente seus serviços não acontecem com a qualidade desejada. Sua qualidade fica prejudicada em razão das distâncias a serem protegidas, do constante contato com fatores geradores de estresse como a solidão dos postos, a surpresa nas abordagens, a fatalidade e a violência dos acidentes. Além destes fatores existem as excepcionalidades surgidas na execução do serviço, como um flagrante policial que impinge o policial a permanecer por horas em excesso em razão das exigências formais, mas que são cumpridas em busca da excelência do seu dever institucional.

Diante do que foi apresentado, sugere-se a tomada das seguintes medidas, objetivando sanar o problema apresentado:

- 1) Elaborar estudo técnico envolvendo técnicos do DER e BPRv com intuito de reorganizar a localização dos PPRv no estado, analisando-se a necessidade criar novos postos, objetivando diminuir a extensão da malha rodoviária afeta a cada um na atual conjuntura;
- 2) Promover estudos técnicos envolvendo os setores de planejamento, pessoal, finanças da PMPR e BPRv, a fim de elaborar estudo da reclassificação do efetivo das subunidades objetivando otimização dos recursos humanos em função do atendimento com qualidade à sociedade, num primeiro momento da situação atual existente, até que se tenha concluso o estudo sugerido no item 1 do presente;

- 3) Elaborar um estudo observacional dos comportamentos do motorista nas rodovias do Estado do Paraná, objetivando determinar com que frequência o mesmo as utiliza, se dirige despreocupado com direção defensiva, cujas falhas envolvem desconsideração com o outro, excessivo egoísmo, direção perigosa e desobediências às normas, entre outros. Acredita-se que um estudo nesse nível possa ser contributivo para identificar comportamentos indevidos dos motoristas, possibilitando o desencadeamento de campanhas preventivas e educativas com vistas à diminuição do índice de acidentes.
- 4) Buscar parcerias para o desenvolvimento de campanhas educativas como instrumento na preservação da vida, com intensificação dos incentivos no que se refere ao desenvolvimento da prevenção através da educação com atingimento de objetivos a curto – novos condutores, campanhas pontuais como feriados nacionais, médio – campanhas perenes como uso do cinto de segurança, não falar ao celular enquanto dirige, dentre outras; e longo prazo - público infantil.
- 5) Criar uma base de dados utilizando-se dos recursos tecnológicos como instrumento de apoio na execução do serviço de policiamento rodoviário. O preciso registro das informações, principalmente o que se refere à acidentes e suas características, pode ser utilizado como um instrumento de reorganização geográfica do policiamento fixo e móvel, promovendo otimização dos recursos humanos e materiais. É de suma importância que exista compatibilidade e interação de dados entre os órgãos responsáveis pelas rodovias paranaenses, em especial DER e BPRv e todas suas subunidades, para que a base de dados seja de fato um instrumento eficaz no atendimento aos usuários das rodovias.

Encerrando o presente estudo, cabe a conclusão que, além de fazer parte desta gloriosa instituição, o Batalhão de Polícia Rodoviária da Polícia Militar do Paraná é um peça importantíssima nesta engrenagem.

Todos os levantamentos, dados, pesquisas indicam que o BPRv é útil para a sociedade, pois é uma organização que cumpre com seus objetivos. Neste contexto social, em que a velocidade não se encontra apenas nas rodovias, mas também na informação, o que o BPRv necessita é uma evolução na disposição de seus recursos humanos e, decorrente, em seus recursos materiais. O que não muda é sua nobre missão, seja pela prevenção ou repressão, de preservar vidas nas estradas deste grande Estado do Paraná.

## REFERÊNCIAS

ALMEIDA, K. S. de A. **Álcool versus direção veicular: um ponto de vista prático-doutrinário**. 2007, p. 1. Disponível em: <[www.perkons.com.br/arquivos/artigos/](http://www.perkons.com.br/arquivos/artigos/)>. Acesso em: 11 set. 2008.

ANDRADE, A. G. de. Nenhuma quantidade de álcool é segura para dirigir. **Associação Brasileira de Concessionárias de rodovias**, mar. 2007. Disponível em: <<http://www.abcr.org.br/>>. Acesso em: 13 set. 2008.

ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS (ANTP). **Trânsito no Brasil: Avanços e Desafios**. 18 set. 2007. São Paulo. Disponível em: <<http://www.portal1.antp.net/site/default.aspx>>. Acesso em: 17 jul. 2008.

AYMOREÉ, C. O. V. **Doutrina e emprego da Polícia Militar e os aspectos conjunturais**. Trabalho de Conclusão de Curso (Curso Superior de Polícia Militar). Polícia Militar do Estado de São Paulo. São Paulo, 1978.

BASTOS, Y. G. L. ; ANDRADE, S. M. de ; CORDONI JUNIOR, L. . Acidentes de trânsito e o novo código de trânsito brasileiro. **Informe Epidemiológico do SUS**, Brasília, v. 8, n. 2, 2000.

BRASIL. 1988. **Constituição da República Federativa do Brasil**. Brasília: Senado Federal, 1988.

\_\_\_\_\_. Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997. Institui o Código de Trânsito Brasileiro. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**. Brasília: Senado Federal, 1997.

\_\_\_\_\_. Lei nº 11.275, de 7 de fevereiro de 2006. Altera a redação dos arts. 165, 277 e 302 da Lei nº. 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**. Brasília: Senado Federal, 2006.

\_\_\_\_\_. Lei nº 11.705, de 19 de junho de 2008. Altera a Lei no. 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro e a Lei no. 9.294, que dispõe sobre as restrições ao uso e à propaganda de produtos fumígenos, bebidas alcoólicas, medicamentos, terapias e defensivos agrícolas, nos termos do § 4º. do art. 220 da Constituição Federal, para inibir o consumo de bebida alcoólica por condutor de veículo automotor, e dá outras providências. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**. Brasília: Senado Federal, 2008.

\_\_\_\_\_. Ministério das Cidades. DENETRAN. 2006. **Resultados dos estudos sobre impactos sociais e econômicos nos acidentes de trânsito nas rodovias brasileiras**. Disponível em: <<http://www.denatran.gov.br/>>. Acesso em: 10 set. 2008.

\_\_\_\_\_. \_\_\_\_\_. DENETRAN. **Registro Nacional de Acidentes e Estatísticas de Trânsito (RENAEST)**. Anuário Estatístico de Acidentes de Trânsito no Brasil, 2003 – 2007. Disponível em: <<http://www.denatran.gov.br/>>. Acesso em: 20 jul. 2008.

\_\_\_\_\_. Ministério dos Transportes. **Transporte terrestre**. Disponível em: <<http://www.transportes.gov.br/>>. Acesso em: 20 jul. 2008a.

\_\_\_\_\_. \_\_\_\_\_. Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes (DNIT). **Malha viária das redes estaduais, municipais e federais**. Disponível em: <<http://www.dnit.gov.br/>>. Acesso em: 18 jul. 2008b.

CENTER FOR DISEASE CONTROL AND PREVENTION (CDC). *Motor-vehicle safety: a 20<sup>th</sup> century public health achievement*. **JAMA**, v. 281, n. 22, p. 2080, 1999.

CONFORTO, L. A. **Administração de polícia ostensiva**. Curitiba: PMPR, 1998.

DUARTE, M. S. Morte zero nas estradas. **Agência Brasileira de Concessionárias de Rodovias (ABCR)**, abr. 2008. Disponível em: <<http://www.abcr.org.br/>>. Acesso em: 31 ago. 2008.

ESPÍRITO SANTO, A. do. Velocidade mata mais que prazer. **Trívia Philosophica**. Disponível em: <<http://www.hipoteses.com.br/>>. Acesso em: 8 set. 2008.

FOLEIS CARIZA. **O evento em relações públicas como estratégia de prevenção aos acidentes de trânsito nas rodovias: um estudo de caso na 4ª Cia. PRv. Maringá**. Maringá: UNIFAMMA – Faculdade Metropolitana de Maringá, 2007.

GIL, A. C. **Como elaborar projetos de pesquisa**. 3. ed. São Paulo: Atlas, 1996.

\_\_\_\_\_. **Métodos e técnicas de pesquisa social**. São Paulo: Atlas, 1999.

GOMES, L. F. Lei seca (Lei nº 11.705/2008). Exageros, equívocos e abusos das operações policiais. **Jus Navigandi**, Teresina, a. 12, n. 1842, 17 jul. 2008. Disponível em: <<http://jus2.uol.com.br/>>. Acesso em: 11 set. 2008.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **Contagem da população 2007**. Disponível em: <<http://www.ibge.gov.br/>>. Acesso em: 12 set. 2008.

INSTITUTO PARANAENSE DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO E SOCIAL (IPARDES). 2006. **Hospitalizações pelo SUS por número de internações, gastos, média de permanência e taxa de mortalidade, segundo os municípios – Paraná**. Disponível em: <<http://www.ipardes.gov.br/>>. Acesso em: 10 jul. 2008a.

\_\_\_\_\_. **Anuário Estatístico do Paraná**. 2006. Disponível em: <<http://www.ipardes.gov.br/>>. Acesso em 10 jul. 2008b.

LIMA, I. Projeto impactos sociais e econômicos dos acidentes de trânsito nas rodovias brasileiras. **Seminário seqüelas invisíveis dos acidentes de trânsito**. Brasília, jul. 2006.

MARÍN, L.; QUEIROZ, M. S. A atualidade dos acidentes de trânsito na era da velocidade: uma visão geral. **Cadernos de Saúde Pública**, v. 16, n. 1, p. 7-21, 2000.

MEIRELLES, A.; ESPÍRITO SANTO, L. E. do. **Policimetria: um modelo para alocação de efetivo, de ocorrências e atuação preventiva**. Belo Horizonte: PMMG, 1987.

MOUKARZEL P. E. **A utilização de radares eletrônicos nas rodovias estaduais de Santa Catarina**. Florianópolis: UNISUL, 1999.

ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS (ONU). 2007. **Relatório da Assembléia Mundial da Juventude e do Fórum Mundial dos Atores da Segurança Viária**. Disponível em: <<http://www.onu-brasil.org.br>>. Acesso em: 7 set. 2008.

ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DA SAÚDE (OMS). 2007. **Semana Mundial de Segurança Viária**. Genebra. Disponível em: <<http://www.onu-brasil.org.br>>. Acesso em: 7 set. 2008.

PARANÁ. DEPARTAMENTO DE TRÂNSITO DO PARANÁ (DETRAN). **Estatísticas de Trânsito do Paraná: Frota de veículos por tipo e município – 2008**. Disponível em: <<http://www.detran.pr.gov.br>>. Acesso em 15 jul. 2008.

PARANÁ. Lei Estadual nº. 15.353, de 22 de dezembro de 2006. Fixa o efetivo da Polícia Militar do Paraná em 21.047 militares estaduais, conforme especifica e adota outras providências. **Diário Oficial [do] Estado do Paraná**. Curitiba, 2006.

\_\_\_\_\_. Decreto nº. 5.000, de 22 de junho de 2005. Aprova os Quadros de Organização (QO) da Polícia Militar do Paraná. **Diário Oficial [do] Estado do Paraná**, Curitiba, 2006.

\_\_\_\_\_. Tribunal de Justiça do Estado do Paraná. Varas de Delitos de Trânsito. **A justiça no trânsito – Informativo nº 1**. Curitiba, 2002.

\_\_\_\_\_. Secretaria de Estado de Segurança Pública (SESP). Polícia Militar. Academia Policial Militar do Guatupê (APMG). **Nota de Instrução nº. 0011: Curso de Estratégia em Doutorado em Segurança Pública**. Curitiba, 2006a.

\_\_\_\_\_. \_\_\_\_\_. \_\_\_\_\_. Estado Maior. 1ª. Seção. **Análise do efetivo policial militar do Estado do Paraná**. Curitiba, 2006b.

\_\_\_\_\_. \_\_\_\_\_. \_\_\_\_\_. **Museu histórico Tenente Coronel Augusto de Almeida Garret**. Curitiba, 2008c.

\_\_\_\_\_. \_\_\_\_\_. \_\_\_\_\_. Batalhão de Polícia Rodoviária (BPRv). **3ª Seção EM. (planejamento), 1ª. seção EM (pessoal), seção de análise de causas de acidentes**. Curitiba, 2008b.

PEDROSA, F. L. N. Lei 11.705/08: O importante não é multar, é salvar vidas. **Agência Brasileira de Concessionárias de rodovias (ABCR)**, 2008. Disponível em: <<http://www.abcr.org.br/noticias>>. Acesso em: 11 set. 2008.

PEREIRA, J. C. Problema social e problema de saúde pública. **Revista Medicina HCFMRP-USP e CARL**, v. 19, n. 2, p. 75-87, 1986.

PHILIPPE, J. *et al.* 2007. **Violência no trânsito**. Disponível em: <D:\Monografias e Artigos\Francisco\Antenados - Violência no Trânsito.htm>. Acesso em: 8 set. 2008.

PORTO, M. **História da polícia brasileira**. 2008. Disponível em: <[http:// www. marcioporto. wordpress.com/](http://www.marcioporto.wordpress.com/)>. Acesso em: 20 jul. 2008.

RAMALHO, J. A. 2008. **Tolerância zero contra a violência**. Disponível em: <<http://www.estradas.com.br/>>. Acesso em: 12 set. 2008.

RICO, J. M.; SALAS, L. **Delito, insegurança do cidadão e polícia**. Rio de Janeiro:PMRJ, 1992.

SILVA, J. V. da; GALL, N. **Incentivos perversos e segurança pública**. 22. ed. São Paulo: Braudel Papers, 1999.

SINCLAYR, L. **Organização e técnica comercial: Introdução à Administração**. 21. Ed. São Paulo: Saraiva, 2001.

TOLEDO, F. de. **Administração de Pessoal: desenvolvimento de recursos humanos**. 7..ed. São Paulo: Atlas, 1989.

TRAUMANN, T. Paz na estrada. **Veja**. n. 1536, 1998, p. 68.

VERGARA, S. C. **Projetos e Relatórios de Pesquisa em Administração**. 5. ed. São Paulo: Atlas, 2004.

VIEIRA, L. A. **Projeto de Pesquisa e Monografia: O que é? Como se faz? Normas da ABNT** . 3. ed. Curitiba: Editora do Autor, 2004.

WAGNER, C. Na velocidade do rebite. **Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN)**, abr. 2008, imprensa. Disponível em: <<http://www2.cidades.gov.br/renaest/>>. Acesso em: 10 set. 2008.