



Produto & Produção, vol. 19, n.3, p.42-61. 2018

RECEBIDO EM 29/11/2018. ACEITO EM 05/09/2019.

Marcio Luiz da Costa Limeira
Brigada Militar, UERGS, Brasil
costalimeira@gmail.com

Roberto dos Santos Donato
Brigada Militar, UERGS, Brasil
donatodh@gmail.com

Análise dos acidentes de trânsito com morte de policial militar em serviço, no Rio Grande do Sul — de 2006 a 2016

Resumo

A segurança do trabalho dos policiais militares é uma questão essencial e, para que seja garantida, os servidores e as instituições policiais militares devem buscar sempre minimizar os riscos de morte, principalmente quando os agentes estão em ato de serviço. No entanto, muitos policiais ainda perdem sua vida no cumprimento de seu dever. O objetivo deste artigo é analisar os acidentes de trânsito com morte de policiais militares em serviço, no Rio Grande do Sul, de 2006 a 2016. A análise ocorreu nos registros referentes aos eventos com resultado de morte e, em específico, nos acidentes de trânsito que vitimaram policiais militares, levando em conta as informações dos sinistros, dos veículos, dos condutores e das vítimas fatais. Como resultado, concluiu-se que acidentes de trânsito apresentam-se como a principal causa de morte entre os integrantes da Brigada Militar na ativa, no Estado.

Palavras-chave: Acidente de trânsito; acidente de trabalho; policial militar

Abstract

The safety of military police officers is an essential issue, so, to make sure it will be guaranteed, both officers and military institutions must seek to minimize the risks of death, especially when the officers are working. However, many military police officers still lose their lives in the line of duty. This article aims at analyzing traffic accidents with deaths of military police officers on duty in the State of Rio Grande do Sul, from 2006 to 2016. The analysis was based on records of events that resulted in death, particularly the traffic accidents that killed police officers, taking into account information on accidents, vehicles, drivers and fatalities. As a result, it was concluded that traffic accidents are the leading cause of death among active duty military police officers in the State.

Keywords: traffic accident, occupational accident, military police officer

1. Introdução.

O trânsito trata da movimentação e da ocupação do espaço público, no qual se inserem todos os integrantes da sociedade, os quais devem cumprir regras de organização desse sistema complexo, com interesses e objetivos diferentes, gerando um panorama propício a desorganização e conflito, situação que se agrava a cada dia, com o aumento de pessoas e veículos circulando nas vias públicas. Assim,

Biavati (2007) conceitua trânsito como “o movimento e a circulação de pessoas em busca da satisfação de alguma necessidade, da sobrevivência, do lazer”.

Nesse contexto de desorganização e conflito, os acidentes surgem como consequência gravosa e onerosa, ceifando a vida de milhares de pessoas em nosso país anualmente, apresentando-se como um problema de saúde pública, diante dos altos índices de morbimortalidade e da consequente repercussão social (ALMEIDA, 2013; WAISELFISZ, 2013). Segundo a Organização Mundial da Saúde, no ano de 2016, 41.007 pessoas morreram em acidentes de trânsito no Brasil, representando uma taxa de 19,7 mortes por 100 mil habitantes (2018). Esse mesmo estudo destaca que os eventos de trânsito matam cerca de 1,35 milhão de pessoas no mundo e são a primeira causa de morte de crianças e jovens entre 5 e 29 anos de idade (WHO, 2018).

No Rio Grande do Sul, conforme dados do Departamento Estadual de Trânsito (Detran) do Estado, 1.680 pessoas morreram somente no ano de 2016, em decorrência de acidentes de trânsito, totalizando 19.408 pessoas no período de 2007 a 2016 (DETRAN-RS, 2017).

Além disso, em âmbito estadual, na mesma sociedade repleta de desordens e contrastes, encontra-se a Brigada Militar, polícia militar do Estado do Rio Grande do Sul, que tem a responsabilidade constitucional de exercer a polícia ostensiva e a preservação da ordem pública, executando ações, justamente nesse espaço, por meio de diferentes modalidades e processos de polícia ostensiva. Sendo responsáveis por garantir a segurança da população, os policiais militares têm o risco à sua vida como uma característica do desempenho de suas atividades (MINAYO, 2007).

Nesse panorama, também como vítimas das consequências graves que os acidentes de trânsito têm gerado na sociedade gaúcha, estão inseridos os integrantes da Brigada Militar. Nos últimos anos, conforme os dados disponíveis, um número expressivo de policiais militares tem morrido em decorrência de acidentes de trânsito, os quais se configuram como a principal causa de óbito dos militares estaduais em serviço.

Conforme Andrade (2000), os estudos de diagnósticos de mortes por causas externas, como o caso dos acidentes de trânsito, fornecem indicadores essenciais ao entendimento dos eventos, “proporcionando subsídios para a instalação de medidas que visem a reduzir este tipo de morte, geralmente evitável e prematura”.

Dessa forma, o presente artigo se propõe a caracterizar os acidentes de trânsito no Rio Grande do Sul, com policiais militares em serviço como vítimas fatais, no período de 2006 a 2016, com base na análise das circunstâncias em que ocorreram tais eventos. A análise dos indicadores que revestem esses acidentes é fundamental para a adoção de providências necessárias que aumentem a segurança dos policiais militares no trânsito, precipuamente quando no desempenho de suas atividades funcionais.

Portanto, estabeleceu-se o seguinte problema de pesquisa: quais as características dos acidentes de trânsito que têm como vítimas fatais policiais militares da Brigada Militar, no período de 2006 a 2016?

A casuística envolveu o exame dos registros policiais de 27 ocorrências que tiveram como resultado o óbito de 31 policiais militares em ato de serviço, no período determinado. A partir desse exame, foram identificadas as principais variáveis que envolveram os acidentes: os tipos de vias, os municípios, o mês de incidência, o dia da semana, o tipo de acidente, os veículos (tipo, espécie/categoria e tempo de utilização), os condutores (sexo, idade, tempo de habilitação e tempo de serviço como policiais militares) e as vítimas fatais policiais militares (sexo, idade, tempo de serviço e condição no acidente), seguindo-se o padrão de análise de acidentes fatais utilizado pelo Detran-RS desde 2007 (Detran-RS, 2017).

Primeiramente, buscou-se o quantitativo e a identificação das ocorrências com policiais militares vítimas de acidentes de trânsito por meio do Estado-Maior da Brigada Militar. A seguir, foi realizado o exame individual de cada um dos registros das ocorrências, fazendo-se uma análise quantitativa e qualitativa das variáveis descritas referentes às circunstâncias dos fatos, considerando-se os dados dos históricos dos registros. Por conseguinte, quanto aos aspectos metodológicos, optou-se pela utilização da análise documental e pelo estudo de casos, utilizando-se o método indutivo de análise. Quanto ao método indutivo, Gil (2008) destaca a sua importância para a construção do conhecimento das ciências sociais, considerando que “serviu para que os estudiosos da sociedade abandonassem a postura especulativa e se inclinassem a adotar a observação como procedimento indispensável para atingir o conhecimento científico”, completando que, por influência da indução “é que foram definidas

técnicas de coleta de dados e elaborados instrumentos capazes de mensurar os fenômenos sociais” (GIL, 2008).

Portanto, por meio da indução, método que parte dos fatos particulares, a partir da coleta dos dados dos casos específicos, para posterior aplicação de forma geral, valeu-se do meio técnico observacional e o método estatístico, a fim de, considerando a quantificação das situações e suas características, realizar a avaliação dos acontecimentos que envolvem a morte dos policiais militares em acidentes de trânsito, considerando a pesquisa documental dos registros policiais referentes aos fatos.

Destarte, o artigo traz, primeiramente, uma fundamentação acerca dos acidentes de trânsito e dos acidentes dos policiais militares em serviço e, após a exposição doutrinária, segue-se a apresentação dos resultados, mostrando-se os dados das variáveis que envolveram os eventos, a fim de permitir uma identificação dos principais aspectos que levaram aos fatos.

2. Acidentes de trânsito.

O Código de Trânsito Brasileiro (CTB), expresso na Lei Federal n.º 9.503, de 23 de setembro de 1997, apresenta em seu Art. 1.º, § 1.º, a definição de trânsito como “a utilização das vias por pessoas, veículos e animais, isolados ou em grupos, conduzidos ou não, para fins de circulação, parada, estacionamento e operação de carga e descarga”. Dessa forma, o conceito legal engloba todas as formas de locomoção (a pé ou por meio de veículos ou animais), não importando o tipo de via ou como é utilizada, tratando-se do movimento (deslocamento) de veículos, de pedestres e de animais nas vias (RIZZARDO, 2004).

Logo, observa-se que o sistema de trânsito abarca os aspectos do cotidiano da sociedade, visto que é um meio de interação entre as pessoas. Contribui Lima (2001), quando afirma que o direito de ir e vir, a ocupação do espaço público e a convivência social nesse espaço são imprescindíveis para se compreender a dimensão do significado da palavra trânsito.

Cabe observar os aspectos históricos que remetem a uma evolução em ritmo extraordinário do cenário nas grandes cidades, especialmente depois do surgimento dos veículos com tecnologia a motor, no final do século XIX. Ao mesmo tempo, a partir da Revolução Industrial, ocorria o fenômeno da urbanização, o qual modificou o ambiente de forma muito célere (VASCONCELLOS, 1981).

Quanto a esse panorama, Owen (1971) afirma que o crescimento desenfreado da população e a urbanização da sociedade, especialmente após a Revolução Industrial, transformaram o trânsito em um dos maiores problemas urbanos. O autor reporta os primeiros problemas de trânsito urbano ao século XIX, na Inglaterra, quando a classe operária deslocou suas habitações para a periferia das indústrias, cedendo o espaço na cidade para as atividades comerciais, iniciando um movimento pendular da corrente de tráfego, formando, em Londres, diariamente, colunas de pedestres, de 3 a 5 km de comprimento, deslocando-se para a cidade.

Conforme Vasconcellos (1981), esse processo de aumento demográfico das grandes metrópoles atingiu o Brasil na Era Vargas (a partir de 1930), quando o País iniciou seu processo de industrialização, acentuando-se após a II Guerra Mundial, atingindo o auge na década de 70. Nessa época, o País tornou-se altamente dependente do transporte motorizado, com o aumento impressionante da frota veículos somando-se ao processo de crescimento da população e do processo de urbanização (VASCONCELLOS, 1995).

Segundo dados do Departamento Nacional de Trânsito (Denatran), esse aumento da frota é perceptível e realmente alarmante. No ano de 1950, a frota era de 426.621 veículos (LIMA, 2001), enquanto em novembro de 2017, chegou a 96.790.495 veículos (Denatran, 2018), ou seja, mais de 226 vezes maior. A esse respeito, Lima (2001) assevera que esse crescimento desordenado das aglomerações urbanas, com o enorme aumento da população e da frota (este, ainda maior), agregado a diversos fatores sociais (econômicos, profissionais e familiares) atinentes à vida urbana, tem influenciado a tendência de conflito e competição.

No mesmo sentido, Pozzebon afirma:

A dimensão das cidades, somadas à dinâmica social atual, não propicia aproximações demoradas que permitam o nascimento de identificações; o nosso outro na cidade é sempre um desconhecido. (...) Tensão, oposição e conflito são elementos sempre presentes na vida social que podem exacerbar-se a qualquer momento, inclusive na

direção do veículo automotor. As pessoas obrigadas a um convívio diuturno com um desconhecido ameaçador sucumbem às tensões, exageram os conflitos, defendem-se e agem com mais violência (POZZEBON, 2004, p. 105-106).

Igualmente, Vasconcellos (2005, p. 28-29) destaca que o grande número de veículos circulando, que cresce a cada dia, tem como consequências diversos conflitos de circulação e congestionamentos e apresenta uma série de embates entre os “personagens” do trânsito, por meio de casos concretos, dos quais se faz uma síntese: pedestre (quer realizar travessias com segurança) e motorista (quer fluidez no trânsito); morador (quer segurança e qualidade de vida) e motorista que passa pela rua (quer fluidez, provocando, muitas vezes, poluição sonora); lojista (quer proporcionar um acesso facilitado ao estabelecimento, estacionamento e pontos de ônibus), freguês (quer estacionamento facilitado), motorista que passa (quer fluidez, sente-se prejudicado por estacionamentos na via).

Braga (1995) também apresenta críticas ao planejamento, que prioriza o transporte através de veículos nos grandes centros, gerando conflito entre a acessibilidade e o meio ambiente. Dessa forma, num ambiente que vem desenvolvendo-se de forma desordenada e conflituosa, com carência de valores éticos e morais, como aponta Fernández (1999), o trânsito apresenta o seu maior problema: o acidente de trânsito.

No trabalho Impactos Sociais e Econômicos dos Acidentes de Trânsito nas Rodovias Brasileiras, realizado pelo Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA), no ano de 2006, são apresentados os conceitos de acidente e acidente de trânsito, em conformidade com as definições estabelecidas pela Organização Mundial da Saúde, considerando que “acidente é um evento independente do desejo do homem, causado por uma força externa, alheia, que atua subitamente (de forma inesperada) e deixa ferimentos no corpo e na mente” (IPEA, 2006). Conforme a Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT, 1989), acidente é “todo evento não premeditado de que resulte dano em veículo ou na sua carga e/ou lesões em pessoas e/ou animais, em que pelo menos uma das partes está em movimento nas vias terrestres ou aéreas abertas ao público. Pode originar-se, terminar ou envolver veículos parcialmente na via pública”.

De forma técnica, Beux (1986) define acidente de trânsito como “um fato técnico-humano, que tem como protagonistas o elemento humano, o veículo, a via pública e o ambiente; o qual é antecedido e provocado ou relacionado, sobretudo, a conotações humanas”. O conceito apresenta, como fatores que envolvem o acidente de trânsito, o homem, o veículo e a via pública, além do ambiente em que estão envolvidos (como as condições meteorológicas e as dos locais), tratando-se, como afirma o autor citado, de um “fenômeno complexo”. Ademais, sustenta que o tema deveria ser tratado como um delito de trânsito e não como um acidente, não se constituindo em um evento casual, mas em um fato decorrente da ação humana (BEUX, 1986).

Abreu (1977) também entende que o acidente de trânsito é um evento inesperado, sem intenção, que não pode ser evitado, envolvendo um ou mais veículos em circulação, resultando em danos materiais ou pessoais. Segundo ele, os fatos culposos, sem intenção, mas ocorridos por imperícia, negligência ou imprudência, não estão inseridos nesse conceito; porém, a utilização do termo acidente foi generalizada de forma imprópria.

Importante também é a definição de Cunha, para o qual “ocorre o acidente quando se juntam os fatores condicionantes, ao conduzirem a função segurança a um máximo de criticidade” (CUNHA, 1981). Na mesma linha, Biavati (2007) entende que os acidentes envolvem “encontros”, que não deveriam existir, entre veículos entre si ou entre veículos e pessoas e que ocorrem devido aos conflitos existentes no trânsito das cidades.

Em sua pesquisa, Chagas (2011) discorre sobre as dificuldades de coletas de dados dos acidentes, apontando que um dos problemas do estudo dos acidentes decorre do “fato do acidente ser um acontecimento imprevisível, somente observável após sua ocorrência e não reproduzível para estudos científicos”. Ademais, completa afirmando que os “acidentes podem estar relacionados a diversos fatores contribuintes e, aliada a circunstâncias aleatórias, torna árdua a tarefa de escolher medidas realmente eficazes na redução dos acidentes e seus danos” (CHAGAS, 2011).

Portanto, convém avaliar as principais causas desses eventos de trânsito. De acordo com dados do Denatran apresentados nas obras de Fernández (1999) e Pozzebon (2004), 90% dos acidentes de trânsito em nosso país ocorrem por falhas humanas, 6% decorrem de falhas nos veículos e 4% são devidos a problemas nas vias. Por isso, nota-se, a partir dos dados apresentados, que o homem é o responsável pela grande maioria dos acidentes de veículos.

Citando diversas pesquisas, Marin e Queiroz (2000) apontam que os acidentes de trânsito estão “fortemente relacionados com falha humana”. Apresentando pesquisa de Meyer sobre companhias seguradoras, verificaram a relação dos acidentes com “infrações culposas ou premeditadas contra os regulamentos de trânsito” ocorridas em situações de rotina nas vias públicas e observaram que os erros humanos também apresentavam relação com a desobediência às normas. Assim, os autores apresentam questões sobre a importância da tomada de decisão para a prevenção de acidentes.

Sobre essa questão, Beux (1986) entende que muitos acidentes decorrem de um encadeamento de concausas. Na mesma esteira, encontra-se Vasconcellos (2005), o qual afirma que os acidentes raramente têm causa única. Nesse sentido, Chagas (2011) destaca que “é necessário entender o acidente como resultado de uma falha no sistema”, a qual “está relacionada a um ou mais grupos de fatores contribuintes”. Portanto, considera que os estudos devem realizar inter-relações entre os fatores e ter uma visão sistêmica e aponta como fatores contribuintes “as principais ações, falhas ou condições que levaram diretamente ao acidente”. Nesse prisma, apresenta estudo da World Road Association (2007), expondo uma estimativa internacional do envolvimento dos fatores contribuintes na ocorrência de acidentes, mostrando que, em 93% das ocorrências, houve influência de fatores humanos, em 34%, de fatores viários-ambientais e, em 13%, de fatores veiculares, e, em 37%, houve a identificação de fatores relacionados a mais de uma das classificações.

Logo, mostra-se essencial, para a adequada compreensão do problema, a análise dos acidentes, o que permitirá “prevenir ou reduzir a sua ocorrência e o seu impacto”, considerando como “pré-requisito” para o incremento da segurança viária “a determinação e a identificação dos fatores associados aos acidentes” (CHAGAS, 2011). A autora aponta, ainda, que “entre os dados a serem coletados é importante identificar quais as categorias de usuários estão envolvidas em colisões, as manobras e padrões de comportamento que levam a falhas, e sob que condições ocorrem os acidentes” e apresenta a necessidade de aperfeiçoamento do levantamento e dos registros das informações de acidentes, agregando o apontamento dos fatores contribuintes, conforme modelos e estudos utilizados em diversos países (CHAGAS, 2011).

Assim sendo, observa-se que os acidentes de trânsito estão inseridos num contexto de desorganização entre a infraestrutura das cidades e o comportamento inseguro adotado pelos personagens do trânsito, o que cria condições adversas que influenciam diretamente as ocorrências com veículos automotores, como velocidade excessiva, uso de álcool, condições da pista e da sinalização, falta de manutenção dos veículos e ambiente inadequado.

É mister, também, refletir sobre as consequências geradas pelos acidentes, para o que se parte de dados atuais, para a percepção de uma maior dimensão do problema. Quanto a isso, informações dos relatórios da Organização Mundial da Saúde de 2010 e 2013, apresentados por Waiselfisz (2013), apontam o número de 1,24 milhões de mortes no ano de 2010, em 182 países, sendo que os acidentes de trânsito representam um custo global de aproximadamente US\$ 518 bilhões/ano. Ademais, o autor estima que, caso não sejam adotadas medidas de prevenção, haverá 1,9 milhão de mortes no trânsito em 2020 e 2,4 milhões em 2030 (WAISELFISZ, 2013).

No mesmo sentido, também em nosso país, os acidentes representam um grande impacto de custos financeiros, os quais podem ser mensurados, conforme dados expostos por Waiselfisz, com base no estudo mais atual do IPEA, do ano de 2006, com apoio do Denatran e da Agência Nacional dos Transportes Terrestres (ANTT), que concluiu que “foram gastos R\$ 44,6 bilhões com os acidentes de trânsito acontecidos no país só no ano de 2011” (WAISELFISZ, 2013).

Fernández (1999) também contribui quando ressalta que “os dados estatísticos que transformam as pessoas em números podem não ser significativos para os que nada perderam na violência do trânsito, mas enchem de tristeza profunda aqueles que veem, na unidade de cada um deles, um ser querido”. Além da morte, Biavati (2007) analisa a grande ocorrência de danos físicos causados nos sobreviventes, sustentando que, de cada 19 pessoas feridas sobreviventes de acidentes, 6 sofrerão de alguma incapacitação física grave, isto é, 1 em cada 3 feridos terão consequências graves devido, especialmente, a lesões cerebrais e medulares.

2.1 Acidentes de policiais militares em serviço.

O Estatuto dos Militares Estaduais da Brigada Militar, exposto na Lei Complementar n.º 10.990, de 18 de agosto de 1997, estabelece que seus integrantes, ao ingressarem na Corporação, devem prestar compromisso de honra, no qual cada um promete a sua aceitação consciente das obrigações e dos deveres policiais militares, mesmo com o risco da própria vida. Portanto, formaliza-se o reconhecimento do risco do desempenho da atividade policial militar, representando uma condição intrínseca à profissão policial (MINAYO, 2007).

Por conseguinte, por meio da dimensão desse compromisso, é possível caracterizar o policial militar como uma categoria especial de servidor público, como estabelecido no Estatuto já citado, com características peculiares, que o coloca “à disposição do Estado, ou melhor, da segurança da sociedade, por imposição legal, nas 24 horas do seu dia” (FRAGA, 2005). Nesse quadro, Minayo indica que:

Os policiais constituem uma categoria de servidores públicos para quem o risco não é mero acidente, mas desempenha papel estruturante das condições laborais, ambientais e relacionais. Esses profissionais têm consciência de que perigo e audácia são inerentes aos atributos de suas atividades. Seus corpos estão permanentemente expostos e seus espíritos não descansam. O sentido do termo risco adequado para este estudo leva em conta sua definição epidemiológica e social. A primeira lhe dá parâmetros quanto à magnitude dos perigos, os tempos e os locais de maior ocorrência de fatalidades; a segunda responde pela capacidade e até pela escolha profissional do afrontamento e da ousadia (MINAYO, 2007).

Desse modo, a atividade policial é uma profissão de risco, como trata Fraga, que considera o acidente em serviço um problema “grave de saúde pública ainda não resolvido” (2005, p. 104).

Mostra-se oportuno tratar do aspecto legal que define o conceito de morte de policiais militares em acidente de serviço, o que, no Rio Grande do Sul, está determinado na Lei n.º 10.594, de 11 de dezembro de 1995. Observa-se que a legislação estabelece as situações em que a morte de policiais será considerada como acidente de serviço, estipulando diferentes casos e apresentando as situações de morte ocorridas em decorrência de agressão sofrida pelo policial militar no exercício de suas atribuições como somente uma das circunstâncias passíveis de caracterização de acidente de serviço. Destarte, a norma apresenta um rol que abrange situações que alcançam casos ocorridos além do ato de serviço, tais como as ocorridas nos deslocamentos ao trabalho e à residência, em treinamento ou em ocorrência ou decorrentes de represália à condição de policial.

Destaca-se que os militares estaduais integram uma categoria especial de servidores públicos estaduais, em razão da destinação constitucional da Corporação e das leis vigentes, conforme dispõe o Artigo 3.º da Lei Complementar n.º 10.990/97. Entre os deveres decorrentes, pode-se citar a obrigação de intervenção em situações de flagrante delito, segundo o Artigo 301 do Código de Processo Penal, que distingue o policial militar, pela sua função policial, dos demais cidadãos, uma vez que qualquer do povo poderá, e as autoridades policiais e seus agentes deverão prender quem quer que seja encontrado em flagrante delito.

Portanto, “ao assumir o compromisso da profissão, o policial não pode se omitir diante de fatos que exijam sua intervenção (...). Daí seu caráter de dedicação exclusiva: uma exigência permanente de continuidade da função para além do horário de serviço, esteja usando farda ou não”, como pontua Fraga (2005). Pinto (*apud* FRAGA, 2005) também afirma que “em nenhum outro trabalho o profissional se dedica tão intensamente como o faz o policial militar”. Dessa forma, percebe-se que o dever funcional extrapola as situações de cumprimento dos serviços para os quais os policiais militares estão devidamente escalados, dando o fundamento para a ampla definição de acidente de serviço aos policiais.

Nesse prisma, a legislação alcança, de forma abrangente, o trabalho policial, tornando mais complexa a caracterização de acidente de serviço. Quanto a isso, Monjardet (*apud* FRAGA, 2005) dimensiona a atuação policial, vinculando à profissão alguns atributos: “a indeterminação de seu domínio, a ausência de limites definidos em seu campo de atividades, a extensão ilimitada de suas intervenções efetivas e potenciais”.

Quanto aos acidentes de trabalho, contrastando com uma visão tradicional de que os incidentes estavam ligados à responsabilidade do trabalhador, Soares (2015) discorre sobre uma “visão

contemporânea”, relacionando a ocorrência de acidentes ao sistema no qual se encontra o trabalhador. Logo, é preciso entender as causas e os motivos dos acidentes que não puderam ser identificados previamente. Dessa forma, “o acidente deixa de ser considerado apenas como erro humano, isto é, centrado nas demandas cognitivas, perceptuais e fisiológicas dos trabalhadores para ser considerado um evento inserido em um sistema” (SOARES, 2015).

Destarte, deve-se considerar que “o acidente deve ser visto como sinal de disfunção sistêmica, como oportunidade para aprendizado organizacional e caminhos para aperfeiçoamento desse sistema” (SOARES, 2015), uma vez que, mesmo diante da complexidade e do risco da atividade policial, é possível buscar melhoria do sistema com medidas para aumentar a segurança durante o desempenho do trabalho.

Percebe-se, principalmente em pesquisas de campo, como as de Minayo (2007), Moraes Júnior (2005) e Fraga (2005), que abordam acidentes de trabalho envolvendo policiais, que a condição de policial exige um “estilo de vida diferenciado”, uma vez que “o exercício da atividade profissional invade a vida social e pessoal”, havendo uma “simbiose da natureza do trabalho com o modo e o estilo de vida” (MINAYO, 2007). Quanto a esse ponto, Moraes Júnior (2005), analisando a função policial no Estado de Direito, com o exercício do monopólio legítimo da força, defende que “os policiais estão mais expostos à vitimização criminal”.

Examinando a realidade da Brigada Militar, Moraes Júnior (2005) cita uma importante característica dos acidentes de serviço na Corporação, afirmando que a maioria dos acidentes de trabalho que vitimizam policiais militares acontece “nos grandes centros urbanos ou em municípios onde os índices de violência em geral são altos indicando que as ações policiais seguem uma tendência geral, no que se refere a vitimização policial, quanto a qualquer outro cidadão”.

Nessa seara, a violência decorrente dos acidentes de trânsito também alcança os policiais militares, seguindo uma tendência geral da sociedade, como tratado anteriormente. Fraga (2005), por meio do estudo de casos de policiais militares vítimas de acidentes de serviço, relata que, entre as cinco histórias apresentadas, houve dois casos em que os policiais militares foram vítimas de acidentes de trânsito, levando-o a uma reflexão expansiva:

Embora o acidente em serviço possa ser associado, na grande maioria das vezes, ao confronto com uso da arma de fogo entre policial e “combatido”, as narrativas dos PMs mostraram que os acidentes vividos por eles refletiram os perigos da profissão, as circunstâncias adversas, as surpresas, a expressão máxima do juramento policial militar: “mesmo com o risco da própria vida” (FRAGA, 2005).

A representatividade dos acidentes de trânsito na vitimização de policiais militares pode ser demonstrada nos dados da Tabela 1, que mostra as causas das mortes de policiais militares em serviço.

Tabela 1 - Policiais militares da ativa mortos em serviço no Rio Grande do Sul — 2006-16

CAUSA	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	Total
Acidente de trânsito	2	6	3	6	3	4	1	2	2	2	0	31
Homicídio	4	3	2	3	0	3	1	1	0	2	3	22
Morte natural	0	0	1	2	0	2	3	0	0	0	1	9
Morte acidental	0	0	0	0	2	0	1	0	1	0	2	5
Suicídio	0	0	2	0	0	0	1	0	0	0	0	3
Afogamento	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	2
Latrocínio	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1
Total	6	11	8	11	5	9	8	3	4	4	6	75

Fonte: Estado Maior da Brigada Militar.

As informações apresentadas, referentes ao período de 2006 a 2016, mostram que o acidente de trânsito é a principal causa de morte de policiais militares em serviço, atingindo 41,3% do total de vítimas, sendo muito superior ao percentual de mortes de policiais militares em confrontos (homicídios e latrocínios), já que essas, somadas, chegaram a 30,1% no mesmo período. Percebe-se que, em média, o número absoluto representa quase três policiais militares mortos por acidente de trânsito em serviço por ano.

Observando-se os casos ocorridos durante a folga dos militares estaduais da ativa (Tabela 2), nota-se que a principal causa remete à morte natural, seguida de homicídios e acidentes de trânsito. Durante a folga do serviço policial militar, o número de mortos em confrontos supera a quantidade de vítimas decorrentes de acidentes de trânsito. Todavia, adicionando-se os policiais militares da ativa mortos (na condição de serviço ou folga), o número de vítimas de acidentes de trânsito totaliza 89, representando uma média superior a 8 policiais vitimados por ano, entre 2006 e 2016.

Tabela 2 - Policiais militares da ativa, de folga, mortos, no Rio Grande do Sul — 2006-16

CAUSA	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	Total
Morte natural	10	10	2	10	10	9	11	10	7	11	7	97
Homicídio	11	13	5	3	5	4	7	4	3	6	5	66
Acidente de trânsito	6	5	4	9	7	7	3	9	1	4	3	58
Suicídio	5	3	4	8	3	6	2	8	1	3	6	49
Latrocínio	1	4	0	0	0	1	0	1	2	3	3	12
Afogamento	1	1	1	0	0	2	1	1	0	0	1	8
Morte acidental	2	0	1	0	0	4	0	3	1	0	0	7
Total	36	36	17	30	25	33	24	36	15	27	25	304

Fonte: Estado Maior da Brigada Militar

Pode-se fazer uma comparação do índice de policiais mortos em acidentes de trânsito com o número de pessoas mortas no trânsito, no Rio Grande do Sul. A população estimada do Rio Grande do Sul no ano de 2016 era de 11.207.274 (IBGE), e, no período de 2007 a 2016, a média de vítimas fatais de acidentes em território gaúcho foi de 1.941 ao ano (DETRAN, 2016). Por outro lado, na Brigada Militar, o efetivo existente no ano de 2016 era de 21.310 policiais (conforme informações da Secretaria da Segurança Pública), e a média de mortos, no período de 2006 a 2016, foi de 8 policiais militares por ano, considerando-se os militares em serviço ou de folga. Ao se considerar a média de vítimas fatais em decorrência de acidentes de trânsito em comparação com a população total do Rio Grande do Sul, aplicando-se a taxa de vítimas por 100 mil habitantes, tem-se a taxa de 17,3 mortos/100 mil habitantes. Por outro lado, a comparação entre os policiais militares mortos em acidentes de trânsito e o efetivo existente da Corporação mostra que a taxa é de 37,5 mortos/100 mil habitantes. Logo, os dados estatísticos indicam que, nos últimos anos, a relação de vítimas por população de referência é muito maior entre os policiais militares do que entre o restante dos cidadãos gaúchos.

2.2 Acidentes de trânsito com morte de policial militar em serviço.

Com fulcro nos conceitos e nos aspectos tratados a respeito dos acidentes de trânsito e dos acidentes em serviço de policiais militares, passa-se à análise dos acidentes de trânsito com morte de policial militar em serviço, no âmbito da Brigada Militar, no período de 2006 a 2016.

Diante disso, a partir do controle de casos realizado pelo Estado-Maior da Brigada Militar, por meio da sua Seção de Inteligência (PM2), observa-se que, no período definido, 31 policiais militares morreram em serviço, em virtude de acidentes de trânsito, em um total de 27 acidentes.

Após o recebimento da relação dos acidentes com vítimas fatais que se enquadravam na delimitação estabelecida, realizou-se a análise dos dados das ocorrências constantes no Sistema de Consultas Integradas da Secretaria da Segurança Pública (CSI-SSP) e das informações do Sistema de Recursos Humanos do Estado a respeito dos dados dos policiais militares. Destaca-se que a fonte utilizada é a mesma utilizada pelo Detran na elaboração de suas estatísticas.

Buscando permitir uma maior compreensão e caracterização dos fatos, a análise será apresentada sobre os seguintes aspectos: os acidentes, os veículos envolvidos, os condutores e as vítimas.

2.3. Os acidentes.

Note-se que os acidentes com policiais em serviço são mais amplos do que, simplesmente, os que tenham ocorrido durante a execução do serviço e abrangem, por exemplo, as situações ocorridas nos deslocamentos da residência para o trabalho e vice-versa. Diante disso, como primeiro ponto, após avaliação dos relatos estudados, percebe-se que, do total de 27 acidentes, 19 ocorreram durante a execução do serviço e 8 aconteceram durante o deslocamento residência-trabalho ou trabalho-residência. Portanto, a maior parte dos acidentes, 70,4% do total de eventos, foi gerada durante a execução do serviço. Ainda sobre os acontecimentos durante os percursos na forma da regulamentação, para fins de elucidação, apurou-se que, em 5 casos, os acidentes deram-se no deslocamento da residência para o local de trabalho e, em 3, no trajeto do local de trabalho à residência. Ressalta-se que os acidentes relatados geraram o óbito de 35 vítimas, das quais 31 eram policiais militares. Além disso, em 11 acidentes, afóra as vítimas fatais, 25 pessoas ficaram feridas.

Quanto aos municípios onde ocorreram os fatos, tem-se que, no Município de Porto Alegre, foram contabilizados quatro acidentes (14,8%), havendo, no período definido, dois acidentes nos municípios de Passo Fundo, Cristal e Charqueadas. Além disso, os demais acidentes se desencadearam em municípios diversos, onde foram gerados um fato em cada um dos seguintes municípios: Augusto Pestana, Bento Gonçalves, Caçapava do Sul, Canguçu, Canoas, Eldorado do Sul, Farroupilha, Novo Hamburgo, Pelotas, Portão, Ronda Alta, Santo Ângelo, São Gabriel, Sapucaia do Sul, Soledade, Três Passos e Viamão.

Na sequência, buscou-se verificar os locais onde se sucederam os acontecimentos, vislumbrando-se que, conforme a Tabela 3, considerada a divisão entre vias e rodovias, evidencia-se que a maioria dos casos ocorreu em rodovias federais ou estaduais (59,2%). Salienta-se que, durante a execução do serviço, os acidentes com morte de policiais militares em rodovias federais ou estaduais representam mais do que o dobro dos acidentes em vias urbanas (13 em rodovias e 5 em vias municipais), enquanto, nos acontecimentos gerados nos percursos residência-trabalho, a maior frequência é encontrada em vias urbanas (4 em vias urbanas e 3 em rodovias federais ou estaduais). Ainda, destaca-se que dois acidentes (um na execução do serviço e outro em deslocamento) aconteceram em rodovias vicinais. Segundo o manual Terminologias Rodoviárias Usualmente Utilizadas, do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes, rodovia vicinal é conceituada como uma “estrada local, destinada principalmente a dar acesso a propriedades lindeiras ou caminho que liga povoações relativamente pequenas e próximas” (MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES, 2007).

Tabela 3 – Locais dos acidentes de trânsito com morte de policiais militares no Rio Grande do Sul — 2006-16

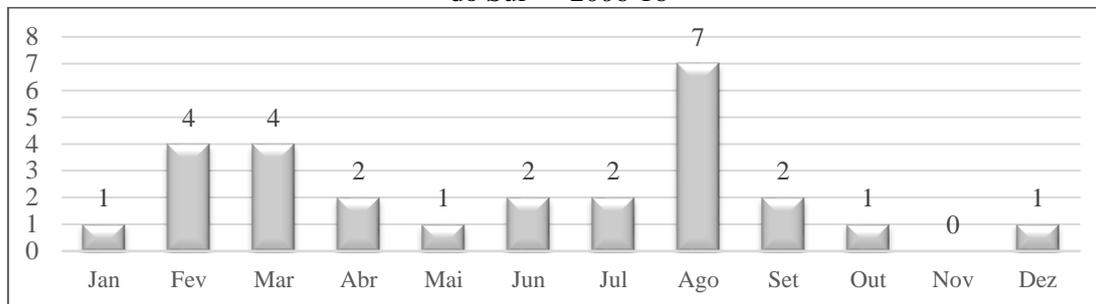
Local	N.º de Acidentes na Execução do Serviço	N.º de Acidentes no Percurso Residência-Trabalho	Total de Acidentes
Vias urbanas	5	4	9
Rodovias federais	6	2	8
Rodovias estaduais	7	1	8
Rodovias vicinais	1	1	2
Total	19	8	27

Fonte dos dados brutos: SSP-RS.

Colaborando para a análise, torna-se importante tratar das características temporais dos acidentes estudados, observando-se, no que tange à incidência dos fatos por mês (Gráfico 1), uma distribuição equilibrada dos acontecimentos entre os meses do ano, exceto no mês de agosto, em que houve sete acidentes (25,9% do total dos registros). Destaca-se que, nos registros verificados, não foram encontradas, em sua maior parte, informações pertinentes às condições climáticas no momento dos fatos. Todavia, como se verifica em comparação com dados do Detran-RS sobre acidentes fatais, as informações analisadas não seguem a tendência estadual, uma vez que, segundo os dados do Detran-RS, os meses com maior incidência de acidentes com morte, no período entre 2007 e 2014, foram,

respectivamente, abril, maio e dezembro, sendo o mês de agosto o sétimo com o maior número de acidentes com vítimas fatais (DETRAN-RS, 2014).

Gráfico 1 – Incidência, por mês, de acidentes de trânsito com morte de policial militar no Rio Grande do Sul — 2006-16



Fonte dos dados brutos: SSP-RS.

Quanto ao horário (Tabela 4), percebe-se uma frequência maior no turno da noite, que concentra 41% dos acidentes fatais para policiais militares. Também se pode destacar a pequena incidência no período da madrugada, quando existe um menor número de efetivo em serviço.

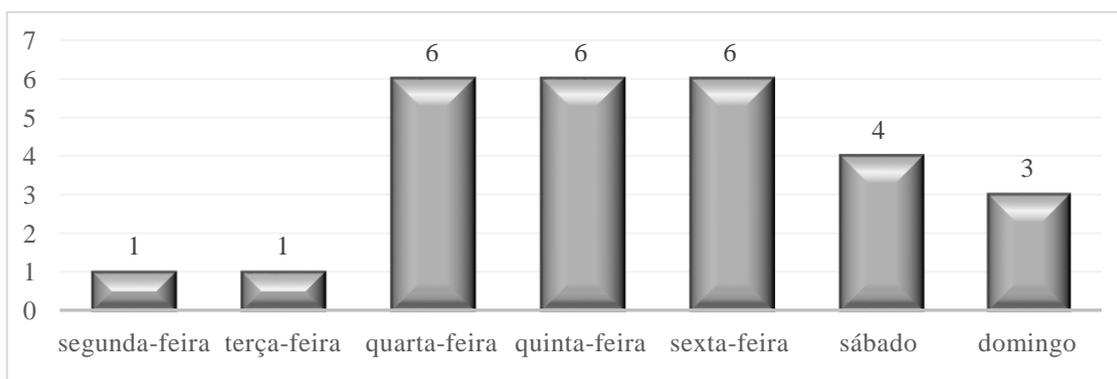
Tabela 4 – Turno dos acidentes de trânsito com morte de policial militar no Rio Grande do Sul – 2006-16

Horário	N.º de Acidentes	Porcentagem
00:01 - 06:00 (madrugada)	3	11%
06:01 - 12:00 (manhã)	7	26%
12:01 - 18:00 (tarde)	6	22%
18:01 - 24:00 (noite)	11	41%

Fonte dos dados brutos: SSP-RS.

No tocante ao dia da semana, percebe-se que a concentração dos fatos dá-se no período entre quarta-feira e sexta-feira (18 acidentes – 66,7%), embora os finais de semana também registrem uma quantidade considerável de ocorrências.

Gráfico 2 – Incidência por dia da semana dos acidentes de trânsito com morte de policiais militares no Rio Grande do Sul — 2006-16



Fonte dos dados brutos: SSP-RS.

Além do estudo dos aspectos de tempo e espaço das incidências, cabe considerar as questões referentes às características da dinâmica dos acidentes, apresentando a classificação dos acidentes quanto ao tipo. Os tipos de acidentes são conceituados na NBR 10.697, de junho de 1980, da Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT). Assim, colisão é o acidente em que há impacto entre veículos em movimento, podendo ser frontal, traseira, lateral ou transversal. O atropelamento se dá quando um

pedestre ou um animal é atingido por veículo motorizado ou não. O capotamento ocorre quando o veículo gira sobre si mesmo, em qualquer sentido, chegando a ficar com as rodas para cima, imobilizando-se em qualquer posição. O choque é o impacto de um veículo em movimento contra qualquer obstáculo fixo, que pode ser um poste, uma árvore, um muro, um veículo estacionado ou outro elemento. O tombamento acontece quando o veículo tomba sobre sua lateral, imobilizando-se (ABNT, 1980).

Tabela 5 – Tipos de acidentes de trânsito com morte de policiais militares no Rio Grande do Sul — 2006-16

Tipo de Acidente	N.º de Acidentes	Taxa (%)
Colisão frontal/traseira	9	33
Atropelamento	5	19
Colisão lateral/transversal	4	15
Capotamento	3	11
Tombamento	3	11
Choque	3	11

Fonte dos dados brutos: SSP-RS.

Assim, constata-se que o tipo de acidente que mais gerou a morte de policiais militares foi a colisão frontal ou traseira, que se caracteriza por ter um alto potencial de dano, mormente a colisão frontal. Além disso, também se destacam os acidentes do tipo atropelamento e colisão transversal ou lateral, sendo que esses três tipos representam 67% do total dos acidentes.

Seguindo a análise pormenorizada dos eventos, apurou-se que, dos 19 fatos ocorridos com policiais militares em serviço, 11 aconteceram durante o atendimento de ocorrências (o que representa cerca de 58%), dos quais somente 7 podem ser caracterizados como deslocamentos de urgência.

Significativa, diante da análise dos históricos das comunicações de ocorrências levantadas, é a possibilidade de estabelecimento de uma relação entre os fatos, considerando suas circunstâncias, embora seja evidente que cada acidente possui características próprias. Nesse sentido, ficaram demonstradas as seguintes situações, apresentadas por número de ocorrências (Quadro 1).

Quadro 1 – Situações dos acidentes de trânsito com morte de policiais militares no Rio Grande do Sul — 2006-16

SITUAÇÃO	N.º DE ACIDENTES
PoliciaI militar, deslocando-se em veículo, em rodovia, envolve-se em colisão com veículo de maior porte ou choca-se contra um obstáculo.	8
Viatura, deslocando-se para o atendimento de ocorrência ou tentando a abordagem de outro veículo, envolve-se em acidente.	5
PoliciaI militar, deslocando-se em motocicleta no percurso residência-trabalho, acidenta-se após manobra-	4
PoliciaI militar na execução do serviço, estando a pé, é atropelado por veículo.	4
Viatura, durante o atendimento de ocorrência/escolta, envolve-se colisão próximo a um cruzamento.	3
Viatura, deslocando-se em rodovia, perde o controle em razão de chuva intensa e choca-se contra árvore.	1
PoliciaI militar, deslocando-se em automóvel particular para a residência, perde o controle do veículo, o qual, após capotar, incendeia.	1
PoliciaI militar é atropelado deslocando-se a pé do local de trabalho para sua residência.	1

Nota: Elaborado pelo autor, com base em dados da SSP-RS.

Diante da classificação dos fatos, é possível realizar uma análise dos grupos de situações propostas, a fim de levantar alguns pontos específicos dos acidentes de trânsito com morte de policiais militares em serviço, identificando as características dos fatos e suas possíveis causas.

Com base na análise dos históricos dos acidentes e na busca de conexões entre os relatos, evidencia-se que existe uma reiteração nas conjunturas que envolveram os eventos considerados,

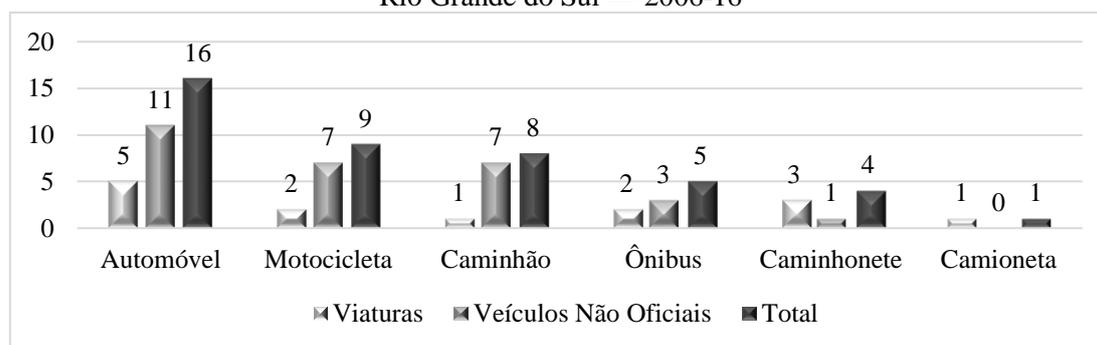
permitindo agrupar e enquadrar 89% dos acidentes em 5 situações com circunstâncias similares, as quais podem ser sintetizadas nos seguintes eventos: colisões em rodovias, envolvendo veículos de maior porte, em deslocamentos não relacionados ao atendimento de ocorrências; acidentes envolvendo somente a viatura, após a perda do controle, durante o deslocamento para o atendimento de ocorrência ou tentativa de abordagem; acidentes durante o deslocamento, no percurso relacionado ao local de trabalho, estando o policial militar em motocicleta; atropelamentos de policial militar durante a execução da atividade de policiamento ou atendimento à ocorrência; colisões envolvendo viaturas, durante deslocamento, em atendimento a ocorrências, em intersecções nas vias.

2.4. Os veículos.

Outro aspecto importante de análise dos acidentes estudados trata da caracterização dos veículos envolvidos nos casos quanto ao tipo, à categoria, à espécie e ao tempo de uso. Nota-se que essas variáveis são utilizadas em diversas pesquisas acerca da caracterização de acidentes de trânsito (BARROS, 2003; ALMEIDA, 2013; WAISELFISZ, 2013; SOARES, 2018) bem como nas estatísticas oficiais utilizadas pelos órgãos oficiais de pesquisa e de trânsito (IPEA, 2015; DETRAN-RS, 2017).

Diante do exposto, destaca-se que, nos 27 acidentes já analisados, envolveram-se 44 veículos, dos quais 14 eram viaturas, veículos oficiais da Brigada Militar, e 30, veículos não oficiais. No Gráfico 4, considerando-se os veículos envolvidos quanto ao tipo, observa-se que a maior parte deles é de automóveis e motocicletas, seguindo a tendência de outras pesquisas (BARROS, 2003; ALMEIDA, 2013; WAISELFISZ, 2013; SOARES, 2018). Porém, ressalta-se o envolvimento de 13 veículos de grande porte nos acidentes fatais com policiais militares, 8 caminhões e 5 ônibus, havendo a participação de veículos com essa característica em 44% dos acidentes com morte de policial militar (12 casos), número muito mais expressivo do que o do total de acidentes com morte no Rio Grande do Sul. Conforme dados do Detran-RS, no ano de 2016, cerca de 23% dos veículos envolvidos em acidentes fatais eram caminhões, ônibus ou reboques. Destaca-se que esses veículos, por si sós, potencializam os danos nos acidentes de trânsito, que se mostram mais severos e lesivos, principalmente em rodovias, tipo de via pública onde ocorreu a maior parte das situações levantadas, em razão da média de velocidade permitida.

Gráfico 4 – Tipos de veículos envolvidos nos acidentes de trânsito com morte de policiais militares no Rio Grande do Sul — 2006-16



Fonte dos dados brutos: SSP-RS.

A Tabela 6 refere-se à espécie/categoria dos veículos e ressalta que a grande maioria dos veículos analisados enquadra-se na classificação de veículo de passageiro/particular, seguida de veículo de passageiro/oficial (classificação em que se enquadrava quase que a totalidade das viaturas, excetuando-se um caminhão de resgate, classificado como especial/oficial). Entretanto, outro aspecto mostra-se pertinente: os veículos das categorias oficial e de aluguel são, em regra, conduzidos por motoristas profissionais. Assim, 24 veículos são caracterizados como de aluguel ou oficiais, representando 55% do total dos veículos envolvidos nesses acidentes.

Tabela 6 – Espécie/categoria dos veículos envolvidos nos acidentes com morte de policiais militares no Rio Grande do Sul — 2006-16

Espécie/Categoria	Quantidade
Passageiro/particular	18
Passageiro/oficial	13
Carga/de aluguel	6
Passageiro/de aluguel	4
Carga/particular	2
Especial/oficial	1

Fonte dos dados brutos: SSP-RS.

Ainda, propõe-se avaliar o tempo de uso dos veículos (Tabela 7), ponto normalmente suscitado ao se tratar das condições dos veículos envolvidos em acidentes, especialmente no que se refere às viaturas. No entanto, a Tabela 7 demonstra que cerca de 43% dos veículos envolvidos em acidentes possuem até 5 anos de uso, passando a 70% se se considerarem os veículos com até 10 anos de uso.

Tabela 7 –Tempo de uso dos veículos envolvidos nos acidentes de trânsito com morte de policiais militares no Rio Grande do Sul — 2006-16

Tempo de Uso	Viaturas	Veículos Não Oficiais	Total
Até 2 anos	7	6	13
De 3 a 5 anos	1	5	6
De 6 a 10 anos	5	7	12
De 11 a 15 anos	0	5	5
De 15 a 20 anos	1	4	5
Mais de 20 anos	0	3	3

Fonte dos dados brutos: SSP-RS.

No tocante às viaturas, essa situação mostra-se ainda mais evidente, uma vez que, do total de 14 viaturas envolvidas, 7 tinham, no máximo, 2 anos de utilização, portanto, tratava-se de viaturas com pouco tempo de uso, o que leva a supor que estavam em boas condições de circulação. Somente um caminhão de resgate possuía mais de dez anos de uso no momento do acidente. Ademais, nos documentos estudados, não foi encontrada qualquer referência quanto a alguma condição de deficiência nas viaturas envolvidas nos acidentes.

2.5. Os condutores.

Prosseguindo a apreciação dos registros examinados, é necessário observar os dados relacionados aos condutores que se envolveram em acidentes de trânsito com morte de policial militar em serviço, tendo como população de análise 44 condutores, dos quais 21 são policiais militares e 23, civis. Ressalta-se que o número de condutores policiais militares é maior do que a quantidade de viaturas envolvidas, uma vez que, em alguns casos, os episódios ocorreram no percurso residência-trabalho, em que os policiais militares estavam em veículos particulares.

Inicialmente, quanto ao gênero, destaca-se que, do total de 41 condutores, cerca de 93% eram homens e apenas 3 eram do sexo feminino. No que se refere aos condutores policiais militares, dos 21 condutores, somente 1 era mulher.

Quanto ao indicativo de idade (Tabela 8), constata-se que a maioria dos condutores civis **tinha** até 35 anos, representando 56,5% do total. Dentro das delimitações definidas, a maior incidência se deu na faixa entre 18 e 25 anos, com taxa de 27%. Além disso, quanto aos condutores integrantes da Brigada Militar, também os agentes tinham, em sua maioria, até 35 anos de idade —57% dos condutores policiais militares estavam na faixa entre 18 e 35 anos.

Tabela 8 –Idade dos condutores envolvidos nos acidentes com morte de policiais militares no Rio Grande do Sul — 2006-16

Idade	Policiais Militares	Outros Condutores	Total
De 18 a 25 anos	4	8	12
De 26 a 30 anos	3	3	6
De 31 a 35 anos	5	2	7
De 36 a 40 anos	4	3	7
De 41 a 45 anos	3	1	4
De 46 a 50 anos	1	1	2
Mais de 50 anos	1	5	6

Fonte dos dados brutos: SSP-RS.

No tocante à relação da idade com os acidentes, Bottesini (2011) afirma que “o comportamento costuma ser determinante na ocorrência de acidentes envolvendo motoristas mais jovens, enquanto o desempenho é o fator preponderante nos acidentes com motoristas mais idosos”. Assim, ressalta que, uma vez que os mais jovens possuem reflexos melhores, mostram-se mais ousados. É por isso que a maior parte dos acidentes envolvendo condutores jovens resultam de “falhas provenientes de comportamentos arriscados assumidos voluntariamente, e não de falta de habilidades” (BOTTESINI, 2011).

Com relação à caracterização indicativa do tempo de habilitação dos condutores militares e civis (Tabela 9), há uma incidência maior de motoristas com menos tempo de habilitação, sendo que 11 deles tinham até 5 anos de habilitação, e 13, entre 6 e 10 anos de habilitação. Por outro lado, analisando os condutores da Corporação, nota-se que apenas 19% possuíam Carteira Nacional de Habilitação há menos de 5 anos. Portanto a maioria dos condutores policiais militares possuía um tempo expressivo na condução de veículos. Quanto a essa variável, estudos sintetizados por Bottesini (2011) apontam que “o motorista iniciante enfrenta dificuldades em tarefas mais básicas, como a operação do veículo, (...) estas dificuldades costumam ser superadas rapidamente à medida que o motorista repete as tarefas mais elementares, transformando-as em um processo praticamente automático”. Desse modo, o autor conclui que “a capacidade de discernir situações potencialmente perigosas é menor entre motoristas inexperientes” (BOTTESINI, 2011).

No cumprimento da atividade policial, o desempenho de múltiplas tarefas mostra-se ainda mais complexo, incluindo atividades repetitivas e incertas, como descreve Fraga (2006): atividades “repetitivas por seguirem uma rotina de permanência de horas seguidas (...), numa intervenção direta nos acontecimentos tidos como ‘anormais’; (...) essa rotinização também se mescla pela incerteza diante do constante suspense de perigo, ingrediente fundamental no policiamento ostensivo” (FRAGA, 2006).

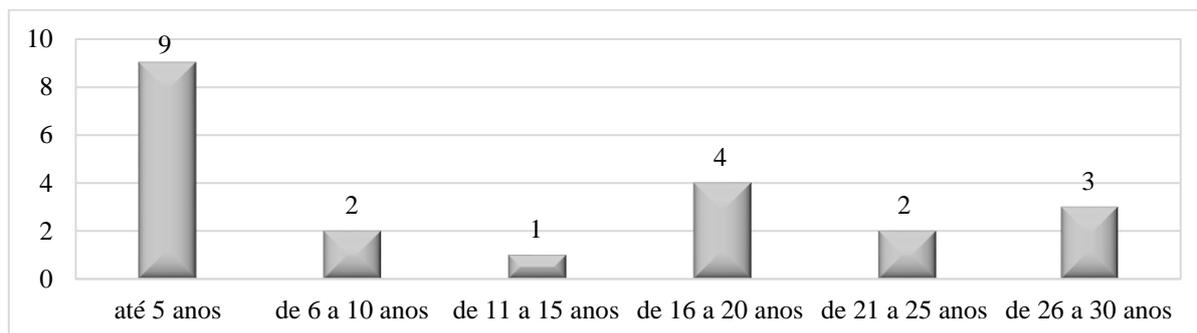
Tabela 9 –Tempo de Carteira Nacional de Habilitação (CNH) dos condutores envolvidos nos acidentes com morte de policiais militares no Rio Grande do Sul — 2006-16

Tempo de CNH	Policiais Militares	Outros Condutores	Total
Até 5 anos	4	7	11
Entre 6 anos e 10 anos	7	6	13
Entre 11 anos e 15 anos	3	2	5
Entre 16 anos e 20 anos	3	2	5
Entre 21 anos e 25 anos	4	0	4
Entre 26 e 30 anos	0	1	1
Mais de 30 anos	0	5	5

Fonte dos dados brutos: SSP-RS.

Além disso, é importante mencionar o tempo de serviço dos condutores. Quanto a esse ponto, apresenta-se um dado relevante: nove condutores da Brigada Militar envolvidos em acidente de trânsito com vítima fatal policial militar possuíam até cinco anos de serviço, compreendendo 45% dos casos, ou seja, é significativo o número de policiais militares com pouco tempo de serviço envolvidos nesses acidentes fatais.

Gráfico 5 – Tempo de serviço dos condutores policiais militares envolvidos nos acidentes com morte no Rio Grande do Sul — 2006-16



Fonte dos dados brutos: Sistema de Recursos Humanos do Estado do Rio Grande do Sul (RHE-RS).

Apurou-se, ainda, que, em três acidentes, os condutores apresentavam-se sob a influência de álcool, situação constatada por meio do teste de alcoolemia. Essa informação sustenta, com base na amostra dos acidentes com morte de policiais militares estaduais, que se pode apontar a relação álcool-direção de veículo automotor como uma das causas dos acidentes de trânsito graves.

2.6. As vítimas fatais.

Finalmente, seguem as informações sobre as vítimas que foram a óbito. Os 27 acidentes tiveram como consequência 35 vítimas fatais, dentre as quais quatro não eram policiais militares da ativa: duas deslocavam-se juntamente com policiais militares (em dois casos, em viatura policial, em que um se dirigia para a delegacia de polícia e outro, para formatura), uma era passageira de veículo particular de policial militar deslocando-se do local de serviço e outra foi atropelada quando estava ao lado de um policial militar.

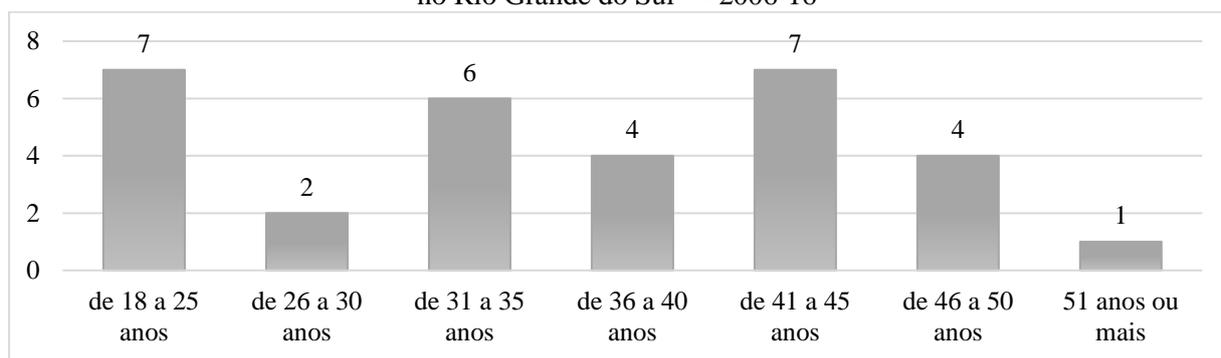
Também quanto à caracterização das vítimas fatais, utilizaram-se os indicadores já consolidados para a identificação do perfil das pessoas mortas em acidentes de trânsito: gênero, idade e condição (ALMEIDA, 2013; WASELFISZ, 2013; IPEA, 2015; DETRAN/RS, 2017; SOARES, 2018).

Porém, o enfoque do estudo considerou os dados relativos aos 31 policiais militares que morreram em serviço, em consequência de acidente de trânsito, agregando-se informações do órgão policial militar de lotação e o tempo de serviço.

Assim, quanto ao gênero, apenas duas vítimas eram policiais militares do sexo feminino (6,5%), enquanto os policiais militares do sexo masculino representaram 93,5% das vítimas fatais. Destaca-se que o percentual do efetivo feminino da Corporação é de 6,35%, conforme dados da Brigada Militar, ou seja, nota-se uma proporção das vítimas de acidente, com um quantitativo de cada gênero. Ainda, para fins de comparação, os percentuais das vítimas fatais de acidentes de trânsito no Rio Grande do Sul, no ano de 2016 (como referência), foram de 22% para as mulheres e de 78% para os homens (Detran, 2017).

Quanto à idade das vítimas, nota-se que as faixas etárias que apresentam maior incidência são as entre 18 e 25 anos e entre 41 e 45 anos de idade, com 7 incidências cada (22,6% do total de vítimas em cada faixa), destacando-se também a faixa entre 31 e 35 anos de idade, que compreendeu 6 vítimas (equivalente a 19,4% do total).

Gráfico 6 – Faixa etária dos policiais militares vítimas fatais de acidentes de trânsito no Rio Grande do Sul — 2006-16



Fonte dos dados brutos: Sistema de Recursos Humanos do Estado do Rio Grande do Sul (RHE-RS).

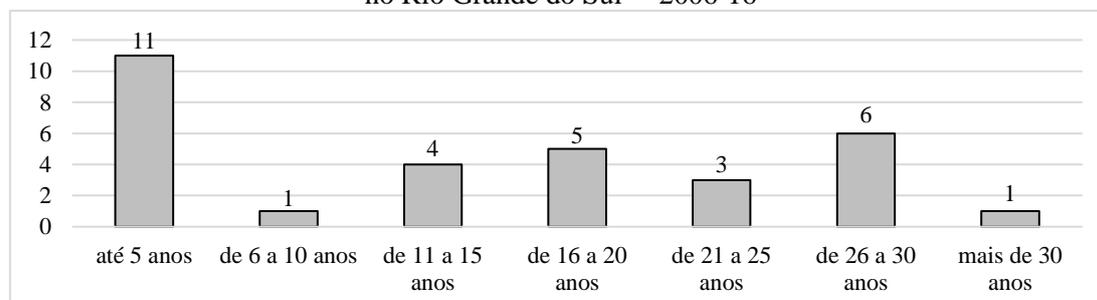
No que se refere às vítimas, evidencia-se que a maior parte se encontrava na condição de condutor (12 policiais militares — 39%), sendo que os demais eram passageiros (9 policiais militares — 29%), motociclistas (5 — 16%) e pedestres (5 — 16%). Assim, percebe-se que há diversidade nas condições em que os integrantes da Brigada Militar tornaram-se vítimas fatais do trânsito, quando em serviço. Portanto, os policiais militares, nas diferentes qualidades de usuários do trânsito, deverão buscar aperfeiçoar as medidas de segurança para si e para os demais personagens do trânsito.

Salienta-se que os registros não elucidam a questão referente ao uso do cinto de segurança pelas vítimas, mormente, pela potencialidade dos acidentes e a conseqüente visão final das tragédias. No entanto, pelo relato da posição final dos acidentes e das causas das mortes, pode-se conjecturar que pelo menos 10 vítimas fatais não usavam cinto de segurança entre as 20 que deveriam utilizar o equipamento (excluindo-se as vítimas que estavam na condição de pedestre ou motociclista e 1 passageiro de motocicleta).

Outro ponto que pode ser verificado com base nas informações coletadas trata dos órgãos policiais militares a que pertenciam os militares estaduais, considerando os níveis de comando regional, especializado e departamental. Os comandos com maior número de vítimas foram o Comando de Policiamento da Capital e o Comando Regional de Polícia Ostensiva da Região do Planalto (com sede no Município de Passo Fundo), com quatro casos. Pode-se destacar que a maioria dos militares estaduais atingidos atuava na atividade de polícia ostensiva (23 policiais militares), enquanto as demais situações envolveram servidores que atuavam em órgãos de polícia rodoviária estadual (3), em órgãos de direção/administrativos (2), em unidades do Corpo de Bombeiros (2) e em órgão especial (força-tarefa penitenciária) (1).

Por fim, com relação ao tempo de serviço dos policiais militares vítimas fatais de acidentes de trânsito, apurou-se uma grande incidência de mortes entre policiais militares com até cinco anos de serviço, totalizando 35,5% das vítimas. Contudo, percebe-se que mesmo os policiais militares com mais tempo de serviço na instituição têm sido vítimas de acidentes de trânsito.

Gráfico 7 – Tempo de serviço de policiais militares vítimas fatais de acidentes de trânsito no Rio Grande do Sul — 2006-16



Fonte dos dados brutos: Sistema de Recursos Humanos do Estado do Rio Grande do Sul (RHE-RS).

3. Considerações finais.

Diante dos aspectos destacados, percebe-se que o trânsito está diretamente relacionado à vida da sociedade e ao cotidiano das pessoas. No entanto, apresenta um cenário deflagrado de conflitos e problemas, gerando, no panorama brasileiro, um grande número de acidentes, que têm como consequência uma quantidade alarmante de vítimas.

Nesse quadro, os policiais militares, profissionais que atuam no cumprimento da função constitucional de polícia ostensiva e preservação da ordem pública, desenvolvem suas ações, tendo o risco como uma das características atinentes a seu trabalho. A partir de duas situações de temeridade — a insegurança do trânsito e os riscos da profissão —, o policial militar, diante da intensa atividade a que é submetido, surge como potencial vítima de acidentes, inclusive de trânsito, pelos motivos expostos. Nesse sentido, os dados da Brigada Militar evidenciam a grande quantidade de militares estaduais vítimas de mortes violentas, tanto quando em serviço quanto quando de folga.

Destaca-se que, no período entre 2006 e 2016, a morte em decorrência de acidentes de trânsito apresenta-se como a principal causa de óbito de integrantes da Brigada Militar em serviço, representando 41% dos casos. Em comparação com a taxa de vítimas fatais de acidentes de trânsito do Estado, constata-se que, entre servidores da Brigada Militar, as taxas de ocorrência são 116% superior ao índice do total de vítimas do Rio Grande do Sul.

No tocante ao estudo específico, com base na análise dos registros, foi possível identificar as principais características referentes às variáveis estudadas:

- os acidentes ocorreram, na maioria dos casos, durante a execução do serviço (70%), dos quais, 58% tinham caráter de atendimento de ocorrência. Esses acidentes foram registrados principalmente em rodovias (67%), no turno da noite (41%), entre quarta-feira e sexta-feira (67%);
- os veículos envolvidos nos acidentes eram automóveis (36%) e motocicletas (20%); contudo, foi considerável o número de veículos de maior porte, caminhões e ônibus, nos casos apurados: em 44% dos acidentes, houve pelo menos um veículo com essa característica. Além disso, 50% das viaturas da Brigada Militar envolvidas nos acidentes tinham, no máximo, dois anos de uso;
- os condutores encontravam-se, na maior parte dos casos, na faixa etária entre 18 e 35 anos de idade (57%). Ainda, foi possível observar que, com relação aos condutores policiais militares, 41% possuíam a habilitação para dirigir há, no máximo, 10 anos, e 43% tinham até 5 anos de serviço;
- os policiais militares em serviço fatalmente vitimados nos acidentes eram do sexo masculino (94%) e tinham, na maioria, entre 18 e 25 anos (23%) e entre 41 e 45 anos de idade (23%). Além disso, 39% encontravam-se na condição de condutores, e 35% possuíam até 5 anos de serviço.

Isso posto, retoma-se a afirmação de que os acidentes que têm ocasionado o óbito de militares estaduais integrantes da Brigada Militar têm apresentado uma tendência, podendo-se identificar essas situações. Portanto, como afirma Soares (2015) acerca da forma de abordar a segurança do trabalho, considerando que se deve ter o foco na mudança de comportamento dos profissionais, “cabe à empresa, preocupada com a preservação da saúde e segurança de seus colaboradores, eliminar ou, pelo menos minimizar as situações passíveis de exposição a acidentes”.

Com base no estudado, se ousa indicar algumas ações que devem ser consideradas na busca de solução ou minimização do problema que se impõe, considerando, também, as demais características relatadas. Dessa forma, propõe-se o desenvolvimento de ações de treinamento e educação para melhor preparação e mudança de comportamento e de desenvolvimento das noções de direção defensiva, com vistas a prevenir atos imprudentes ou reduzir os danos de acidentes que não possam ser evitados pelo agente, com enfoque:

- a. nos deslocamentos em rodovias, em viaturas ou em veículos particulares;
- b. nos deslocamentos em ocorrências policiais, principalmente em situações de urgência, atentando para o controle das viaturas e para a observação da aproximação de intersecções em vias e rodovias, nas situações de prioridade de trânsito;
- c. na condução de motocicletas, diante da incidência de acidentes fatais envolvendo policiais militares nesses veículos;

d. na execução da atividade de polícia ostensiva, quando na condição de pedestre, aumentando a atenção, para evitar atropelamentos;

e. no uso do cinto de segurança, mesmo durante a execução da atividade de polícia ostensiva, para reduzir os danos que podem ser sofridos durante o envolvimento em acidentes.

Ao mesmo tempo, a Brigada Militar deve intensificar ações de prevenção de acidentes direcionadas à população gaúcha, juntamente com os demais órgãos do Sistema Nacional de Trânsito, por meio de ações de educação e fiscalização de infrações, mormente as graves e gravíssimas, que têm provocado piores consequências, as quais têm afetado diretamente a Corporação, abarcando, entre as vítimas do trânsito, uma quantidade expressiva de policiais militares.

Por fim, mostra-se urgente o reconhecimento dos acidentes de trânsito, que têm atingido fatalmente os policiais militares da Brigada Militar, e a consequente adoção de medidas para que essa situação seja alterada, o que se dará somente se houver o comprometimento de todos, garantindo maior segurança àqueles que são responsáveis por salvaguardar a segurança da sociedade.

Referências.

ABREU, W. **Policiamento de Trânsito Rodoviário**. Rio de Janeiro: Instituto de Pesquisas Rodoviárias, 1977, p. 1-37.

ALMEIDA, R. L. F. de *et al*. **Via, homem e veículo**: fatores de risco associados à gravidade dos acidentes de trânsito. *Rev. Saúde Pública*, São Paulo, v. 47, n. 4, p. 718-731, ago. 2013. Disponível em <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0034-89102013000400718&lng=en&nrm=iso>. Acesso em: 17 maio 2019.

ANDRADE, S. M.; JORGE, M. H. de M. Características das vítimas por acidentes de transporte terrestre em município da Região Sul do Brasil. *Rev. Saúde Pública*, São Paulo, v. 34, n. 2, p. 149-156, abr. 2000. Disponível em <<http://dx.doi.org/10.1590/S0034-89102000000200008>>. Acesso em: 15 jan. 2019.

BARROS, A. J. D. *et al*. Acidentes de trânsito com vítimas: sub-registro, caracterização e letalidade. *Cad. Saúde Pública*, Rio de Janeiro, v. 19, n. 4, p. 979-986, ago. 2003. Disponível em <<https://dx.doi.org/10.1590/S0102-311X2003000400021>>. Acesso em: 15 maio 2019.

BARROS, C. de S. e *et al*. Caracterização dos acidentes de transporte terrestre ocorridos em rodovias federais. *Arquivos de Ciências da Saúde*, [S.l.], v. 25, n. 1, p. 35-40, abr. 2018. ISSN 2318-3691. Disponível em: <<http://www.cienciasdasaude.famerp.br/index.php/racs/article/view/864>>. Acesso em: 17 maio 2019.

BEUX, A. **O Homem e o Massacre Motorizado** — delitos de trânsito. 2.ed. Porto Alegre: [s.n], 1986.159 p.

BIAVATI, E.; MARTINS, H. **Rota de colisão**: a cidade, o trânsito e você. São Paulo: Berlendis & Vertecchia, 2007. 90 p.

BOTTESINI, G; e NODARI, C. T. Influência de medidas de segurança no trânsito no comportamento dos motoristas. *Revista Transportes*. v. 19, n. 1. Disponível em: <<https://www.revistatransportes.org.br/anpet/article/view/259>>. Acesso em: 21 maio 2019.

BRAGA, M. G. de C. **Acidentes de trânsito no Brasil**: agressão cotidiana ao meio ambiente urbano. *Revista de Administração Pública*, v. 29, n. 2, p. 27–32, 1995.

BRASIL. Lei 9.503/97, de 23 de setembro de 1997. Código de Trânsito Brasileiro. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/19503.htm>. Acesso em: 14 jun. 2017.

CHAGAS, D. M. **Estudo sobre fatores contribuintes de acidentes de trânsito urbano**. Dissertação submetida ao Programa de Pós-Graduação em Engenharia de Produção da Universidade Federal do Rio Grande do Sul (UFRGS). Porto Alegre: UFRGS, 2011. Disponível em:

<<http://www.lume.ufrgs.br/bitstream/handle/10183/32553/000786219.pdf?sequence=1>>. Acesso em: 21 nov. 2017.

CUNHA, I. N. Saneamento do Trânsito. In: II Simpósio Nacional de Trânsito, de 22 a 26 de setembro de 1980. Brasília: Câmara dos Deputados, 1981, p. 197-207.

DETRAN. Departamento Estadual de Trânsito do Estado do Rio Grande do Sul. Diagnóstico da acidentalidade fatal no trânsito: 2016. Disponível em: <<http://www.detran.rs.gov.br/conteudo/39078/diagnostico-de-2016>>. Acesso em: 24 ago. 2017.

FERNÁNDEZ, A. B. B. **A Falha Humana nos Acidentes de Trânsito**. São Paulo: Musa Editora, 1999. 150p.

FRAGA, C. K. **A Polícia Militar Ferida: Da violência visível à invisibilidade da violência nos acidentes em serviço**. Tese de Doutorado apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Serviço Social da Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul. Porto Alegre: PUCRS, 2005. Disponível em: <http://www.dominiopublico.gov.br/pesquisa/DetalheObraForm.do?select_action=&co_obra=27816>. Acesso em: 20 nov. 2017.

FRAGA, C.K. Peculiaridades do trabalho policial militar. **Textos e Contextos**; V(6):1-19. Disponível em < <http://revistaseletronicas.pucrs.br/ojs/index.php/fass/article/view/1033>>. Acesso em: 27 maio 2019.

IPEA. Impactos sociais e econômicos dos acidentes de trânsito nas rodovias brasileiras. Brasília: IPEA/DENATRAN/ANTP, 2006, p. 24-26, 51-52, 61-72.

IPEA. Acidentes de Trânsito nas Rodovias Federais Brasileiras Caracterização, Tendências e Custos para a Sociedade. Instituto de Pesquisas Econômicas Aplicadas, Brasília, 2015.

LIMA, A. A. M. F. de. Código de Trânsito Brasileiro: uma visão de desenvolvimento de ações educativas para transformação e aquisição de valores e atitudes. **Revista Jurídica Ius Vivens**. Campo Grande, ano 4, n. 5, dez 2001, p. 9-27, 2001.

MARIN, L.; QUEIROZ, M. S. **A atualidade dos acidentes de trânsito na era da velocidade: uma visão geral**. Cad. Saúde Pública [online], v. 16, n. 1, p. 7–21, 2000. Disponível em: <http://www.scielo.br/scielo.php?pid=S0102-311X200000100002&script=sci_abstract&tlng=pt>. Acesso em: 20 nov. 2017.

MINAYO, M. C. de S.; SOUZA, E. R.; CONSTANTINO, P. Riscos percebidos e vitimização de policiais civis e militares na (in) Segurança Pública. In: **Cadernos de Saúde Pública**, nº 23. Rio de Janeiro, Nov,2007, p. 2767-2779. Disponível em: <<http://www.scielo.br/pdf/csp/v23n11/23.pdf>>. Acesso em: 20 nov. 2017.

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES. Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes. Terminologias rodoviárias usualmente utilizadas. Brasília, 2007. Disponível em:<<http://www.dnit.gov.br/download/rodovias/rodovias-federais/terminologias-rodoviarias/terminologias-rodoviarias-versao-11.1.pdf>>. Acesso em: 25 ago. 2017.

MORAES JÚNIOR, M. C. **A violência das (contra as) polícias do Estado do Rio Grande do Sul**. Dissertação apresentada ao Programa de Mestrado em Sociologia da Universidade Federal do Rio Grande do Sul (UFRGS). Porto Alegre: UFRGS, 2005. Disponível em: <<http://www.lume.ufrgs.br/handle/10183/7437>>. Acesso em: 25 ago. 2017.

MOREIRA, M. F. **A cultura organizacional do não uso de segurança nas viaturas operacionais da Brigada Militar versus a saúde do policial militar**. Monografia apresentada como requisito parcial para a obtenção de aprovação final no Curso Superior de Polícia Militar, da Academia de Polícia Militar da Brigada Militar. Porto Alegre, 2009.

OWEN, W. **O Caos Motorizado** — Análise de Transportes Metropolitanos. Tradução de Mário Bezerra Pontes e Adaptação de Celso de Mello Franco. Rio de Janeiro: Bloch Editores, 1971. 270 p.

POZZEBON, F. D. de Á. Breves reflexões sobre a questão cultural da violência no trânsito brasileiro. In: **Direito & Justiça**. Porto Alegre, vol. 29, ano XXVI, EDIPUCRS, p. 99-109, 2004.

RIO GRANDE DO SUL. Lei Complementar n.º 10.990, de 18 de agosto de 1997. Dispõe sobre o Estatuto dos Servidores Militares da Brigada Militar do Estado do Rio Grande do Sul e dá outras providências. Disponível em:

<<http://www.al.rs.gov.br/legiscomp/arquivo.asp?idNorma=245&tipo=pdf>>. Acesso em: 15 nov. 2017.

_____. Lei n.º 10.594, de 11 de dezembro de 1995. Dispõe sobre o conceito de morte de policiais civis e militares em acidente de serviço e dá outras providências. Disponível em: <http://www.al.rs.gov.br/legis/M010/M0100099.ASP?Hid_Tipo=TEXTTO&Hid_TodasNormas=13249&hTexto=&Hid_IDNorma=13249>. Acesso em: 15 nov. 2017.

RIZZARDO, A. **Comentários ao Código de Trânsito Brasileiro**. 5. ed. rev., atual. e ampl. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2004. 910 p.

SOARES, L. C.; PRADO, H. A. do; BALANIUK, R.; FERNEDA, E.; DE BORTOLI, A. Caracterização de Acidentes Rodoviários e as Ações Governamentais para a Redução de Mortes e Lesões no Trânsito. **Revista Transporte y Territorio** /19 (2018). p. 182-220. Disponível em <<http://revistascientificas.filo.uba.ar/index.php/rtt/article/view/5331>>. Acesso em: 17 abr. 2019.

SOARES, E. B.; CURI FILHO, W. R. Olhares sobre a prevenção dos acidentes de trabalho. *Produto & Produção*, v. 16, n. 115, p. 84-103, 2015. Disponível em: <<http://seer.ufrgs.br/index.php/ProdutoProducao/article/view/35821/40482>>. Acesso em: 25 nov. 2017.

VASCONCELLOS, E. A. de. **A cidade, o transporte e o trânsito**. São Paulo: Prolivros, 2005.

_____. Reavaliando os acidentes de trânsito nos países em desenvolvimento. **Revista Unidade**. Porto Alegre, n.º 23, maio-ago. 1995, p. 5-25, 1995.

WASELFSZ, J. J. **Mapa da violência 2013: acidentes de trânsito e motocicleta**. Rio de Janeiro: CEBELA, 2013. Disponível em: <http://www.mapadaviolencia.org.br/pdf2013/mapa2013_transito.pdf>. Acesso em: 16 jun. 2017.

WORLD HEALTH ORGANIZATION (WHO). Global status report on road safety 2018. Geneva: World Health Organization, 2018. Disponível em: <http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2018/en/>. Acesso em: 15 jan. 2019.