

Sandro Alex Canuto Gonçalves

**ACIDENTE DE TRÂNSITO ENVOLVENDO VIATURAS DO 22º BATALHÃO DE  
POLÍCIA MILITAR NO PERÍODO DE 2010 A 2012: Análise das causas e  
consequências**

Belo Horizonte

2013

Sandro Alex Canuto Gonçalves

**ACIDENTE DE TRÂNSITO ENVOLVENDO VIATURAS DO 22º BATALHÃO DE  
POLÍCIA MILITAR NO PERÍODO DE 2010 A 2012: Análise das causas e  
consequências**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado à Academia de Polícia Militar de Minas Gerais e Escola de Governo Professor Paulo Neves de Carvalho da Fundação João Pinheiro, como requisito parcial para obtenção do título de Especialista em Segurança Pública.

Orientador: Professor Marcus Vinícius G. Cruz.

Belo Horizonte

2013

Sandro Alex Canuto Gonçalves

Acidente de trânsito envolvendo viaturas do 22º Batalhão de Polícia Militar durante jornada de trabalho, no período de 2010 a 2012: Análise dos motivos que ocasionaram o acidente e reflexos decorrentes no absenteísmo da Unidade.

Trabalho apresentado ao Curso de Especialização em Segurança Pública (CESP) 2012 da Academia de Polícia Militar (APM) e à Escola de Governo (EG) Professor Paulo Neves de Carvalho da Fundação João Pinheiro (FJP), como requisito parcial para obtenção do título de Especialista em Segurança Pública.

Banca examinadora

---

Professor Marcus Vinícius G. Cruz

Orientador

---

Avaliador

---

Avaliadora

Belo Horizonte, 04 de março de 2013.

*Ao Deus nosso Senhor, que mandou seu filho Jesus Cristo para nos salvar e nos guiar ao longo da vida.*

*Aos meus pais, Alberto e Alice, por terem me apontado a direção do caminho em que eu deveria andar.*

*À minha amada esposa Tatiane que me apoia e me incentiva o tempo todo na luta pelos objetivos de crescimento pessoal e profissional, à minha princesa Sthéfane Luiza e ao meu filhão Victor Canuto, pela magia com que ambos inundam a minha vida de felicidade, amor, companheirismo e carinho.*

## AGRADECIMENTOS

À senhora professora Maria Helena Rossi Vallon, que com grandiosa habilidade didática e imensurável atenção e dedicação aos alunos, transmitiu brilhantemente o conteúdo da disciplina Metodologia Científica que nos auxiliou sobremaneira no desenvolvimento do Trabalho de Conclusão de Curso.

Ao senhor professor Marcus Vinícius G. Cruz, por ter me guiado no desenvolvimento deste trabalho com especial dedicação e atenção, apontando-me de maneira sábia a direção em que eu deveria seguir, dando-me ampla segurança em suas orientações.

Ao comandante do 22º BPM por ter me recebido e me deixado à vontade no batalhão para a realização da pesquisa de campo.

Aos amigos do 22º BPM que me auxiliaram na coleta de dados necessários para a realização desta pesquisa.

Às funcionárias da biblioteca da Fundação João Pinheiro que com extrema educação e dedicação me auxiliaram na busca de livros necessários para minha pesquisa durante os meses de janeiro e fevereiro de 2013.

Ao senhor Tenente Coronel Silva Filho, chefe do CPP, pelo acolhimento e pontuais orientações durante o curso que contribuiu para nosso direcionamento e realização de mais uma etapa profissional.

À professora Ângela Lisboa, por ter me auxiliado e orientado nas correções gramaticais e de grafia da Língua Portuguesa.

Ao amigo Higueiras, que se prontificou em me auxiliar na formatação dos gráficos.

Aos amigos e colegas de curso do CESP/12 que, durante e após o curso presencial, nos auxiliaram com materiais didáticos para nossa pesquisa.

*Acreditar nos sonhos é fazer de cada momento uma realidade, para que a cada dia a realidade se aproxime dos sonhos e os sonhos sejam algum dia uma realidade.*

*Sandro Alex Canuto Gonçalves*

## RESUMO

O objetivo desta pesquisa é realizar uma análise dos motivos que levaram policiais militares a se envolverem em acidente de trânsito com viaturas do 22º Batalhão de Polícia Militar, durante a jornada de trabalho, no período de 2010 a 2012. A questão do acidente de trânsito envolvendo viatura tornou-se de grande importância para a Polícia Militar de Minas Gerais, tendo-se em vista que, na visão humanista, cabe à organização militar adotar medidas de segurança para a preservação da integridade física do indivíduo, amenizando-se desta forma, prováveis sequelas que podem advir do acidente e, pela visão empresarial, a organização militar avalia os prejuízos financeiros em decorrência do afastamento do policial para as atividades laborativas durante certo período de tempo. Trata-se de uma pesquisa descritiva para a qual foi realizada uma pesquisa de campo, com aplicação de questionários aos policiais militares que sofreram algum tipo de acidente de trânsito, durante a jornada de trabalho no período compreendido entre 2010 a 2012. A partir da análise dos dados e informações obtidas na pesquisa que 97% dos policiais militares que se envolveram em acidente de trânsito durante jornada de trabalho com viatura quatro rodas não estavam utilizando o cinto de segurança, 30% estavam em deslocamento prioritário para atendimento de alguma ocorrência ou cobertura a outra viatura, 58% dos acidentes ocorreram na segunda metade da jornada de trabalho, 82% dos motoristas que credenciaram para conduzir viaturas não fizeram posteriormente nenhum tipo de treinamento para a condução defensiva. Sobressai desta pesquisa que os motivos que levaram os condutores de viatura a se envolverem em acidente de trânsito foram: a falta de treinamento, a jornada de trabalho prolongada para os motoristas e o próprio ato inseguro praticado pelos policiais militares que deixaram de observar preceitos de segurança no trânsito, como por exemplo, excesso de velocidade e/ou a não utilização do cinto de segurança. Esse resultado evidenciou a necessidade de incluir no treinamento policial básico, técnicas de condução da viatura, revezamento de motoristas durante a jornada de trabalho e instruções diárias sobre segurança no trânsito.

Palavras-chave: Ato inseguro. Acidente de trânsito. Acidente de trabalho. Jornada de trabalho. Absenteísmo

## **ABSTRACT**

The objective of this research is to carry out an analysis of the reasons that led military police to get involved in traffic accident with vehicles of the 22nd military police battalion, during the workday, during the period from 2010 to 2012. The issue of traffic accident involving the vehicle has become of great importance to the military police of Minas Gerais, having in mind that, in the humanist vision, it is up to the military organization to adopt security measures to preserve the physical integrity of the individual, reducing in this way, likely sequels that can arise from accident and, by business vision, the military organization evaluates the financial losses as a result of police clearance for labor activities during certain period of time. It is a descriptive research that was carried out a field research, with application of questionnaires to the military police who have suffered some sort of accident, during the workday in the period 2010 to 2012. This research is that why car drivers to get involved in a traffic accident were: the lack of training, the extended workday to motorists and the very act insecure practiced by military police who failed to observe safety regulations in transit, as for example, speeding and/or failure to use seatbelts. It is concluded from the analysis of the data and information obtained that 93% of the military police who were involved in a traffic accident during the workday with four-wheel vehicle were not using seatbelts, 30% were in priority shift for any occurrence or other car coverage, 58% of accidents occurred in the second half of the workday, 82% of drivers who qualify to drive cars did later any kind of defensive driving training. This result showed the need to include in the basic police training, vehicle driving techniques, relay drivers during the workday and daily statements about traffic safety.

**Keywords:** Act insecure. Traffic accident. Accident at work. Workday. Absenteeism.

## LISTA DE GRÁFICOS

GRÁFICO 1 -	Tempo de desembarque de viaturas de policiais militares sem utilizarem o cinto de segurança – Belo Horizonte - 2007. ....	58
GRÁFICO 2 -	Tempo de desembarque de viaturas de policiais militares utilizando-se o cinto de segurança – Belo Horizonte - 2007. ....	58
GRAFICO 3 -	Percentual de tempo de efetivo serviço dos policiais militares do 22º BPM que se acidentaram – Belo Horizonte - 2010-2012. ....	70
GRAFICO 4 -	Percentual de policiais militares acidentados de acordo com seu posto ou graduação – Belo Horizonte - 2010-2012. ....	71
GRAFICO 5 -	Percentual de policiais militares segundo seu tempo de trabalho em viatura – Belo Horizonte - 2010-2012. ....	72
GRAFICO 6 -	Percentual de policiais credenciados para dirigir viaturas da Polícia Militar – Belo Horizonte - 2010-2012. ....	72
GRAFICO 7 -	Percentual de policiais militares quanto ao tempo de credenciamento para condução de viaturas da Polícia Militar – Belo Horizonte - 2010-2012 ....	73
GRAFICO 8 -	Percentual de policiais militares acidentados que receberam capacitação para condução defensiva de viaturas – Belo Horizonte - 2010-2012. ....	74
GRAFICO 9 -	Percentual de peridiocidade de revezamento na condução de viatura entre os militares durante o turno de serviço – Belo Horizonte - 2010-2012. ....	74
GRAFICO 10 -	Percentual de opiniões dos policiais militares quanto à observância simultânea das atividades profissionais e do trânsito durante a jornada de trabalho – Belo Horizonte - 2010-2012. ....	75
GRAFICO 11 -	Percentual de opiniões dos policiais militares quanto à carga horária atribuída ao policial militar condutor da viatura – Belo Horizonte - 2010-2012. ....	76
GRAFICO 12 -	Percentual das circunstâncias em que o acidente de trânsito ocorreu segundo a atividade desempenhada no momento dos fatos pelos policiais militares – Belo Horizonte - 2010-2012. ....	77
GRAFICO 13 -	Percentual de acidente de trânsito ocorrido por período de turno de serviço com viatura do 22º BPM – Belo Horizonte - 2010-2012. ....	78
GRAFICO 14 -	Percentual da faixa de velocidade da viatura no momento do acidente – Belo Horizonte - 2010-2012. ....	79

GRAFICO 15 -	Percentual do nível de gravidade do sinistro segundo percepção dos policiais militares acidentados – Belo Horizonte - 2010-2012 .....	79
GRAFICO 16 -	Percentual de policiais militares que ficaram dispensados pelo médico em decorrência do acidente de trânsito envolvendo viatura do 22º BPM – Belo Horizonte - 2010-2012.....	81
GRAFICO 17 -	Percentual de policiais militares que ficaram licenciados pelo médico em decorrência do acidente de trânsito envolvendo viatura do 22º BPM – Belo Horizonte - 2010-2012.....	82
GRAFICO 18 -	Percentual de policiais militares que ficaram dispensados ou licenciados pelo médico em decorrência do acidente de trânsito fora da atividade profissional – Belo Horizonte - 2010-2012.....	83
GRAFICO 19 -	Percentual de policiais militares que estavam utilizando o cinto de segurança no momento do acidente – Belo Horizonte - 2010-2012.....	83
GRAFICO 20 -	Percentual do índice de proteção do cinto de segurança segundo a percepção dos policiais militares acidentados – Belo Horizonte - 2010-2012 .....	84
QUADRO 1	Portfólio de Serviços das Unidades de Execução Operacional e da Corregedoria.....	39

## LISTA DE TABELAS

TABELA 1	Acidente de trabalho de profissionais do setor de transporte, segundo ocupação - Região Metropolitana de São Paulo- 1997-1999 - Região Metropolitana de Belo Horizonte - 1998-2000.....	25
TABELA 2	Posição comparativa do acidente de trânsito -2004-2008 .....	26
TABELA 3	Acidente de trabalho de profissionais do setor transporte, segundo categoria de veículo utilizado - Região Metropolitana de São Paulo - 1997-1999 - Região Metropolitana de Belo Horizonte - 1998-2000.....	52
TABELA 4	Acidente de trabalho de profissionais do setor transporte, segundo consequência - Região Metropolitana de São Paulo - 1997-1999- Região Metropolitana de Belo Horizonte - 1998-2000.....	52
TABELA 5	Taxa de acidentes de trânsito de órgãos e empresas com sede em Belo Horizonte – 1999 -jan./jun. ....	56
TABELA 6	Incidência de acidentes com viaturas do 8º Comando Regional da Polícia Militar, por faixa horária – jan./jun. - 1999.....	60
TABELA 7	Fatores causadores do trauma nos policiais militares da 8ª Região de Polícia Militar em 2003 -Belo Horizonte - jun./2004.....	64
TABELA 8:	Custo do absenteísmo por traumatismo dos policiais militares da 8ª Região de Polícia Militar em 2003 segundo o posto/graduação - Belo Horizonte - jun./2004.....	65
TABELA 9	Percentual de acidentes de trânsito sofrido por policiaes militares do 22º BPM – Belo Horizonte - 2010-2012 .....	76
TABELA 10	Percentual de acidentados em relação à função exercida no momento da ocorrência do acidente no momento do acidente – 22º BPM – 2010-2012 ....	77
TABELA 11	Percentual de lesões decorrentes do acidente provocadas aos policiais militares envolvidos – 22º BPM – 2010-2012.....	80
TABELA 12	Percentual de indisponibilidade de policiais militares em decorrência das lesões sofridas no acidente de trânsito local – 2010-2012 .....	81

## LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

APM–	Academia de Polícia Militar
BC –	Base Comunitária
BCM –	Base Comunitária Móvel
BPM –	Batalhão de Polícia Militar
CG –	Comando Geral
CIA PM –	Companhia de Polícia Militar
CIA TM–	Companhia Tático Móvel
COPASA	Companhia de Saneamento de Minas Gerais
CTB –	Código de Trânsito Brasileiro
DENATR–	Departamento Nacional de Trânsito
DPSSP–	Diretriz Para Produção de Serviços de Segurança Pública
EMPM –	Estado Maior da Polícia Militar
GEPAR –	Grupo Especial de Policiamento em Área de Risco
GEPMOR –	Grupo Especial Para a Prevenção Motorizada Ostensiva Rápida
IPEA –	Instituto de Pesquisa Economia Avançada
MP –	Motopatrulhamento
OMS –	Organização Mundial de Saúde
ONU –	Organização das Nações Unidas
PAC–	Patrulha de Atendimento Comunitário
PMMG–	Polícia Militar de Minas Gerais
POP –	Patrulha de Operações
PPA –	Patrulha de Prevenção Ativa
PPVD –	Patrulha de Prevenção à Violência Doméstica
PRABAN–	Patrulha de Prevenção e Reação a Assalto a Banco
PROERD–	Programa Educacional de Resistência às Drogas e à Violência
RBUT–	Regulamento Básico Unificado de Trânsito
RMBH–	Região Metropolitana de Belo Horizonte
RPM–	Região de Polícia Militar
TPB –	Treinamento Policial Militar
ZQC–	Zonas Quentes de Criminalidade

## SUMÁRIO

<b>1</b>	<b>INTRODUÇÃO</b> .....	13
<b>2</b>	<b>COMPREENSÃO SOBRE ACIDENTE DE TRABALHO, ACIDENTE DE TRÂNSITO, TREINAMENTO E ABSENTEÍSMO</b> .....	16
<b>2.1</b>	<b>Acidente de Trabalho</b> .....	16
<b>2.2</b>	<b>Acidente de Trânsito</b> .....	20
2.2.1	Vertentes sobre o trânsito.....	22
2.2.2	Acidente de trânsito como acidente de trabalho .....	25
<b>2.3</b>	<b>Treinamento</b> .....	27
<b>2.4</b>	<b>Conceito de absenteísmo</b> .....	32
2.4.1	Determinantes teóricos sobre absenteísmo .....	33
<b>3</b>	<b>O ACIDENTE DE TRÂNSITO ENVOLVENDO VIATURA POLICIAL DO 22º BPM</b> .....	37
<b>3.1</b>	<b>Breve histórico do 22º BPM</b> .....	37
<b>3.2</b>	<b>Portfólio de serviço do 22º BPM</b> .....	39
3.2.1	Atividades desempenhadas pelo serviço motorizado da PMMG .....	41
<b>3.3</b>	<b>Jornada de trabalho na atividade operacional motorizada do 22º BPM</b> .....	43
<b>3.4</b>	<b>Possíveis causas de acidentes de trânsito com viaturas policiais</b> .....	47
3.4.1	Atos inseguros .....	48
3.4.2	Jornada de trabalho prolongada .....	49
3.4.3	Tensão policial.....	50
3.4.4	A PMMG face aos acidentes de trânsitos envolvendo viaturas .....	51
3.4.5	Causas de absenteísmo e seus custos .....	64
<b>4</b>	<b>METODOLOGIA</b> .....	67
<b>5</b>	<b>ANÁLISE E INTERPRETAÇÃO DOS DADOS DA PESQUISA</b> .....	70
<b>5.1</b>	<b>Perfil profissional dos acidentados</b> .....	70
<b>5.2</b>	<b>Circunstâncias dos acidentes</b> .....	76

<b>5.3</b>	<b>Consequências do acidente .....</b>	<b>79</b>
<b>5.4</b>	<b>Interpretação e contrastação entre os dados obtidos da pesquisa com as teorias de base .....</b>	<b>84</b>
<b>6</b>	<b>CONCLUSÃO.....</b>	<b>90</b>
	<b>REFERÊNCIAS.....</b>	<b>96</b>
	<b>APÊNDICE .....</b>	<b>100</b>

## 1 INTRODUÇÃO

Constituiu-se tema desta pesquisa, o acidente de trânsito envolvendo viaturas do 22º Batalhão de Polícia Militar (22º BPM), no período de 2010 a 2012, tendo-se por análise os motivos que ocasionaram o acidente e reflexos decorrentes no absenteísmo.

A questão do acidente de trânsito trás um impacto tão relevante para a sociedade, que atualmente tem sido motivo de ampla discussão no cenário nacional e internacional.

A Organização das Nações Unidas, por exemplo, aprovou em dezembro de 2005, a Resolução 60/2005, que trata da busca de melhorias na segurança no trânsito. A mencionada resolução classifica a situação mundial como crítica e faz recomendações no sentido de aumentar a segurança (ONU, 2005). O documento delibera sobre a importância de haver ações das diferentes esferas de governo juntamente com outras organizações não governamentais na busca da constante melhoria do trânsito.

Nesta perspectiva, foram verificados os possíveis motivos que levam os condutores de viatura a se envolverem em acidente de trânsito e após o acontecimento deste sinistro, avaliar os reflexos no índice de absenteísmo da unidade. Delimitou-se o tema aos acidentes de trânsito ocorridos nos anos de 2010 a 2012, envolvendo viaturas policiais militares do 22º BPM localizado em Belo Horizonte.

Para tanto, se definiu como objetivo geral deste trabalho verificar as causas de acidentes de trânsito com viaturas durante jornada de trabalho no 22º BPM. Especificamente pretende-se:

- a) identificar os eventos de acidente de trânsito envolvendo os policiais militares lotados no 22º BPM no período de 2010 a 2012;
- b) analisar os motivos pelos quais os policiais militares se envolveram em acidente de trânsito;
- c) identificar os reflexos decorrentes do acidente de trânsito no grau de absenteísmo da unidade.

Justifica-se este estudo por estar em consonância com a campanha lançada pela Organização das Nações Unidas (ONU), que considera 2011 a 2020 a década mundial de prevenção de mortes no trânsito. Em outro aspecto, verifica-se que existe considerado índice de acidentes de trânsito envolvendo viaturas do 22º BPM e diante deste quadro pretende-se diagnosticar fatores que favoreçam a ocorrência destes acidentes, bem como correlacioná-los

com o impacto nos índices de absenteísmo daquela unidade policial, detectando-se pontualmente as principais causas e quais medidas a serem adotadas para dirimir a consecução de tais sinistros. Ressalta-se ainda que o tema da pesquisa é consideravelmente escasso na organização policial militar, havendo poucas abordagens sobre o assunto, portanto, se estabelece um contexto favorável à realização do estudo.

O questionamento diretor da pesquisa refere-se à indagação sobre quais motivos corroboram para a ocorrência do acidente de trânsito envolvendo viaturas do 22º BPM?

Em análise primordial, elaborou-se como hipótese básica que a jornada de trabalho prolongada e a tensão da atividade policial contribuem para a ocorrência do acidente de trânsito.

Quanto às hipóteses secundárias, elaboraram-se duas vertentes:

- a) se policiais militares do 22º BPM praticam ato inseguros ao conduzir viaturas policiais então maiores possibilidades de lesões e/ou afastamento das atividades laborativas;
- b) se policiais militares não recebem maior treinamento adequado para a condução das viaturas então maiores as possibilidades de acidentes de trânsito.

Quanto à metodologia, trata-se de uma pesquisa descritiva, de natureza quantitativa, para a qual foi realizada uma pesquisa de campo com aplicação de questionários. Como técnica de pesquisa, utilizou-se da pesquisa documental e bibliográfica. Esta última teve como ênfase uma abordagem contemporânea das teorias que discorrem sobre o absenteísmo, asseveradas por Couto (1988), Masi (1999), Marras (2000) e Chiavenato (2010), acidente de trabalho baseadas nas obras de Dela Coleta (1991), Dessler (2003) e Chiavenato (2010), acidente de trânsito corroborada basicamente com as obras de Salim e Carvalho (2002), Moreira (2008) e por fim, as teorias sobre treinamentos fundamentadas nas obras de Dessler (2003), Chiavenato (2010) e Gil (2010).

As teorias acima mencionadas encontram-se interligadas com os preceitos legislativos nacionais e documentos normativos da organização policial militar.

Para a compreensão deste tema, este trabalho foi dividido em seis seções, sendo a primeira, estruturada a partir desta introdução, que contextualizou o tema proposto para a pesquisa e propiciou uma visão geral do estudo.

A segunda seção trata-se das teorias de base, insculpida nos arcabouços teóricos a cerca das definições e vertentes sobre absenteísmo, acidente de trabalho, acidente de trânsito e treinamento.

Na terceira seção, encontra-se a temática do estudo, que descreve um breve histórico do 22º BPM, portfólio de serviços motorizados desta unidade, jornada de serviço e possíveis causas que corroboram com a ocorrência do acidente de trânsito.

Na quarta seção é detalhada a metodologia utilizada para desenvolvimento da pesquisa.

A quinta seção trás por escopo, a análise dos resultados da pesquisa através dos dados estatísticos obtidos pela aplicação de questionários a cerca da temática deste estudo.

A sexta seção tece as conclusões obtidas do trabalho e as sugestões consequentes.

## 2 COMPREENSÃO SOBRE ACIDENTE DE TRABALHO, ACIDENTE DE TRÂNSITO, TREINAMENTO E ABSENTEÍSMO

Nesta seção serão apresentados conceitos e definições sobre acidente de trabalho, acidente de trânsito, treinamento e absenteísmo, com o objetivo de concatenar ideias acerca dos temas, e relacioná-las na caracterização do objeto de pesquisa a ser verificada na seção 3.

Neste sentido foram selecionadas obras contemporâneas para a realização de uma abordagem recente sobre os temas.

### 2.1 Acidente de Trabalho

Acidente de trabalho, em termos mais técnicos e dentro de um conceito organizacional é definido por Zocchio (1971, p. 16, *apud* DELA COLETA, 1991), como sendo:

Tomando um conceito mais técnico, poder-se-ia considerar os acidentes de trabalho como “[...] .todas ocorrências não programadas, estranhas ao andamento normal do trabalho, das quais poderão resultar danos físicos e/ou funcionais ao trabalhador e danos materiais e econômicos à empresa”.

Dela Coleta (1991) menciona ainda que:

Popularmente entende-se por acidente toda ocorrência imprevista, com pequena probabilidade de aparecimento, que não esteja sob o domínio da pessoa, desencadeado rapidamente, provocando significativas perdas para o indivíduo (DELA COLETA, 1991, p. 16).

A Organização Mundial de Saúde (OMS) define acidente de trabalho como um fato não premeditado do qual resulta dano considerável. Neste mesmo pensamento, Chiavenato (2010) menciona que o “*National Safety Conclil*” define acidente de trabalho como uma ocorrência numa série de fatos que, sem intenção, produz lesão corporal, morte e/ou dano material.

Ressalta-se ainda, que diante do arcabouço de definições sobre acidentes de trabalho, Chiavenato (2010) resume tal definição como sendo um fato súbito, inesperado, imprevisto e não premeditado ou desejado.

Em outra abordagem, acidente de trabalho dentro de um contexto legislativo previsto no artigo 19 da Lei n. 8 213 de 24 de julho de 1991 é definido como:

Acidente do trabalho é o que ocorre pelo exercício do trabalho a serviço da empresa ou pelo exercício do trabalho dos segurados referidos no inciso VII do art. 11 desta Lei, provocando lesão corporal ou perturbação funcional que cause a morte ou a perda ou redução, permanente ou temporária, da capacidade para o trabalho (BRASIL, 1991).

Destaca-se, que acidente de trabalho está relacionado a algum tipo de lesão física sofrida pelo trabalhador que poderá incapacitá-lo temporária ou permanentemente para o exercício de suas funções. Neste sentido, Chiavenato (2010), menciona que em pesquisa realizada pela Organização Mundial de Saúde (OMS), demonstra que no Brasil ocorrem em média cerca de 1000 (mil) acidentes por dia, proporcionando 370.000 (trezentos e setenta) mil acidentes por ano.

Outro aspecto abordado por Chiavenato (2010) diz respeito quanto à classificação dos acidentes, conforme exposto em:

Acidente sem afastamento: Após o acidente a pessoa continua trabalhando e sem qualquer sequela ou prejuízo considerável. Acidente com afastamento: É o acidente que provoca o afastamento da pessoa do trabalho. Pode ser classificado em:

- a) incapacidade temporária: Provoca a perda temporária da capacidade para o trabalho e cujas sequelas se prolongam por um período menor do que um ano;
- b) incapacidade parcial permanente: Provoca a redução parcial e permanente para o trabalho e cujas sequelas se prolongam por período maior do que um ano; [...]
- c) incapacidade permanente total: Provoca a perda total em caráter permanente da capacidade de trabalho (CHIAVENATO, 2010, p. 478).

Em raciocínio contínuo, Chiavenato (2010) entende que entre os fatores de classificação dos tipos de acidentes, existem alguns elementos que irão propiciar condições para a ocorrência destes sinistros, dentre eles se destacam:

[...]

3. A condição de insegurança: é a condição física ou mecânica existente no local, na máquina, equipamento ou instalação [...]

4. O tipo de acidente: é a forma ou modo de contato entre o agente do acidente e o acidente e o acidentado, ou resultado desse contato como batidas, tombos, escorregões, choques, etc.

5. O ato inseguro: é a violação de procedimento aceito como seguro, ou seja, deixar de usar equipamento de proteção individual, distrair-se ou conversar durante o serviço [...] (CHIAVENATO, 2010, p. 481).

Dentro dos elementos que propiciam as condições para a ocorrência dos acidentes, destacam-se duas causas básicas para ocorrência do sinistro no ambiente de trabalho que, em conformidade com Chiavenato (2010) são:

As condições inseguras e os atos inseguros. 1. Condições inseguras: constituem as principais causas dos acidentes no trabalho. Incluem fatores como: equipamento sem proteção. Equipamento defeituoso. Procedimentos arriscados em máquinas ou equipamentos [...]  
2. Atos inseguros: {...}. Trabalhar em velocidade insegura, não usar procedimentos seguros [...] (CHIAVENATO, 2010, p. 482).

Nota-se que o autor menciona que as condições inseguras são as principais causas que corroboram para o grande número de acidente de trabalho, mas, além destas condições, existem também, aquelas que são provocadas pelo próprio trabalhador quando deixam de observar preceitos mínimos de segurança.

Em abordagem semelhante Dela Coleta (1991) destaca que os diversos segmentos da sociedade envolvidos com o problema dos acidentes de trabalho, tais como, trabalhadores, empresários e técnicos em segurança, creditam a ocorrência do sinistro como aquelas causadas por características negativas dos próprios trabalhadores como (descuido, desatenção, brincadeira, despreparo e incapacidade).

Além da parcela de culpa dos trabalhadores, Dela Coleta (1991) destaca também, as ocorrências de acidentes decorrentes de outros fatores tais como:

Decorrente do ambiente perigoso e hostil a que estão submetidos (como máquinas velhas e perigosas, falta de manutenção, trabalho pesado e insalubre), como um subproduto da interação homem-máquina, como algo inevitável associado ao destino e azar de cada um, ou por último, como decorrência natural da maneira de viver do povo brasileiro, do jeito brasileiro de viver, enfim da cultura de nosso povo que não valoriza a prevenção, o cuidado, a segurança e a pessoa humana envolvida no trabalho (DELA COLETA, 1991, p. 17).

Em abordagem divergente, Dela Coleta (1991), acredita que os acidentes de trabalho no Brasil chegam a mais de um milhão por ano e não aos milhares como acredita Chiavenato (2010).

Esta divergência numérica se deve ao fato de Chiavenato (2010) entender como verdadeiros, os dados estatísticos oferecidos pela OMS, sem questioná-los, enquanto que Dela Coleta (1991), questiona estes dados mencionando que:

A confiabilidade das estatísticas à disposição é muito baixa em virtude de uma série de fatores envolvendo a não-declaração de acidentes ocorridos no meio rural e no

lar, a comunicação pouco frequente dos casos leves, restringindo-se o registro muitas vezes somente aos casos graves que demandam necessidade de intervenção médica e afastamento do serviço, e o temor dos empregados à comunicação de acidentes sofridos, uma vez que muitas empresas adotam represálias aos multiacidentados (DELA COLETA, 1991, p. 16).

Outro aspecto que Dela Coleta (1991) destaca, é o fato de que em uma organização existem diferentes tipos de trabalho e ressalta:

É por demais conhecido de todos que em uma organização qualquer existe marcante diferença nos tipos de trabalho e nas tarefas que são executadas em cada um dos departamentos, comportando enormes diferenças entre uma seção e outra no ambiente de trabalho, seja físico, psicológico ou social. Esses fatos, atuando conjuntamente ao próprio tipo de material utilizado nos diferentes setores, acabam por determinar níveis de risco de valores diferentes em cada local, em cada departamento da organização em questão (DELA COLETA, 1991, p. 47).

Em ideias complementares aos autores citados nesta subseção, Dessler (2003) contribui asseverando que os acidentes ocorrem por três razões principais, sendo a primeira, provocada pelo acaso, a segunda pelas condições inseguras de trabalho e a terceira, as ações inseguras por parte dos funcionários.

Ressalta-se que Dessler (2003) apesar de considerar, o acaso, como sendo uma das três principais razões para a ocorrência do acidente, aquele, é descartado dos estudos do autor, por entender que os acidentes ocorridos pelo acaso fogem ao controle da administração e, portanto, não há estudo aprofundado sobre este fenômeno.

Desta forma, Dessler (2003) concentra seus estudos acerca das condições de insegurança e nas ações inseguras para a ocorrência de acidentes e menciona:

As condições de insegurança são as principais causas de acidentes. Algumas condições inseguras são: Equipamento sem proteção. Equipamento defeituoso. Estoque inseguro: acúmulo ou sobrecarga. Iluminação inadequada: ofuscamento ou luz insuficiente. Ventilação inadequada [...] (DESSLER, 2003, p. 283).

Quanto ao aspecto de ações inseguras Dessler (2003) menciona que:

As pessoas também causam acidentes e ninguém conhece um método infalível para eliminar ações inseguras como: arremessar materiais. Operar ou trabalhar em velocidades inseguras- muito rápido ou muito devagar. Mover cargas de maneira inadequada (DESSLER, 2003, p. 286).

Destaca-se do pensamento de Dessler (2003), as terminologias utilizadas “condições de insegurança e ações inseguras” que possuem grande semelhança como as que Chiavenato (2010) utiliza para abordar as principais causas de acidentes.

Ainda, sobre as condições de insegurança, Dessler (2003) destaca e associa outras causas relacionadas ao acidente de trabalho mencionando que algumas questões são menos óbvias porque têm relação com a psicologia do ambiente de trabalho e revela:

Um pesquisador examinou as audiências oficiais sobre acidentes fatais sofridos por trabalhadores nas plataformas de petróleo do setor britânico do Mar do Norte. Esse estudo e outros semelhantes indicam que vários aspectos psicológicos do ambiente de trabalho podem contribuir para a execução de ações inseguras. Pressões para concluir o trabalho rapidamente, funcionários estressados e clima de pouca segurança [...], contribuem para a ocorrência de acidentes (DESSLER, 2003, p. 283).

Em abordagem complementar, Dessler (2003) ressalta ainda, que os horários de trabalho e a fadiga, também, afetam as ocorrências de acidentes, conforme menciona:

Geralmente, o número de acidentes não é muito alto durante as primeiras cinco ou seis horas de trabalho, mas, depois desse período os índices de acidentes disparam. Isso se deve em parte à fadiga e em parte ao fato de que os acidentes ocorrem com mais frequência no turno da noite (DESSLER, 2003, p. 283).

Dentro das características e dos conceitos apresentados nesta subseção sobre acidente de trabalho, destaca-se que há várias modalidades de acidentes e que a grande maioria deles é ocasionada por falha humana.

Na subseção seguinte apresentar-se-á uma abordagem específica sobre acidente de trânsito que em alguns casos podem ser considerados como acidentes de trabalho.

## **2.2 Acidente de Trânsito**

Para compreensão da terminologia acidente de trânsito, muitos autores analisam separadamente a conceituação de acidente e, em posterior abordagem, a conceituação de trânsito, para que ao final da análise, entenda o significado amplo da terminologia acima mencionada.

Desta forma, conforme já visto, a Organização Mundial de Saúde define acidente “[...] como um evento independente do desejo do homem, causado por força externa, alheia, que atua subitamente (de forma inesperada) e deixa ferimentos no corpo e na mente” (OMS, 2005).

O Código de Trânsito Brasileiro define trânsito como sendo “[...] a utilização das vias por pessoas, veículos e animais, isolados ou em grupos, conduzidos ou não, para fins de circulação, parada, estacionamento e operação de carga ou descarga” (BRASIL, 1997).

Em pesquisa realizada pelo Instituto de Pesquisa Economia Aplicada (IPEA), no ano de 2006, sobre os impactos sociais e econômicos dos acidentes de trânsito nas rodovias brasileiras, o mencionado instituto acrescenta no arcabouço teórico da pesquisa que acidente pode ser considerado um evento não intencional que produz ferimentos ou danos (IPEA, 2006).

Além da definição de acidentes, o IPEA (2006) insere também, as seguintes definições que irão corroborar para compreensão desta subseção:

Acidente de transporte é todo acidente que envolve um veículo destinado, ou usado no momento do acidente, principalmente, para o transporte de pessoas ou mercadorias de um lugar para o outro [...]

Via pública (via de trânsito, estrada, rodovia ou rua) é a largura total entre dois limites de propriedade de todo o terreno ou caminho aberto ao público, quer por direito, quer por costume, para a circulação de pessoas ou bens de um lugar para outro [...]

Pedestre é toda a pessoa envolvida em um acidente, mas que no momento em que este ocorreu não estava viajando no interior ou sobre um veículo a motor, trem em via férrea, bonde, veículo de tração animal ou outro veículo, ou sobre bicicleta ou animal. Incluem-se entre os pedestres as pessoas com cadeira de rodas (inclusive as motorizadas), carrinhos de bebês [...] (IPEA, 2006, p.25).

Com base nas definições de acidente, bem como os conceitos sobre via pública e pedestre, o IPEA (2006, p. 24) define acidente de trânsito como “todo acidente com veículo ocorrido na via pública”.

Ressalta-se que os dicionários da língua portuguesa definem veículo como sendo qualquer meio de transporte, portanto, veículos motorizados ou não, de tração animal ou até mesmo o próprio animal podem ser considerados como veículo se a finalidade for transportar.

Neste sentido, Silva (1992, *apud* Lima, 2007), associa os conceitos de acidentes com os conceitos de trânsito e define que “acidente de trânsito é todo acontecimento inesperado, inevitável ou não intencional de que resultem danos pessoais e/ou materiais e para cuja ocorrência tenha contribuído um ou mais veículos em circulação na via pública”.

Em abordagem semelhante Lima (2007) destaca que:

A Regulamentação Básica Unificada de Trânsito (RBUT) – um decreto de 03 de agosto de 1993 que dispõe sobre a execução do Acordo sobre Regulamentação Básica Unificada de Trânsito, entre Brasil, Bolívia, Argentina, Chile, Paraguai, Peru e Uruguai de 29 de setembro de 1992 – assim conceitua acidente de trânsito:

“considera-se acidente de trânsito qualquer fato que produzir dano em pessoas ou coisas como consequência da circulação dos veículos” (LIMA, 2007, p. 25)

Percebe-se, portanto, que a condição fundamental para a caracterização de um acidente de trânsito, está estritamente relacionada ao local de sua ocorrência que, no caso, necessariamente deva ocorrer em via pública e ainda, que o mencionado acidente envolva pelo menos um veículo.

Em outra abordagem, o IPEA (2006) destaca também que:

O acidente de trânsito é uma realidade objetiva, que adquire expressão no pensamento e nas ações daqueles que o vivenciaram mais diretamente, seja na condição de vítimas, ou de parentes e amigos destas, ou ainda na de agentes institucionais, de atendimento, socorristas e de observadores circunstanciais (IPEA, 2006, p.25).

Destaca-se do pensamento acima que no cenário atual, o número de acidentes de trânsito é muito grande no país e, portanto, inúmeras pessoas sofrem ou já sofreram com as consequências deste sinistro.

### 2.2.1 Vertentes sobre o trânsito

Reduzir os acidentes de trânsito no cenário mundial tem sido um grande desafio para todos, o problema é tão grande que Moreira (2008) menciona:

A ocorrência de acidentes de tráfego é considerada, hoje, uma questão prioritária de saúde pública. Em 1999 o total de mortes causadas por estes acidentes alcançou o nono lugar no total de mortes do planeta. A previsão da Organização Mundial da Saúde para 2020 revela um salto para o terceiro lugar (MOREIRA, 2008, p. 41).

Do contexto anunciado por Moreira (2008), o mencionado autor complementa:

As reflexões sobre os problemas do trânsito no Brasil e no mundo revelam, através de diversos prismas, pontos de contato entre as diferentes realidades e necessidades de continentes, países e localidades. A imagem da caótica situação mundial, onde acidentes de trânsito matam um milhão e duzentas mil pessoas todos os anos, representa para a humanidade flagelo só comparável às grandes guerras (MOREIRA, 2008, p. 41).

Nota-se que a questão de acidente de trânsito tem sido algo preocupante para Organização Mundial de Saúde devido às grandes proporções e frequências com que estes acidentes ocorrem no mundo.

Em pesquisa mais aprofundada, o IPEA (2006) busca entender as causas e circunstâncias que levam às ocorrências de acidentes no trânsito e, como forma de melhor entendê-las e posteriormente aplicar os conhecimentos obtidos em ações que viabilizem a redução do acidente de trânsito, o mencionado instituto classifica seu estudo em duas abordagens, a primeira sobre a anatomia do acidente e a segunda sobre a morfologia do acidente.

Quanto à anatomia do acidente, o IPEA (2006, p.26) o conceitua como sendo “a estrutura básica desse acidente, na procura das partes, da estrutura associada ao evento”.

Em relação ao seu estudo, o IPEA (2006) entende que:

Por estudo da “anatomia de um acidente de trânsito” entende-se a análise desse evento singular, para conhecer os componentes básicos, separadamente; a estrutura de cada parte e os aspectos que lhe são inerentes, numa perspectiva pontual, instantânea, de forma estática - a ocorrência “fotografada” (IPEA, 2006, p. 26).

Destaca-se da definição que para amplitude do entendimento da anatomia de um acidente de trânsito estão assim definidos:

A anatomia de um acidente de trânsito, assim entendida como a identificação dos componentes básicos, compreende:

- a(s) **pessoa(s)** envolvida (s) — feridos, mortos e pessoas sem ferimento algum; incluindo-se pedestres e transeuntes que venham a participar do acidente;
- o(s) **veículo(s)** envolvido(s) — parcial ou totalmente destruídos; com pequenos problemas ou, ainda, sem dano algum;
- a **via** e o **ambiente** — mobiliário, bens e propriedades públicas e privadas, além da via e seus equipamentos complementares, bem como as condições climáticas, iluminação, vegetação e tudo o mais que compõe o ambiente;
- o **aparato institucional** e os **aspectos socioambientais** — legislação, fiscalização e gestão da circulação de bens e pessoas e administração da via e de seu entorno, bem como as “regras” não escritas e não oficiais aceitas pela maioria dos usuários, que venham a fazer parte de cultura regional e que possam influenciar nos acidentes (IPEA, 2006, p. 26).

Ressalta-se que para cada componente básico que compõe a anatomia do acidente de trânsito, o IPEA (2006) faz uma abordagem pormenorizada, visando entender em todos os aspectos o que ocorreu, não só no momento do acidente, mas também, seus antecedentes e os fatos posteriores. Portanto, como forma de compreender de que maneira é aplicado o estudo da anatomia do acidente, dar-se á como exemplo, o componente básico, denominado pessoa.

No estudo realizado pelo IPEA (2006), existem alguns fatores que merecem destaque na observação do ser humano, conforme se menciona abaixo:

Assim, das pessoas emergem as condições socioeconômicas — idade, sexo, nível de escolaridade, profissão, etc. Numa perspectiva de decurso de tempo, pela busca de informações sobre as circunstâncias “*antes e depois*” do acidente, mapeiam-se acontecimentos como as condições de resgate e os impactos decorrentes — gravidade das sequelas, óbito *a posteriori*, etc. (IPEA, 2006, p. 26).

Destaca-se como componente básico as pessoas, pois, alguns autores entendem que o ser humano é o principal fator quando se trata de acidente de trânsito como asseverava Bezerra, Cordeiro e Ferreira (2003, *apud* PAGNO, 2004), conforme descrito:

[...] afirmam que, além do funcionamento e da estrutura física do trânsito, deve-se levar em consideração quem participa dele, suas individualidades, seus interesses e sua postura perante o mundo. Alguns números também responderiam prontamente a dúvida: em diversas Conferências Mundiais foi constatado que o comportamento do motorista é o principal fator responsável por acidentes de trânsito (PAGNO, 2004, p. 22).

Quanto à morfologia do acidente, o IPEA (2006) o conceitua e o interpreta como sendo:

O estudo da “morfologia de um acidente” é campo de pesquisa que vai além da descrição das formas dos acidentes, buscando explicar as conexões existentes entre os diversos elementos, considerando a dinâmica do acidente, visualizando-o em uma dimensão temporal, estudando as forças atuantes durante o período em que o acidente ocorreu, os materiais, sua resistência e deformação, incluindo-se o que se poderia chamar de “fisiologia dos materiais”. Por exemplo, a identificação de elementos, fraturas e análises que indiquem a causa de um dano (pneus e rodas danificados, relacionando o vínculo do dano com a peça) — se a suspensão de um veículo ficou danificada antes ou depois de um acidente são investigações que se situam no campo morfológico do acidente (IPEA, 2006, p. 27).

Diante dos conceitos e pensamentos apresentados sobre acidentes de trânsito, destaca-se, a grande preocupação que os autores possuem quanto ao grande número de ocorrências deste sinistro, pois, este evento ocasiona perdas de vidas, que são incomensuráveis, além de trazerem grandes traumas e prejuízos para a sociedade.

### 2.2.2 Acidente de trânsito como acidente de trabalho

Em pesquisa realizada na Região Metropolitana de São Paulo, (RMSP) e Região Metropolitana de Belo Horizonte, (RMBH), sobre saúde e segurança no ambiente de trabalho, Salim e Carvalho (2002), demonstram os seguintes dados (TAB. 1).

TABELA 1

Acidente de trabalho de profissionais do setor de transporte, segundo ocupação - Região Metropolitana de São Paulo- 1997-1999 - Região Metropolitana de Belo Horizonte - 1998-2000.

Ocupação	RMSP		RMBH	
	Casos	%	Casos	%
Motorista de Caminhão e Similares	2.427	37,13	835	29,38
Motorista de Transporte Coletivo	1.177	18,01	391	13,76
Motociclista/Motoboy	1.161	17,76	688	24,21
Cobrador de Transporte Coletivos	549	8,40	208	7,32
Motorista sem Especificação	453	6,93	288	10,13
Motorista de Carro-Forte/Furgão	267	4,08	32	1,13
Motorista de Carro de Passeio/ Particular	220	3,37	49	1,72
Outros	193	2,95	112	3,94
Condutor de Transporte Coletivo Sobre Trilhos	90	1,38	-	-
Motorista de produção/Teste	-	-	188	6,62
Total	6.537	100,00	2.842	100,00

Fonte: SALIM; CARVALHO, 2002, p. 34.

Nota: Sinal convencional utilizado: dado numérico igual a zero não resultante de arredondamento.

Conforme a TABELA 1, percebe-se que a quantidade de acidente de trabalho envolvendo a classe de motoristas, envolvidos em acidentes de trânsito, apresentou na RMBH o número de 2.842 no período de 1998 a 2000.

Em termos de ocorrências de acidentes envolvendo os demais condutores de veículo o site vias seguras divulga as informações acerca de acidente de trânsito ocorridas em Belo Horizonte entre os anos de 2004 a 2008, demonstrando-se o crescente número de acidentes desde o ano de 2004 até 2008.

Destaca-se da TABELA 2, conforme se vê adiante, o grande número de vítimas fatais e de não fatais ocorridas no ano de 2008.

TABELA 2  
Posição comparativa do acidente de trânsito -2004-2008

Item	2004	2005	2006	2007	2008
Total de vítimas de acidentes *	17.004	17.636	18.209	20.055	20.799
N. de vítimas não fatais	15.972	16.831	17.420	19.082	19.675
N. de vítimas fatais **	217	177	210	227	273
N. de atropelamentos	3.581	3.552	3.335	3.127	3.136
Frota de veículos de BH	821.753	862.917	931.287	1.020.465	1.107.259
Taxa de Mortalidade/10.000 veículos	2,64	2,05	2,25	2,22	2,47

Fonte: PBH, 2009; BHTRANS, 2009.

Notas: PBH: (Prefeitura de Belo Horizonte). BHTRANS:(Empresa de Transportes e Trânsito de Belo Horizonte). (\*) Inclui vítima fatal, não fatal e não informada. (\*\*) Vítimas que morreram no local do acidente.

Nota-se que na medida em que a frota de veículos de Belo Horizonte foi crescendo ao longo dos anos analisados, o total de vítimas de acidentes também se elevou, principalmente, no que tange as vítimas não fatais.

A TABELA 2 demonstra que o universo de acidentes na capital possui elevados números.

Dentro dos dados estatísticos apresentados acima pode existir vários fatores que corroboraram para a ocorrência do acidente de trânsito, dentre eles deve-se considerar:

- a) Luz  
Está ligada às condições de iluminação, pois a intensidade da luz afeta a nossa capacidade de ver (ofuscamento) ou [...]. Quando for o caso de luz solar [...].
- b) Tempo  
Está ligado às condições atmosféricas:  
Chuva- torna a pista escorregadia e dificulta a visibilidade [...]. Neblina[...]
- c) Estrada/via  
Devemos nos adequar às condições da estrada, levando sempre em consideração as curvas, faltas de acostamento, tipo de pavimento, buracos, óleo na pista, lombadas, falta de sinalização [...]
- d) Trânsito  
As condições de trânsito interferem no modo de dirigir, sobretudo porque existe a presença de outros condutores que sofrem as mais diversas interferências, consequentemente comportam-se de maneiras diferentes [...].
- e) Veículo [...] (REIS, 1999, p. 22).

Além das circunstâncias adversas que influenciam no acidente de trânsito, conforme citadas por Reis (1999), deve-se mencionar ainda, o fator humano, caracterizado pela prática do ato inseguro que fora demonstrado na subseção **2.2** desta pesquisa.

Em linhas gerais, Chiavenato (2010) menciona que o ato inseguro é caracterizado pela falha humana em exercer errônea ou inadequadamente certos preceitos que dariam ao indivíduo maior segurança.

Neste sentido, Gadret, (1969 *apud* REIS, 1999) demonstram que os condutores de veículo frequentemente praticam atos inseguros, conforme exposto:

Os motoristas, de um modo geral, cometem as seguintes falhas:

- a) imaginam que os demais condutores farão o correto; não precisam de margem para emergência.
- b) não prestam a devida atenção ao que se passa na pista a 100 ou 200 metros adiante. Frequentemente, os motoristas, ao se aproximarem de uma situação confusa no tráfego soam sua buzinas e mantêm a velocidade ao invés de a reduzirem até que se aclare o panorama do tráfego.
- c) uma outra falha é o fato de alguns motoristas “empurrarem” grande grupos de pedestres de tal maneira que chega a promover tumultos e acidentes (GADRET, 1969, *apud* REIS, 1999, p. 15).

Neste aspecto, observa-se mais uma vez que o fator humano tem sido preponderante no que se refere aos fatos motivadores para a ocorrência destes acidentes. Por um lado, percebe-se a falta de responsabilidade do condutor de veículo com a própria segurança e a segurança de terceiros, por outro lado, nota-se a possibilidade do acidente ocorrer face a carência de habilidades técnicas e/ou treinamento que poderiam evitar o sinistro.

### **2.3 Treinamento**

Como já visto, o acidente de trabalho pode ocorrer dentro de vários aspectos e circunstâncias, que variam desde um ambiente hostil e naturalmente perigoso, até à inobservância de medidas de segurança que contribuem para o acidente.

Quanto a não observação de medidas que previnem o acidente, Dessler (2003) e Chiavenato (2010), perceberam que o ato inseguro se destaca como sendo uma das principais causas de acidente, sendo que, o mencionado ato, está necessariamente relacionado à falha humana.

Ocorre que, uma das variáveis que caracterizam a falha humana pode estar estritamente relacionada com a falta de treinamento do empregado para aprimoramento e desenvolvimento de suas atividades.

Treinamento, conforme definição do dicionário online de português significa “o ato de treinar, treino” e treinar possui o significado de adestrar, habituar, acostumar e exercitar.

No contexto empresarial da conceituação de treinamento, Dessler (2003) define o tema como sendo o conjunto de métodos usados para transmitir aos funcionários novos e antigos as habilidades necessárias para o desempenho do trabalho.

Já Chiavenato (2010), amplia a definição de treinamento asseverando que:

Modernamente, o treinamento é considerado um meio de desenvolver competências nas pessoas para que se tornem mais produtivas, criativas e inovadoras, a fim de contribuir melhor para os objetivos organizacionais e se tornarem cada vez mais valiosas (CHIAVENATO, 2010, p. 366).

Em abordagem com ideias complementares à de Chiavenato (2010), a definição de treinamento é trazida por Gil (2010) como sendo:

Conjunto de experiências de aprendizagem centradas na posição atual da organização. Trata-se, portanto, de um processo educacional de curto-prazo e que envolve todas as ações que visam deliberadamente ampliar a capacidade das pessoas para desempenhar melhor as atividades relacionadas ao cargo que ocupam na empresa (GIL, 2010, p. 122).

Destaca-se do pensamento de Dessler (2003) que o treinamento visa propiciar ao treinado, as habilidades necessárias para desempenho de suas funções. Quanto aos pensamentos de Chiavenato (2010) e Gil (2010), ambos os autores superam as ideias de Dessler (2003) e dão ao treinamento uma definição mais abrangente, mencionando que além das habilidades para o exercício das atividades, o treinamento permite o crescimento das pessoas e das organizações.

O treinamento se constitui em importante fundamento para o sucesso das empresas, através dele advém-se o conhecimento e a praticidade na execução de determinada tarefa. Neste contexto Chiavenato (2010) menciona que:

E as organizações mais bem-sucedidas investem pesadamente em treinamento para obterem um retorno garantido. Para elas, treinamento não é despesa, mas um precioso investimento, seja na organização como nas pessoas que nela trabalham (CHIAVENATO, 2010, p. 366).

Observa-se que os gastos realizados com o treinamento propiciam às organizações ganhos futuros, que possam advir da qualidade de prestação do serviço do profissional e/ou redução de gastos em outros setores em decorrência da capacitação de seus funcionários.

Quanto ao aspecto de se investir nas pessoas, Chiavenato (2010) alerta sobre o fato de que:

As pessoas constituem o principal patrimônio das organizações. São as pessoas que fazem as coisas acontecer. Que conduzem os negócios, produzem os produtos e prestam os serviços de maneira excepcional. Para conseguir isso, é imprescindível o treinamento e o desenvolvimento das pessoas (CHIAVENATO, 2010, p. 366).

Pessoas treinadas ampliam suas capacidades e habilidades tornando-se, portanto, valiosas para as organizações.

Chiavenato (2010) menciona ainda, que o treinamento é orientado para o presente, focalizando o cargo atual e buscando melhorar aquelas habilidades e competências relacionadas com o desempenho imediato do cargo.

Outro aspecto de suma importância abordado por Chiavenato (2010), diz respeito sobre o entendimento de aprendizagem, que segundo o autor, significa uma mudança no comportamento da pessoa através da incorporação de novos hábitos, atitudes, conhecimentos, competência e destrezas.

Observa-se que treinamento e aprendizagem são terminologias similares utilizadas pelo autor que indicam um processo recíproco, onde, a metodologia de treinamento leva ao aprendizado e o aprendizado indica a constante necessidade de treinamento para a obtenção da excelência profissional.

Neste aspecto Chiavenato (2010) discorre que treinamento é um processo cíclico e contínuo composto de quatro etapas, conforme se apresenta abaixo:

- 1- Diagnóstico. É o levantamento das necessidades ou carências de treinamento a serem atendidas ou satisfeitas.
- 2- Desenho. É a elaboração do projeto ou programa de treinamento para atender às necessidades diagnosticadas.
- 3- Implementação. É a execução e condução do programa de treinamento.
- 4- Avaliação. É a verificação dos resultados obtidos com treinamento. (CHIAVENATO, 2010, p. 368).

Nota-se, portanto, a importância e a necessidade da organização estar sempre realizando o processo cíclico do treinamento para que possa manter sempre atualizada, a capacidade e habilidade profissional de seus funcionários.

Em relação à primeira etapa de treinamento que se refere ao diagnóstico, Chiavenato (2010), discorre também, sobre a importância de se fazer certos levantamentos e pesquisas internas para detectar qual a carência de treinamento aquela organização necessita e neste sentido complementa:

Necessidade de treinamento são as carências de preparo profissional das pessoas, ou seja, a diferença entre o que uma pessoa deveria saber e fazer e aquilo que ela realmente sabe e faz. Significam um descompasso entre o que deveria ser e o que realmente é. Uma necessidade de treinamento é uma área de informação ou de habilidades que um indivíduo ou grupo precisa desenvolver para melhorar ou aumentar a sua eficiência, eficácia e produtividade no trabalho. Na medida em que o treinamento focaliza essas necessidades e carências e as elimina, ele se torna benéfico para os colaboradores, para a organização e, sobretudo para o cliente (CHIAVENATO, 2010, p. 368).

Com ideias comuns sobre a necessidade de diagnosticar as carências de treinamento das organizações, GIL (2010) revela que:

Costuma-se definir diagnóstico de necessidade de treinamento-DNT- como o processo que tem como objetivo identificar as carências de indivíduos e grupos para a execução das tarefas necessárias para o alcance dos objetivos da organização (GIL, 2010, p. 123).

Em raciocínio contínuo, o mencionado autor discorre que o diagnóstico de necessidade de treinamento se desenvolve em três níveis, a saber:

- 1- análise organizacional: consiste na identificação dos níveis de eficiência e eficácia da organização, a fim de determinar as formas de treinamento que poderão contribuir para sua elevação.
- 2- análise das tarefas: consiste na identificação das atividades que compõe as tarefas bem como dos requisitos pessoais necessários para seu desempenho eficaz.
- 3- análise dos recursos humanos: consiste na identificação, junto aos empregados, dos níveis de conhecimento, habilidades e atitudes requeridas para a execução das tarefas que executam (GIL, 2010, p. 124).

Destaca-se do pensamento de Gil (2010), que a primeira etapa é definida como sendo a análise organizacional que irá verificar a eficiência e eficácia da organização e após esta análise, escolher a melhor forma de treinamento, enquanto que, Chiavenato (2010), aborda a primeira etapa de treinamento como sendo aquela caracterizada pelo diagnóstico da necessidade de se treinar.

Nota-se que, embora ambos os autores adotem terminologias diferenciadas para se destacar etapas no diagnóstico da necessidade de treinamento, percebe-se que em relação à metodologia existe grande semelhança.

Quanto ao primeiro nível de diagnóstico de necessidade de treinamento abordado por Gil (2010), ressalta-se que:

A análise organizacional por si só já possibilita o diagnóstico de certas necessidades de treinamento. Isso mediante a obtenção de dados que constituem indicadores de necessidades, tais como:

[...] baixa produtividade, [...] avarias frequentes em equipamentos e instalações, [...] **elevando número de acidentes**, [...] **absenteísmo**, etc. (GIL, 2010, p. 125, grifo nosso).

Verifica-se, que o elevado número de acidentes e o índice de absenteísmo, além de serem grandes preocupações para as organizações, também, servem como indicadores para se diagnosticar a necessidade de treinamento.

Em outro aspecto, Gil (2010) entende que o treinamento pode assumir várias modalidades segundo se considere a clientela, a finalidade, o momento e o local.

Em relação à finalidade de treinamento, Gil (2010), ressalta:

O treinamento pode voltar-se para o conteúdo ou para o processo. No primeiro caso, enfatiza a aquisição de conhecimento. No segundo, volta-se para a mudança de atitudes e o desenvolvimento das relações interpessoais. Também se verificam treinamentos mistos, voltados tanto para o conteúdo quanto para o processo (Gil, 2010, p. 131).

Constata-se mais uma vez a importância do treinamento que não só torna a pessoa mais habilidosa para execução de suas atividades, como também, provoca a mudança de atitude em suas ações.

Perpassada as etapas de diagnóstico das carências de treinamento, cabe às organizações elaborarem o cronograma de execução das atividades e, neste sentido, Gil (2010) relata que:

A execução de treinamento centra-se na relação entre instrutor-treinando. Os instrutores podem ser pessoas da própria organização ou de fora, especialistas ou experientes em determinada área ou atividade, que transmitem suas instruções de maneira organizada aos treinandos. Os treinandos poderão ser pessoas situadas em qualquer nível da organização, de quem se espera que adquiram os conhecimentos, habilidades e atitudes requeridas para o desempenho de suas atribuições (GIL, 2010, p. 139).

Percebe-se que é de suma importância que o treinamento seja ministrado por profissionais qualificados, que possuam o conhecimento teórico e prático para capacitar os treinandos.

Nesta seção buscou-se a compreensão e entendimento pormenorizados dos conceitos de absenteísmo, acidente de trabalho, acidente de trânsito e treinamento, com o propósito de correlacioná-los entre si e demonstrar a possibilidade de existência do acidente de trabalho, na modalidade acidente de trânsito, em decorrência da falta de treinamento que,

por consequência, pode afetar o grau de absenteísmo no 22º BPM, conforme se verá na seção seguinte.

## 2.4 Conceito de absenteísmo

Absenteísmo ou ausentismo, como alguns autores denominam, caracteriza-se, em linhas gerais, pela falta do trabalhador ao serviço, seja por questões justificadas ou não.

Os dicionários da língua portuguesa definem o termo absenteísmo que é derivado do absentismo, como sendo a terminologia utilizada para designar as ausências dos trabalhadores no processo de trabalho ou estudantes nas escolas, seja por falta ou atraso, devido a algum motivo interveniente.

Segundo o dicionário Priberam da Língua Portuguesa, a terminologia de absenteísmo traduzida para o francês significa “*Absentisme*” que é o mesmo significado da palavra absentismo que por extensão significa hábito de não comparecer, de estar ausente (PRIBERAM, 2012).

Em termos técnicos voltados para as organizações, Marras (2000), define absenteísmo como sendo o tempo de trabalho perdido quando os empregados não comparecem ao trabalho.

Absenteísmo é o montante de faltas no trabalho, assim como, atrasos e saídas antecipadas durante um determinado período. Dependem de fatores intrínsecos e extrínsecos ao trabalho, que podem ser doenças, acidentes, responsabilidades familiares e problemas com transportes (MARRAS, 2000, p. 57).

Na mesma linha de pensamento, Chiavenato (2010), complementa que o absenteísmo:

É a frequência e/ou duração de tempo de trabalho perdida quando os colaboradores não comparecem ao trabalho. O absenteísmo constitui a soma dos períodos em que os colaboradores se encontram ausentes do trabalho, seja por falta, atraso ou algum motivo interveniente (CHIAVENATO, 2010, p. 88).

Portanto, abstrai-se do exposto citado anteriormente, que em termos abrangentes, o absenteísmo se caracteriza pela falta ou atraso do trabalhador ao serviço, ou ainda de sua saída antecipada do local de serviço seja por qualquer motivo.

#### 2.4.1 Determinantes teóricos sobre absenteísmo

Entendido a definição de absenteísmo, percebe-se que dentro de sua terminologia existem alguns fatores determinantes que poderão influenciar o contexto de uma organização, como por exemplo, a frequência do tempo de trabalho perdido em detrimento da ausência do trabalhador.

Neste sentido, Chiavenato (2010), menciona que o absenteísmo constitui a soma dos períodos em que os colaboradores se encontram ausentes do trabalho, seja por falta, atraso ou algum motivo interveniente.

Chiavenato (2010) menciona ainda que algumas organizações adotam, inclusive, uma fórmula para calcular o índice de absenteísmo, conforme demonstrado abaixo:

$$\text{Índice de Absenteísmo} = \frac{\text{Total de pessoas/horas perdidas}}{\text{Total de pessoas/horas de trabalho}} \times 100$$

Nota-se que a fórmula acima citada é calculada em horas para poder incluir não só as faltas, mas também, os atrasos conforme menciona Chiavenato (2010):

Para calcular o custo total das ausências, podem-se incluir todos os dias de trabalho perdidos, por qualquer motivo (dias de afastamento por férias, doença, maternidade, acidente de trabalho e licenças de toda a espécie). Ou então calcular as chamadas presenças pobres, que incluem apenas aquelas ausências que os empregados podem controlar pessoalmente (como faltas ou atrasos por motivos particulares, perfeitamente evitáveis) (CHIAVENATO, 2010, p. 88).

Conforme citado acima, percebe-se que o absenteísmo se caracteriza por vários fatores, tais como, as doenças, acidentes e licenças, porém, além destes, Chiavenato (2010) destaca ainda:

As causas e consequências das ausências foram intensamente estudadas através de pesquisas que mostram que o absenteísmo é afetado pela capacidade profissional das pessoas e pela sua motivação para o trabalho, além de fatores internos e externos ao trabalho (CHIAVENATO, 2010, p. 88).

Quanto à capacidade profissional das pessoas, Chiavenato (2010) faz alusão aos principais motivos que podem reduzir a assiduidade ao trabalho e que estão estritamente ligados a fatores tais como doenças e acidentes, enquanto que os fatores de cunho motivacionais estão interligados pela prática das organizações em recompensar a assiduidade e punir ao absenteísmo.

Em outro aspecto, Couto (1988) destaca que o absenteísmo causa vários problemas para as organizações, e neste sentido menciona:

São vários os problemas causados pelo alto índice de absenteísmo nas empresas, entre eles podem ser citados: Se o trabalho é em série, a ausência de um trabalhador pode prejudicar toda a série. Aumenta o custo da Previdência Social, com repasse das despesas para todos os seguimentos da sociedade. O absenteísmo se auto-alimenta (COUTO, 1988, p. 21).

Na mesma linha de pensamento, quanto ao fato do absenteísmo trazer sérios prejuízos para as organizações, Chiavenato (2010) destaca:

Uma pesquisa mostrou que os custos do absenteísmo de funcionários de seguradoras americanas com salário médio de US\$ 9, 21 (dólar) por hora foram estimados em US\$ 876.859 por ano, ou seja, US\$ 1.096 anuais por empregado. Cada pequena redução nos índices de absenteísmo pode trazer razoável economia para a organização (CHIAVENATO, 2010, p. 89).

Couto (1988) destaca ainda, que dos diversos tipos de absenteísmo existentes, como, por exemplo, o legal, o voluntário e o por doença, este último é o mais importante.

O mais importante é o por doença, devido principalmente, ao volume de ausências que acarreta, e ao fato de ser, para o empresário, um índice sobre o qual não se pode estabelecer previsão precisa. As causas mais comuns do absenteísmo por doença são aqueles sobre os quais o médico do trabalho não pode ter participação ativa na seleção do pessoal como: gripe, diarreia, acidente fora e no trabalho (COUTO, 1988, p. 22).

Destaca-se do pensamento de Couto (1988) que este autor entende que os acidentes fora ou no trabalho compõe o grupo de absentes da modalidade doença, diferentemente de Chiavenato (2010) e Marras (2000) que entendem a doença como uma modalidade de absenteísmo e o acidente de trabalho como outra modalidade.

Outro aspecto a ser observado, refere-se ao fato de Couto (1988) mencionar que o absenteísmo é decorrente de um ou mais dos seguintes fatores causais: fatores do trabalho, fatores sociais, fatores culturais, fatores de personalidade, fatores de doença e neste sentido destaca-se:

Fatores de doença: os acidentes externos ao trabalho ocupam um dos primeiros postos entre fatores de doença, principalmente no Brasil, em que grande parte da força de trabalho tem entre 18 e 35 anos. Os acidentes de trabalho também pesam bastante nas ausências (COUTO, 1988, p. 23).

Observa-se nesta passagem, que Couto (1988) mais uma vez incorpora os acidentes ocorridos no trabalho ou fora dele, como casos de absenteísmo na modalidade doença.

Em complemento aos aspectos determinantes do absenteísmo, Masi (1999) entende que:

Atualmente o absenteísmo é visto não só como ausência de corpo, mas também, como a ausência da mente. Não basta estar longe da empresa para deixar de pensar no trabalho e nem basta a presença física na empresa para caracterizar que a pessoa esteja trabalhando (MASI, 1999, p. 311).

Neste sentido, verifica-se que as organizações devem elaborar medidas efetivas que corroborem para a participação ativa de seus trabalhadores, pois, ao contrário, mesmo que o trabalhador esteja fisicamente presente no ambiente de trabalho, não significa dizer que ele esteja mentalmente, conforme demonstra Masi (1999):

Enquanto as direções de pessoal, empacadas na velha lógica da linha de montagem, continuam teimosamente a economizar de forma estúpida os minutos de parada e a controlar eletronicamente os cartões de ponto, milhões de trabalhadores dedicados a tarefas de natureza mental podem estar improdutivos com a cabeça, embora estejam presentes na empresa com seus corpos (MASI, 1999, p. 311).

Nota-se que o autor faz severa crítica quanto à forma em que as empresas adotam para controlar seus empregados e, diante desta crítica, Masi (1999) sugere que na organização criativa, o absenteísmo não é mais um fato físico, mas um fato psíquico; não pode ser combatido com controles disciplinares, mas com o ócio e a motivação.

Neste aspecto, observa-se que Masi (1999) diferentemente de Chiavenato (2010), entende que o absenteísmo não pode ser combatido com controles disciplinares, mas sim, com medidas que as empresas devam adotar para trabalhar a parte mental de seus empregados, dando-lhes alguns momentos de tranquilidade para relaxarem durante a jornada de trabalho e ao mesmo tempo trabalhando questões motivacionais.

Ressalta-se que embora Chiavenato (2010), também acredita que as organizações devam desenvolver fatores motivacionais como forma de reduzir o absenteísmo, da mesma forma, a mencionada organização também tem que adotar medidas punitivas para combater o absenteísmo.

Do exposto acima, destaca-se que o absenteísmo acarreta grandes prejuízos financeiros para as organizações e que o absenteísmo decorre de vários fatores e

circunstâncias, tais como aqueles que são previsíveis e legais (licença maternidade, folga e férias) e os imprevisíveis como doenças e atrasos.

Destaque especial dar-se-á à modalidade de absenteísmo decorrente do acidente de trabalho, que conforme visto nesta subseção, refere-se a uma das mais frequentes circunstâncias que acarretam o absenteísmo, portanto, abordar-se-á na subseção seguinte o contexto de acidente de trabalho.

### **3 O ACIDENTE DE TRÂNSITO ENVOLVENDO VIATURA POLICIAL DO 22º BPM**

Nesta seção tem-se como objetivo associar os acidentes de trânsito ocorridos com viaturas do 22º BPM com os possíveis motivos causais e ainda fazer uma reflexão sobre os absenteísmos decorrentes destes acidentes, correlacionando os conceitos abordados na seção anterior com abordagens específicas da atividade policial militar, sobretudo, daquelas desempenhadas no 22º BPM.

Antes, porém, para melhor compreensão do tema, será realizada uma breve abordagem situacional sobre o 22º BPM, constando dados básicos referentes à sua articulação operacional, as atividades motorizadas desempenhadas com suas respectivas jornadas de trabalho e o acidente de trânsito envolvendo policiais militares.

#### **3.1 Breve histórico do 22º BPM**

O 22º BPM está localizado na região sul de Belo Horizonte, situado na avenida Artur Bernardes número 1367, bairro Santa Lúcia.

A unidade policial é responsável pelo policiamento em parte da região centro-sul, parte da leste e parte da região oeste de Belo Horizonte, área de grande densidade populacional.

Dentro de sua responsabilidade territorial, destacam-se como principais aglomerados, o Morro das Pedras, o Morro do Papagaio, Vila Cafezal, Alto Vera Cruz e Taquaril, que apresentam baixos índices de desenvolvimento humano. Por outro lado, a unidade realiza também, o policiamento em bairros com grande poder aquisitiva, tais como, Belvedere, Mangabeiras, São Bento, Santa Lúcia, Cidade Jardim e Serra.

O batalhão é responsável ainda por realizar o policiamento em grandes corredores e polos geradores de tráfego, tais como, as avenidas, Senhora do Carmo, Raja Gabaglia, Andradas, Prudente de Moraes parte das avenidas Amazonas, Afonso Pena e Barão Homem de Melo.

Possui quatro companhias com responsabilidade territorial<sup>1</sup>, e uma companhia de recobrimento que atua em toda área da unidade, conforme se demonstra adiante:

a) 123ª Companhia Tático Móvel (Cia TM)

Situada na sede da unidade, atua em toda área de responsabilidade territorial do 22º BPM fazendo o policiamento nos principais pontos críticos dos bairros das companhias, tais como, aglomerados, Zonas Quentes de Criminalidade (ZQC)<sup>2</sup> e grandes corredores.

b) 124ª Companhia de Polícia Militar Especial (124ª Cia PM Esp)

Situada na rua Yucatã, número 70, bairro São Pedro, a mencionada companhia é responsável pelo policiamento em parte da zona centro-sul de Belo Horizonte. Atende aos bairros, São Pedro, Santo Antônio, Cidade Jardim, Vila Paris, Luxemburgo, Coração de Jesus, Santa Lúcia, São Bento, Morro do Papagaio, Conjunto Santa Maria e Belvedere.

c) 125ª Companhia de Polícia Militar Especial (125ª Cia PM Esp)

Situada na rua Oscar Trompowski, número 1396, bairro Grajaú, a mencionada companhia é responsável pelo policiamento em parte da região oeste de Belo Horizonte. Atende aos bairros, Grajaú, Gutierrez, Nova Granada, Jardim América, Alto Barroca, Morro das Pedras, Prado, Calafate e Nova Suíssa.

d) 127ª Companhia de Polícia Militar Especial (127ª Cia PM Esp)

Situada na rua Trifana, número 839, bairro Mangabeiras, a mencionada companhia é responsável pelo policiamento em parte da região centro-sul de Belo Horizonte. Atende aos bairros, Mangabeiras, Sion, Serra, Cruzeiro, Carmo, Cafezal, Comiteco e Anchieta.

e) 128ª Companhia de Polícia Militar Especial (128ª Cia PM Esp)

Situada na rua Caravelas, número 811, bairro Saudade, a mencionada companhia é responsável pelo policiamento em parte da região leste de Belo Horizonte. Atende aos bairros, Taquaril, Alto Vera Cruz, Vera Cruz, Jonas Veiga, Saudade, Esplanada, Pompeia, Santa Efigênia, São Lucas, Novo São Lucas, Paraíso e Baleia.

---

<sup>1</sup> Responsabilidade territorial: é o princípio pelo qual os Comandos Regionais, Unidades e frações de execução operacional, a partir de uma delimitação geográfica definida, são responsáveis pela execução das atividades de polícia ostensiva em seus esforços iniciais. Este princípio impõe aos comandantes territoriais constante acompanhamento do fenômeno criminal, atribuindo-lhes, em grau sucessivo, a responsabilidade perante o escalão imediatamente superior, de prestar informações, anúncios e, em caso de rompimento da malha protetora, solicitar apoio ou recobrimento (MINAS GERAIS, 2010, p. 59).

<sup>2</sup> Zonas quentes de criminalidade são definidas a partir do diagnóstico estatístico realizado sobre a incidência criminal de determinada localidade. Desta forma, onde houver muita incidência criminal, esta localidade será definida como ZQC.

### 3.2 Portfólio de serviço do 22º BPM

Em conformidade com a Resolução n. 4.185 de 18 de dezembro 2011 de 18 de dezembro de 2011, alterada pela Resolução 4 212, de 22 de maio de 2012, ambas do Comando Geral da Polícia Militar de Minas Gerais, a Primeira Região de Polícia Militar (1ª RPM), que é a região responsável pelo policiamento da capital mineira, estabeleceu para suas unidades subordinadas, dentre elas o 22º BPM, as seguintes modalidades de policiamento motorizado.

#### QUADRO 1

##### Portfólio de Serviços das Unidades de Execução Operacional e da Corregedoria

Portfólio de Serviço do 22º BPM	Conceitos dos Portfólios
Patrulha de Atendimento Comunitário (PAC)	A PAC é o tradicional instrumento de patrulhamento <sup>3</sup> , em que uma dupla de policiais militares atua no processo motorizado em veículo de quatro rodas. {...}
Motopatrulha	A Motopatrulha é integrada por um policial militar, utiliza a motocicleta como veículo policial, {...}.
Base Comunitária (BC) e Base Comunitária Móvel (BCM)	A Base Comunitária ou a BCM é um serviço preventivo prestado por uma equipe de policiais-militares para aplicação do “policiamento orientado para o problema”{...}.
Patrulha de Prevenção Ativa (PPA)	A PPA é uma equipe PM motorizada, em veículo de quatro rodas, integrada por 02 (dois) policiais militares, destinada a atuar de forma preventiva, através da alternância entre permanência em pontos-base (PB) e a realização de deslocamentos.{...}.
Patrulha de Prevenção à Violência Doméstica (PPVD)	A Patrulha Prevenção à Violência Doméstica é uma equipe PM, em veículo de quatro rodas, integrada por 02(dois) policiais militares, que prestam serviço de proteção à vítima real ou potencial, e têm a missão de desestimular ações criminosas no ambiente domiciliar.{...}
Patrulha de Policiamento Escolar	A patrulha de Policiamento Escolar utiliza-se de um veículo de quatro rodas, integrada por 01 (um) ou 02 (dois) policiais militares e atua com base em cartão-programa <sup>4</sup> , em estabelecimentos de ensino, {...}.
Patrulha de Operações (POp)	A POp é uma equipe integrada por 03(três) policiais

<sup>3</sup> Patrulhamento: atividade móvel de observação, fiscalização, reconhecimento, proteção ou mesmo de emprego de força, desempenhada pelo PM no posto. (MINAS GERAIS, 2010, p. 66);

<sup>4</sup> Cartão-programa trata-se de um cartão impresso que contém uma sequência de endereços e horários em que o policial militar deve passar e/ou permanecer durante o turno de serviço.

	<p>militares que utiliza um veículo quatro rodas e atua nas subáreas<sup>5</sup> das Companhias PM, com o desenvolvimento de operações policiais {...}</p>
Grupo Especial de Policiamento em Áreas de Risco (GEPAR)	<p>O GEPAR é um grupo, cujas equipes são integradas por 03(três) ou 04(quatro) policiais militares em veículos quatro rodas, com emprego em áreas de risco, aglomerados/vilas, {...}</p>
Patrulha de Prevenção e Reação a Assaltos a Bancos (PRABan)	<p>A PRABan é uma equipe PM, em veículo de quatro rodas, integrada por 03(três) policiais militares, {...}. A patrulha é empregada em meio urbano com o objetivo de prevenir e reprimir ocorrências de assaltos ou arrombamentos a bancos, {...}</p>
Programa Educacional de Resistência às Drogas e à Violência (PROERD)	<p>O PROERD consiste num esforço cooperativo entre a Polícia Militar, a escola e a família, aplicado nas instituições de ensino público e privado, {...}, se destina a evitar que crianças e adolescentes iniciem o uso das diversas drogas, {...}</p>
Patrulha do Sossego	<p>A Patrulha do Sossego utiliza-se de um veículo de quatro rodas, integrada por no mínimo 01 (um) policial militar, ... {...} tem como objetivo efetuar atendimento nos locais e situações onde haja maior incidência de poluição sonora e perturbação do sossego.</p>
Grupo Especial para Prevenção Motorizada Ostensiva Rápida (GEMOR)	<p>O GEMOR consiste no lançamento de guarnições de motopatrulhamento compostas por 03 (três) policiais militares, {...}, com a missão precípua de dar recobrimento ao policiamento ordinário, {...}.</p>
Tático Móvel (TM)	<p>O serviço TM é composto por equipes formadas com 03 (três) policiais militares e tem como objetivo principal o recobrimento às atividades de policiamento nas áreas de Batalhões {...}</p>
Patrulha Unitária	<p>A Patrulha Unitária realiza o policiamento preventivo com 01 (um) policial militar em viatura quatro rodas, com restrição de empenho. {...}</p>
Patrulha de Prevenção ao Homicídio	<p>A Patrulha de Prevenção ao Homicídio é uma equipe composta por 03 (três) militares, integrantes da Equipe Tático-Móvel da Unidade de Execução Operacional (UEOp)<sup>6</sup>, voltada para a redução da incidência do crime do homicídio. {...}.</p>
Polícia e Família	<p>O serviço “Polícia e Família” consiste no emprego de um grupo de policiais militares, devidamente comandados e capacitados, num espaço de responsabilidade territorial delimitado. {...}.</p>
Patrulha do Bairro	<p>A mencionada modalidade de policiamento tem por finalidade fixar um policial e uma viatura para atuar em determinado bairro como forma de possibilitar o militar escalado a conhecer pormenorizadamente os problemas daquele bairro</p>

Fonte: MINAS GERAIS, 2011, p. 4.

<sup>5</sup> Subárea é a subdivisão da área de um batalhão, cuja responsabilidade territorial cabe a determinada companhia.

<sup>6</sup> UEOp são batalhões de Polícia Militar que possuem responsabilidade territorial sobre determinada área.

O serviço Patrulha do Bairro foi implantado recentemente, em meados do ano de 2012, pelo comandante da 1ª RPM, nos batalhões da capital mineira.

Em linhas gerais o policial militar será uma referência para a comunidade local para solucionar os problemas de segurança pública local.

Nota-se, portanto, que o portfólio de serviço do 22º BPM, assim como das demais unidades operacionais de Belo Horizonte é grande, contando com dezessete tipos de policiamento motorizado.

### 3.2.1 Atividades desempenhadas pelo serviço motorizado da PMMG

Em uma visão abrangente, do portfólio de serviço da Polícia Militar de Minas Gerais (PMMG), destacam-se algumas particularidades no que se diz respeito à metodologia de emprego dos serviços motorizados, que podem assim serem definidas:

#### a) Patrulhamento preventivo

Consiste em um deslocamento mais lento das viaturas pelos logradouros, a fim de se observar detalhadamente o que se passa em torno do local patrulhado.

Conforme a Diretriz para Produção de Serviços de Segurança Pública n. 3 01 01, publicada na separata do BGPM 74 de 05 de outubro de 2010, (DPSSP), que se refere ao emprego operacional da PMMG, preconiza-se que:

O patrulhamento preventivo, decorrente de planejamento cuidadoso, com escolha de itinerários e locais de ponto base (PB) estabelecidos com critérios científicos, por intermédio da análise das informações espaciais e temporais, inibe a oportunidade de delinquir, interrompendo o ciclo da violência. {...}. Far-se-á o patrulhamento em velocidade compatível e com o giroflex ligado, a partir dos mapas criminais geoprocessados, ou quando em patrulhamento preventivo, observando-se o binômio do patrulhamento motorizado que são, baixa velocidade e atitude expectante dos patrulheiros da Guarnição (MINAS GERAIS, 2010, p. 26).

#### b) Policiamento repressivo

Superada a ação preventiva da Polícia Militar, face ao acontecimento de um crime, é designada uma viatura para ao atendimento da ocorrência, enquanto outras ocupam pontos estratégicos, em locais que possam abordar suspeitos relacionados ao crime cometido, portanto, as viaturas desviam o foco da prevenção em busca da obtenção de êxito na prisão do agente que cometeu o crime.

c) Ponto base

Expressão policial que se refere ao ato de um policial militar parar a viatura em local visível, descer da viatura e realizar contatos com o público local. Diferentemente do patrulhamento, observa-se que os militares deixam a viatura estacionada e permanecem no local por determinado período.

Neste sentido, a DPSSP n. 3 01 01/2010 preconiza que:

Não se trata aqui de orientar procedimentos, mas de traçar orientações estratégicas em nível amplo. O patrulhamento dirigido desenvolve-se antes da eclosão do delito, consistindo na ação dinâmica de observação, vigilância, reconhecimento de pontos críticos, proteção aos ambientes passíveis de atuação criminosa, combate às práticas contravencionais e incursão em antros de criminosos de alta periculosidade, antecipando-os (MINAS GERAIS, 2010, p. 26).

Verifica-se, que o ponto base se dá em locais mais vulneráveis ou que possuem incidência criminal mais elevado que em outras localidades.

d) Operações policiais

Geralmente em âmbito de batalhão, as operações são desempenhadas pelas viaturas Pop em locais definidos pelo comandante da companhia, após consultar os índices criminais através de seu analista.

A DPSSP n. 3 01 01/2010 preconiza que as patrulhas de operações:

São formadas por guarnições especializadas para atuar diretamente no desenvolvimento das diversas operações policiais nas áreas integradas de segurança pública. A atuação destas patrulhas deve consistir na presença constante de policiamento motorizado em locais estrategicamente definidos e apontados pelo geoprocessamento. Para tanto, serão destinadas viaturas específicas, com um efetivo treinado para realizar as diversas abordagens, principalmente nas principais vias da cidade, liberando as demais viaturas para o atendimento comunitário. A ostensividade, visibilidade e a segurança, nos corredores ostensivos, tornam-se fatores determinantes para a efetiva atuação das patrulhas no processo de redução da criminalidade e melhoria da sensação de segurança em Belo Horizonte (MINAS GERAIS, 2010, p. 83).

Em contínua abordagem, a DPSSP n. 3 01 01/2010 define operações como sendo:

É a conjugação de ações, executada por um grupo ordenado de policiais, que exige planejamento e missão específica. Pode ter caráter estratégico, tático ou operacional, administrativo ou de treinamento a ser desenvolvida por Comandos Intermediários, Unidades, Subunidades ou outras frações isoladas ou em conjunto. Pode envolver ainda ações conjugadas de força policial-militar, combinadas com outras forças policiais ou militares, para o cumprimento de missões específicas, com a participação eventual de órgãos de apoio da Corporação e de órgãos integrantes do sistema de Defesa Social. Exige alto grau de coordenação e de controle. O escalão superior deve ser informado frequentemente do andamento das operações. Os Comandos Intermediários e Unidades, vizinhos à área de operações, devem ser

orientados no sentido de permanecerem atentos e alertas para emprego até o final da operação (MINAS GERAIS, 2010, p. 97).

Do contexto apresentado acima, pode-se exemplificar como tipo de serviço desempenhado pela POP as operações blitz, realizadas em grandes vias de acesso da capital.

e) Atendimento de ocorrência

Consiste no deslocamento da viatura policial até determinado local onde foi solicitada a prestação de serviço da Polícia Militar.

O acionamento em regra é realizado pelo número 190, porém, existem alguns casos em que o acionamento é realizado diretamente pelo solicitante à guarnição policial.

Os atendimentos das ocorrências, por vezes, são solucionados no local da solicitação, mas também, em muitos casos, os policiais militares têm que se deslocarem com as partes envolvidas para as delegacias, juizados ou hospitais.

Nota-se, portanto, que a atividade de policiamento motorizado do 22º BPM é grande e desencadeia uma série de ações policiais que exigem constante presença dos policiais militares no trânsito.

### **3.3 Jornada de trabalho na atividade operacional motorizada do 22º BPM**

Para melhor definir o emprego de sua tropa motorizada, o 22º BPM divide um dia (período de vinte e quatro horas) em três jornadas de serviço, sendo assim definidas:

- a) 1ª jornada: o horário compreendido entre 07h00min às 15h00min;
- b) 2ª jornada: o horário compreendido entre 15h00min às 23h00min;
- c) 3ª jornada: o horário compreendido entre 23h00min às 07h00min.

Dentro destes três ciclos de horários operacionais são adequadas as atividades de patrulhamento motorizado de acordo com a demanda e necessidade específica de cada companhia do 22º BPM.

O lançamento do portfólio de serviço motorizado no 22º BPM apresenta algumas diferenças na jornada de trabalho dos militares, que variam de sete a dez horas de trabalho diário.

Verifica-se, portanto, que os serviços de motocicletas possuem uma variação de jornada de trabalho entre sete e oito horas, enquanto as viaturas quatro rodas apresentam uma variação entre oito a dez horas de emprego diário.

Os turnos de serviços bem como as modalidades de serviços motorizados são lançados de acordo com a necessidade e realidade de cada companhia do 22º BPM, não havendo, portanto, uma padronização rígida de horário de emprego operacional.

Esta flexibilidade se dá pelo fato de modalidades criminosas e incidências criminais constantemente variarem de local e horário.

Destaca-se que os comandantes de batalhões bem como os comandantes de companhias devem apenas observar que:

As jornadas operacionais na PMMG serão definidas de forma a atender as demandas de serviço (preventivo ou repressivo), correspondendo a carga horária, jornadas e turnos definidos em documento próprio estabelecido pelo Comando da Corporação. Qualquer exceção para atendimento de peculiaridades regionais deve ser implementada tão somente com ordem do Comandante-Geral e, no seu impedimento, por delegação, pelo Chefe do Estado-Maior (MINAS GERAIS, 2010, p. 69).

Dentro deste contexto, o 22º BPM lança seu efetivo motorizado, por companhia, conforme descrito abaixo:

a) 123ª Cia TM

A 123ª Cia TM Esp apresentam os seguintes portfólios de serviços com seus respectivos horários de emprego operacional:

- TM: 1º Turno de segunda a quinta feira, de 07h30min às 18h00min; 1º Turno de sexta-feira a domingo, de 08h30min às 18h00min; 2º Turno de segunda a quinta feira, de 17h30min às 03h00min; 2º turno sexta feira e sábado, de 18h00min às 04h00min e no domingo de 18h00min à 01h00min,
- GEPMOR: Turno de 08 horas diárias. Lançamento de 09h30min às 17h30min,
- PPVD: Turno de 10 horas. Lançamento de 09h00min às 19h00min.

b) 124ª Cia PM Esp

A 124ª Cia PM Esp apresentam os seguintes portfólios de serviços com seus respectivos horários de emprego operacional:

- PPA: Turno de 10 horas diárias. Lançamento de 10h00min às 20h00min e de 13h00min às 23h00min,

- POP: Turno de 10 horas diárias. Lançamento de 13h00min às 23h00min,
- GEPAR: Turno de 10 horas diárias. Lançamento de 09h00min às 19h00min e de 19h00min às 03h00min, sendo neste período noturno o emprego de oito horas,
- PROERD: Turno de 08 horas diárias. Lançamento de 07h00min às 15h00min, de segunda a sexta feira,
- Patrulha Escolar: Turno de 07 horas diárias. Lançamento de 10h00min às 17h00min, de segunda a sexta feira,
- Patrulha do Bairro: Turnos de 10 horas para às 1ª e 2ª jornadas. Lançamento de 07h00min às 17h00min e de 15h00min à 01h00min. Turno de 08 horas para 3ª jornada. Lançamento de 23h00min às 07h00min,
- Motopatrulhamento: Turno de 07 horas diárias. Lançamento de 10h00min às 17h00min de segunda a sexta feira.

c) 125ª Cia PM Esp

A 125ª Cia PM Esp apresentam os seguintes portfólios de serviços com seus respectivos horários de emprego operacional:

- PPA: Turno de 10 horas diárias. Lançamento de 07h00min às 17h00min e de 15h00min à 01h00min,
- POP: Turno de 10 horas diárias. Lançamento de 13h00min às 23h00min e de 18h00min às 03h00min, (turno de 09 horas),
- GEPAR: Turno de 10 horas diárias. Lançamento de 08h00min às 18h00min e de 17h00min às 02h00min, (turno de 09 horas),
- PRERD: Turno de 08 horas diárias. Lançamento de 07h00min às 15h00min, de segunda a sexta feira,
- Patrulha Escolar: Turno de 08 horas diárias. Lançamento de 07h00min às 15h00min, de segunda a sexta feira,
- Patrulha do Bairro: Turnos de 10 horas para as 1ª e 2ª jornadas. Lançamento de 07h00min às 17h00min e de 15h00min a 01h00min. Turno de 08 horas para 3ª jornada. Lançamento de 23h00min às 07h00min,
- Motopatrulhamento: Turno de 08 horas diárias. Lançamento de 09h00min às 17h00min de segunda a sexta feira.

d) 127ª Cia PM Esp

A 127ª Cia PM Esp apresentam os seguintes portfólios de serviços com seus respectivos horários de emprego operacional:

- PPA: Turno de 10 horas diárias. Lançamento de 07h00min às 17h00min e de 13h00min às 23h00min,
- POP: Turno de 10 horas diárias. Lançamento de 13h00min às 23h00min,
- GEPAR: Turno de 10 horas diárias. Lançamento de 07h00min às 17h00min, de 13h00min às 23h00min e de 23h00min às 07h00min, sendo neste período noturno o emprego de oito horas,
- PRERD: Turno de 08 horas diárias. Lançamento de 07h00min às 15h00min, de segunda a sexta feira,
- Patrulha Escolar: Turno de 08 horas diárias. Lançamento de 06h00min às 14h00min, de segunda a sexta feira,
- Patrulha do Bairro: Turnos de 10 horas para as 1ª e 2ª jornadas. Lançamento de 07h00min às 17h00min e de 15h00min a 01h00min. Turno de 08 horas para 3ª jornada. Lançamento de 23h00min às 07h00min,
- Patrulha do Bairro: Turnos de 10 horas para as 1ª e 2ª jornadas. Lançamento de 07h00min às 17h00min e de 15h00min à 01h00min. Turno de 08 horas para 3ª jornada. Lançamento de 23h00min às 07h00min,
- Polícia e Família: Turno de 06 horas para motopatrulhamento e viatura unitária de segunda feira a sábado de 07h00min às 13h00min; Turno de 06 horas para Base Móvel<sup>7</sup> de segunda a sexta feira de 10h00min às 16h00min,
- Patrulha Unitária: Turno de 10 horas. Lançamento de 13h00min às 23h00min.

e) 128ª Cia PM Esp

A 128ª Cia PM Esp apresentam os seguintes portfólios de serviços com seus respectivos horários de emprego operacional:

---

<sup>7</sup> Base Móvel: BCM é um serviço preventivo prestado por uma equipe de policiais-militares para aplicação do “policimento orientado para o problema” com o apoio da comunidade, que utiliza como referência uma edificação policial militar ou uma viatura - tipo *trailer* ou *van* adaptados - e outros processos, tais como: à pé, de ciclopatrulha, de motocicleta e motorizado. Tem como missão executar o policimento ostensivo geral personalizado, conforme necessidade de cada comunidade para identificar, analisar e responder aos problemas de segurança pública e melhorar a qualidade de vida da comunidade local (MINAS GERAIS, Resolução 4185, 2011, p. 4).

- PPA: Turno de 10 horas diárias. Lançamento de 07h00min às 17h00min e de 13h00min às 23h00min,
- POP: Turno de 08 horas diárias. Lançamento de 17h00min às 01h00min e de 18h00min às 02h00min,
- GEPAR: Lançamento de 07h00min às 17h00min, (turno de 10 horas), de 17h00min às 02h00min e 16h00min à 01h00min, (turnos de 09 horas) e 19h00min às 03h00min, (turno de 08 horas),
- Patrulha Escolar: Turno de 08 horas diárias. Lançamento de 14h00min às 22h00min, de segunda a sexta feira,
- Patrulha do Bairro: Turnos de 10 horas diárias para as 1ª e 2ª jornadas. Lançamento de 07h00min às 17h00min e de 15h00min à 01h00min. Turno de 08 horas para 3ª jornada. Lançamento de 23h00min às 07h00min,
- Patrulha Unitária: Turno de 10 horas diárias. Lançamento de 13h00min às 23h00min,
- Motopatrulhamento: Turno de 08 horas diárias. Lançamento de 14h00min às 22h00min de segunda a sexta feira.

Ressalta-se nesta subseção que foram considerados o portfólio de serviço do 22º BPM que atuam em escala operacional diretamente voltado para a sociedade, porém, se deve destacar também, as atividades motorizadas exercidas pelos policiais militares designados para serem motoristas do comandante de batalhão e motoristas dos comandantes de companhia.

Destaca-se também, que os horários citados são flexíveis podendo ser alterados de acordo com as incidências criminais do batalhão.

Nota-se que a jornada de serviço motorizada gira em torno de seis a oito horas para os condutores de motocicletas e de dez horas para os motoristas de viaturas quatro rodas.

### **3.4 Possíveis causas de acidentes de trânsito com viaturas policiais**

O acidente de trânsito já preconizado na subseção **2.3** desta pesquisa, conforme Silva (1992 *apud* LIMA, 2007) é definido como “todo acontecimento inesperado, inevitável

ou não intencional de que resultem danos pessoais e/ou materiais e para cuja ocorrência tenha contribuído um ou mais veículos em circulação na via pública”.

O portfólio de serviço motorizado do 22º BPM é constituído por dezesseis tipos de policiamento distintos que são empregados nas quatro companhias com responsabilidade territorial e na 123ª Cia TM de recobrimento, conforme visto na subseção **3.2**.

As modalidades de serviços motorizadas são empregadas diuturnamente em conformidade com as necessidades de cada companhia para a redução da criminalidade e transmissão de sensação de segurança para a comunidade, conforme demonstrado na subseção **3.3**.

Do exposto, verifica-se que a propensão para a ocorrência de acidente de trânsito é muito grande, tendo-se em vista que uma das principais modalidades de prestação de serviço da Polícia Militar é a motorizada.

Diante do arcabouço teórico apresentado nesta pesquisa no que se diz respeito aos tipos de acidentes de trabalho, nota-se que, para a atividade policial, a modalidade de acidente ocorrida no trânsito, apresenta-se como sendo uma das que mais contribui para os índices de acidentes ocorridos no trabalho.

Apresenta-se a seguir possíveis causas que contribuem para a ocorrência de acidente de trânsito.

#### 3.4.1 Atos inseguros

Os atos inseguros decorrem de uma ação inadequada para a segurança do motorista, neste aspecto, Chiavenato (2010) assevera exemplificando um tipo de ato inseguro como “trabalhar em velocidade insegura, não usar procedimentos seguros”.

Embora se saiba que o motorista da viatura utilize os dispositivos de luz e som, para indicar aos demais condutores de veículo, sua prioridade de deslocamento, ainda sim, estes dispositivos não são suficientes para proporcionar segurança aos policiais militares durante o deslocamento, portanto, equivoca-se o motorista que exceda à velocidade acreditando que os dispositivos supramencionados irão produzir segurança à guarnição e aos demais cidadãos.

Como ato inseguro destaca-se também, o fato de muitos policiais militares não utilizarem o cinto de segurança, acreditando que este dispositivo possa prejudicar determinada ação policial, conforme se verá mais à frente.

#### 3.4.2 Jornada de trabalho prolongada

A subseção **3.3** desta pesquisa foi dedicada à jornada de trabalho exercida pelos policiais militares do 22º BPM, sendo demonstradas, que as atividades motorizadas variam entre seis a oito horas para motociclistas e de oito a dez horas para os motoristas de viaturas quatro rodas, em dias alternados e ambas as jornadas exercidas diariamente.

Verifica-se que o turno de serviço prolongado, destaca-se como sendo uma das variáveis que podem contribuir para a ocorrência de acidente e neste sentido, Salim e Carvalho (2002) mencionam:

Os motoristas geralmente estão sujeitos a elevado número de fatores adversos e estressantes, que os tornam mais expostos à ocorrência de acidentes do trabalho. São trabalhadores que exercem sua atividade profissional no espaço da rua, expostos à violência, aos problemas urbanos e aos riscos intrínsecos de seu trabalho diuturno. Representam, ainda, a categoria profissional mais exposta aos acidentes de trânsito, que correspondem a uma das principais causas de acidentes do trabalho tipo no país (SALIM; CARVALHO, 2002, p. 25).

Destaca-se do pensamento de Salim e Carvalho (2002) que o acidente de trânsito é um dos principais tipos de acidente de trabalho, o que corrobora, para ampliar o entendimento já anteriormente mencionado na seção **2.2** sobre o conceito e os tipos existentes de acidentes de trabalho.

Os autores Salim e Carvalho (2002) destacam ainda que:

É possível afirmar que o ato de dirigir é uma tarefa altamente estressante para os motoristas profissionais. Diversos são os fatores que predispõe a saúde e a segurança desses trabalhadores, como: jornada de trabalho, {...}, níveis de ruído dentro e fora dos veículos, altas temperaturas, tráfego intenso, congestionamentos, relações com o público e usuários, violência urbana, etc. (SALIM; CARVALHO, 2002, p. 26).

Complementando o pensamento de Salim e Carvalho (2002) e, dentro da perspectiva de se vislumbrar a jornada de trabalho como sendo um dos fatores que contribuem para a ocorrência do acidente, deve-se destacar também o que Dessler (2003) menciona:

Geralmente, o número de acidentes não é muito alto durante as primeiras cinco ou seis horas de trabalho, mas, depois desse período os índices de acidentes disparam. Isso se deve em parte à fadiga e em parte ao fato de que os acidentes ocorrem com mais frequência no turno da noite (DESSLER, 2003, p. 283).

Portanto, nota-se que a variável jornada de trabalho é um indicador de suma importância a ser considerada na ocorrência de acidentes de trânsito.

### 3.4.3 Tensão policial

A Polícia Militar de Minas Gerais prevê no Caderno Doutrinário 01, alguns aspectos e fatores inerentes ao policial militar relativo à sua postura física e mental durante o desempenho das atividades policiais, citando as seguintes condutas:

**ESTADO RELAXADO:** Estado de não prontidão [...] Existe distração com o que está acontecendo ao seu redor, relaxamento, pensamento disperso. Pode ser ocasionado por cansaço, ou mesmo na crença de que não há possibilidade de problemas. Seu estado mental está despreparado para um eventual confronto, aumentando consideravelmente os riscos em sua atuação.

**ESTADO DE ATENÇÃO:** Você está atento, precavido, mas não tenso [...] Apresenta calma, porém mantém constante vigilância (em 360°) das pessoas, lugares, coisas e ações ao seu redor [...] Percebe e avalia, constantemente, o ambiente, atento para qualquer sinal que possa indicar uma ameaça potencial. No Estado de Atenção o policial está sempre preparado para empregar ações de respostas adequadas, compatíveis e é desta forma que um policial deve patrulhar.

**ESTADO DE ALERTA:** O problema já existe e você está ciente de que um confronto é provável [...] O Estado de alerta diminui os riscos de você e sua equipe serem surpreendidas e os coloca prontos às ações de resposta que a situação exigir.

**ESTADO DE ALARME:** O risco é real e a reação instantânea é necessária [...] Focalize a ameaça e tenha em mente a ação necessária para controlá-la, com intervenção verbal, força física ou força letal. Deverá estar em plenas condições de realizar sua defesa e a de terceiros, e apesar da urgência, as decisões devem ser racionais.

**ESTADO DE PÂNICO:** Quando o perigo se mantém por um período de tempo prolongado, ou o policial enfrenta um perigo para o qual ele não está preparado, o organismo entra num processo de sobrecarga [...] O pânico é o descontrole total que produz paralisia [...] (MINAS GERAIS, 2002, p. 17).

Destaca-se do referido manual, que policiais militares são condicionados, desde sua formação profissional, a atuarem na filosofia de conduta vigilante denominada “estado de atenção”, quando a situação é de normalidade no patrulhamento, buscando desta forma antecipar a determinadas situações e/ou evitar surpresas.

Entretanto, tal postura já evolui para o “estado de alerta ou de alarme”, quando há a necessidade de alguma intervenção policial.

Quanto ao “estado de pânico”, este fator diz respeito à determinada situação em que o militar entra e desespera e perde o controle da situação.

Percebe-se também, que o “estado relaxado” não é o recomendado, pois, os policiais militares ficam vulneráveis a possíveis situações que podem colocar em risco suas vidas e de terceiros.

Portanto, evidencia-se que, o motorista ao conduzir a viatura militar, além de manter sua devida atenção para o trânsito, tem como obrigatoriedade e condicionamento profissional, estar atento também, para o contexto de segurança pública que, exige no mínimo, que o policial militar esteja no estado de atenção.

Conforme já mencionado, as atividades motorizadas em linhas gerais consistem na execução do policiamento preventiva, repressivo, ponto-base, operações policiais e o atendimento de ocorrência via 190 ou de iniciativa. Um turno de serviço motorizado que varia entre 06 a 10 horas, possibilita muitas vezes ao policial militar escalado perpassar por algumas destas etapas de policiamento, ora atua preventivamente, ora repressivamente.

Ressalta-se também, que principalmente para os turnos de serviços de dez horas, os motoristas de viaturas podem sentir o cansaço físico e mental inerentes ao trânsito e inerentes à própria atividade policial.

Neste cenário de incerteza sobre o momento exato em que o policial militar atuará em patrulhamento de baixa ou alta velocidade, pode estar o fato súbito, inesperado, imprevisto e não premeditado que ocasionará o acidente, conforme asseverou Chiavenato (2010).

#### 3.4.4 A PMMG face aos acidentes de trânsitos envolvendo viaturas

Compreendido o entendimento de que acidente de trânsito pode ser considerado como acidente de trabalho, verifica-se que no contexto urbano diário existem vários profissionais que trabalham diuturnamente no trânsito.

A TABELA 3 demonstra a frente, uma pesquisa realizada nas regiões metropolitanas de São Paulo e de Belo Horizonte sobre os acidentes de trânsito ocorridos com motoristas profissionais, conforme exposto por Salim e Carvalho (2002).

TABELA 3

Acidente de trabalho de profissionais do setor transporte, segundo categoria de veículo utilizado - Região Metropolitana de São Paulo - 1997-1999 - Região Metropolitana de Belo Horizonte - 1998-2000.

Categoria de Veículo	RMSP		RMBH	
	Casos	%	Casos	%
Veículo Terrestre sobre 4 Rodas	5.280	80,77	2.087	73,43
Veículo sobre 2 Rodas	1.161	17,76	686	24,14
Condutor de Trem, Metrô, Bonde	91.....	1,39	53	1,86
Veículo Aéreo	4	0,06	2	0,07
Veículo Aquático	1	0,02	-	-
Não Identificado	-	-	14	0,49
Total	6.537	100,00	2.842	100,00

Fonte: SALIM; CARVALHO, 2002, p. 29.

Nota: Sinal convencional utilizado: dado numérico igual a zero não resultante de arredondamento.

Nota-se que, no período de pesquisa, a região metropolitana de Belo Horizonte atingiu a margem de 2.842 acidentes envolvendo os veículos de transporte descritos e a tabela seguinte demonstra as consequências advindas destes acidentes (TAB. 4).

TABELA 4

Acidente de trabalho de profissionais do setor transporte, segundo consequência - Região Metropolitana de São Paulo - 1997-1999 - Região Metropolitana de Belo Horizonte - 1998-2000.

Consequência	RMSP		RMBH	
	Casos	%	Casos	%
Incapacidade temporária	6.253	95,66	2.738	96,34
Óbito	263	4,02	85	2,99
Invalidez permanente	21.....	0,32	19	0,67
Total	6.537	100,00	2.842	100,00

Fonte: SALIM; CARVALHO, (2002, p. 30).

Analisada a tabela acima, Salim e Carvalho (2002) diagnosticam que:

Avaliando-se as consequências do acidente de trabalho sofrido pelos profissionais do setor de transporte nas duas áreas estudadas, observa-se que 96% dos casos resultam em incapacidade temporária e uma parcela reduzida em incapacidade permanente. Entretanto, considerando-se a consequência mais grave na saúde do trabalhador, que é a perda de sua vida, observa-se uma participação maior entre os

trabalhadores acidentados residentes na RMSP do que na RMBH: 4,02% e 2,99, respectivamente. (SALIM; CARVALHO, 2002, p. 30).

Deve-se perceber que a atividade motorizada em uma jornada de serviço prolongada, exercida pelo motorista da viatura que, também, divide as atenções do trânsito com as do patrulhamento, são fortes indicadores, ainda que empíricos, de que policiais militares são alvos potenciais de vitimização no trânsito.

A preocupação com as ocorrências de acidentes de trânsito é tão grande, que segundo Moreira (2008), a Organização das Nações Unidas (ONU) aprovou em dezembro de 2005, em assembleia geral, a Resolução n. 60, de 1º de dezembro de 2005, que se refere à busca de melhorias na segurança do trânsito (ONU, 2005).

Destarte, esta resolução recomenda atenção aos cinco principais fatores de risco no trânsito: dirigir sob o efeito de álcool, a não utilização do cinto de segurança, a não utilização de capacete, excesso de velocidade e a falta de infraestrutura viária, (ONU, 2005).

Verifica-se que no contexto atual as probabilidades da ocorrência de acidentes de trânsito são expressivas, principalmente para aqueles motoristas que trabalham em uma jornada de trabalho prolongada.

Ressalta-se que para a atividade policial, dos cinco principais fatores de risco no trânsito, citados na Resolução n. 60/05 da ONU, deve-se destacar os fatores referentes ao excesso de velocidade e a não utilização do cinto de segurança. Tal destaque é importante, pois, estes dois fatores são aqueles mais propensos à inobservância por parte dos militares, tendo em vista que muitas vezes os condutores da viatura podem imprimir velocidades incompatíveis para as vias e/ou não utilizar o cinto de segurança visando uma ação de abordagem mais rápida (ONU, 2005).

Neste contexto, a PMMG preocupada com a quantidade excessiva de acidentes envolvendo viaturas expediu em 26 de março de 1993, a nota instrutiva número 16, de 26 de março 1993, que discorre sobre tais episódios e, dentro desta grande quantidade de acidentes, expõe os seguintes casos:

a) Primeiro Caso

1) No dia 14 Mar/93, por volta das 17:20 horas, após a realização de uma operação no Bairro Céu Azul, uma equipe de Blitz do BPTran, ocupando o micro-ônibus de prefixo TPO-0126, deslocava-se pela Avenida Portugal, em direção ao Bairro Planalto, com a finalidade de realizar nova operação na área. Ao alcançar o cruzamento com a Avenida Ministro Guilhermino de Oliveira, o Volkswagem de placa AO-1765 desrespeitou o sinal de "Parada Obrigatória", existente na sua via de deslocamento, vindo a ocorrer um abaloamento;

2) Em consequência do acidente, a viatura militar capotou e o veículo particular foi jogado contra a placa indicadora das avenidas, ficando ambos destruídos;

3) O mais grave, porém, foi a morte dos dois ocupantes do veículo particular e ferimentos nos quatorze militares que ocupavam a viatura da Corporação.

b) Segundo caso

1) Em 21/19/25Mar93, na cidade de Juiz de Fora, quando se deslocava para atender uma ocorrência de incêndio em veículo, a viatura de prefixo AB-018, do 7º SGI, transitando em pista molhada e escorregadia, ao sair de uma curva, chocou-se contra um poste de iluminação pública, vindo a capotar.

2) A exemplo do anterior, este causou a morte de um militar e ferimentos nos dois outros componentes da GuBM, causando, ainda, danos generalizados no veículo ((MINAS GERAIS, 1993a, p. 5).

Para o primeiro caso, extraiu a seguinte lição assim exposta:

a) Lições a serem extraídas de ambos os casos:

1) Ocorrência Envolvendo o TPO-0126/BPTran.

Pelos dados insertos no Relatório de Ocorrência, depreende-se, em tese, que o condutor do volks foi imprevidente, ao ingressar no cruzamento, ignorando a sinalização existente na sua via de deslocamento. Todavia, é irrelevante saber quem é o culpado pelo acidente; o que importa é que ele poderia ter sido evitado. A preferência de passagem ou prioridade de trânsito é apenas uma decorrência da necessidade do bom ordenamento das vias públicas, em benefício da segurança, do aumento da capacidade e da fluidez. Não é um privilégio de alguém, nem mesmo um direito, como a alguns possa parecer. Ao perceber que o outro condutor não vai respeitar sua preferência, o bom senso e a prudência aconselham a deixá-lo passar. (MINAS GERAIS, 1993a, p.5).

Nota-se que a legislação do trânsito vigora no sentido de estabelecer regras e padronizar condutas de comportamentos que dinamizem a fluidez do trânsito, porém, o discernimento e o bom senso devem ser observados a todo o momento pelos condutores a fim de que se possa garantir maior segurança a todos.

Ressalta-se que para o primeiro caso exposto acima a viatura do batalhão de trânsito não havia aparentemente dado causa ao acidente, sendo que, conforme relatório do boletim de ocorrência foi o veículo particular que avançou a sinalização de parada obrigatória e ocasionou o acidente. Porém, ressaltou Minas Gerais (1993<sup>a</sup>) que apesar das circunstâncias é prudente que guarnições policiais tenham em mente que as leis de sinalização são apenas indicadores mínimos para possibilitar a fluidez no trânsito, mas, a segurança na condução cabe a todos independente das preferências insculpida na legislação de trânsito.

Para o segundo caso, extraiu a seguinte lição assim exposta:

[...]

2) Acidente Envolvendo a Viatura do 7º SGI

Pelo que consta dos registros relativos ao acidente, nota-se que o motorista da AB-018 dirigia em condições adversas ou, no mínimo, desfavoráveis. O deslocamento se dava em pista molhada, escorregadia e íngreme. O acidente ocorreu, exatamente quando a viatura terminava de passar por uma curva. Nesse trecho, o veículo desgovernou-se chocando-se contra um poste com tamanha violência que culminou com o seu capotamento.

O resultado foi o pior possível. Um dos componentes da GuBM teve esmagamento do tórax e traumatismo craniano, falecendo no local, e os dois outros sofreram ferimentos diversos, além de danos gerais no veículo.

A ocorrência, para cujo atendimento deslocava-se a viatura, é considerada de baixa prioridade, sem cunho emergencial, pelo que cabia ao respectivo condutor ater-se a uma velocidade de segurança.

Velocidade de segurança pode ser entendida como aquela que permite ao motorista uma reação diante do inesperado, isto é, efetuar uma manobra para não atingir um obstáculo ou pedestre, ou mesmo para frear o veículo. Enfim, permite-lhe total controle da viatura.

Sabedor das condições adversas, do tipo de viatura que conduzia e da prioridade da ocorrência, e se tivesse o motorista preocupação maior com sua própria segurança e a de seus companheiros, o acidente poderia ter sido evitado ou, no mínimo, não teria atingido proporções tão desastrosas e funestas (MINAS GERAIS, 1993a, p. 5).

Após análise destes dois casos, que na ocasião eram os mais recentes, a PMMG, com intuito de conscientizar a tropa sobre a maneira de se conduzir com responsabilidade as viaturas policiais, expediu a presente nota instrutiva e concluiu:

Os acidentes de trânsito, paralelamente à irreparável perda de vidas e bens, resultam em graves sequelas para aqueles que tiverem parentes ou amigos arrancados de seu convívio. O envolvimento de Vtr PM agrava, ainda mais, tal situação, pois a sociedade, já tão exasperada pelos alarmantes índices de acidentes, não tolera a nossa participação danosa entre os causadores. Impõe-se que os condutores de todas as viaturas sejam orientados quanto à necessidade de serem autênticos profissionais, dirigindo com cautela, responsabilidade e, sobretudo, respeito à vida e ao patrimônio público ou privado. Concitamos os Comandantes, independentemente do nível em que se situam, a serem partícipes no processo de reversão do índice de acidentes com Vtr PM, insistindo na instrução, o que certamente irá minimizar os efeitos altamente negativos que eles acarretam à Corporação (MINAS GERAIS, 1993a, p. 7).

Destaca-se da nota instrutiva acima, a preocupação da PMMG em envidar esforços para reduzir o número de acidentes de trânsito envolvendo viaturas.

A preocupação com o acidente de trânsito perpassa por todos os níveis da sociedade, sendo tema de debates e fóruns de repercussão nacional e internacional.

Observação importante é feita por Reis (1999), que faz uma comparação com a frota de veículos da capital mineira em relação aos números de acidentes, com o número de veículos da PMMG em relação às viaturas acidentadas e demonstra:

Em Belo Horizonte, em 1998, de acordo com dados registrados no DETRAN/MG, haviam 832.261 veículos registrados e 5.459 acidentes, representado um índice de 0,66% em relação aos veículos registrados. No 8º CRPM da Polícia Militar, no mesmo período e município, haviam 847 veículos registrados e 307 acidentes, representado um índice de 36,25% em relação aos veículos registrados, apresentando um índice bem elevado se comparado ao de Belo Horizonte (REIS, 1999, p. 4).

Revela-se do pensamento de Reis (1999), que na capital mineira, no ano de 1998, os acidentes de trânsito envolvendo viaturas policiais, ainda eram de proporções razoavelmente grandes, embora a PMMG, já demonstrava grande preocupação com tal fato, conforme retromencionado no documento normativo denominado nota instrutiva número 16 de 26 de março de 1993.

Com base nos dados de viaturas indisponíveis em decorrência do elevando número de acidentes, Reis (1999) revela ainda que:

Tais acidentes com viaturas da Polícia Militar contribuem para a redução da capacidade de resposta das Unidades operacionais junto à demanda da sociedade, uma vez que além de se ter o veículo indisponível, poderemos ter um ou mais militar também na condição de indisponibilidade (REIS, 1999, p 4).

Outra importante abordagem realizada por Reis (1999) refere-se ao comparativo percentual que o mencionado autor realizou com a frota de veículos da PMMG com demais órgãos do Estado, onde se verifica o elevado valor percentual em que a organização policial militar apresenta, conforme na TABELA 5:

TABELA 5

Taxa de acidentes de trânsito de órgãos e empresas com sede em Belo Horizonte – 1999 - jan./jun.

Órgão/Empresa	Nr. Veículo	Nr. acidentes	Taxa acidentes
PMMG/8º CRPM	821	152	18,51
Gabinete Militar	64	07	10,94
CEMIG	506	137	27,08
COPASA	2.052	180	8,77
Correios	378	51	13,49
Sec. Est. Fazenda	705	09	1,28
Sec. Est. Saúde	430	10	2,33

Fonte: REIS, 1999, p. 35.

Nota: PMMG: Polícia Militar de Minas Gerais. CRPM: Comando Regional de Polícia Militar. CEMIG: (Companhia Energética de Minas Gerais). COPASA: Companhia de Saneamento de Minas Gerais.

Observa-se, portanto, que a taxa de acidentes envolvendo viaturas da PMMG se destaca como sendo a segunda maior, perdendo somente para a Companhia de Saneamento de Minas Gerais (COPASA), porém, Reis (1999) ressalta que de acordo com aquela empresa 60% de seus acidentes ocorrem dentro do pátio quando os motoristas efetuam manobras.

Outro aspecto a ser observado, através dos dados apresentados nesta tabela, refere-se ao fato de que, possivelmente, o grande número de acidentes com viaturas, esteja estritamente relacionado com os atos inseguros praticados pelos policiais militares, conforme apresentados na subseções 2.2, item 3.4.1 e, com a tensão policial militar durante a jornada de trabalho, conforme apresentado no item 3.4.3 desta seção.

Quanto aos aspectos relativos ao excesso de velocidade e a não utilização de cinto de segurança a Polícia Militar destaca:

[...] além disto, a atividade operacional às vezes exige que nossas viaturas implementem velocidades superiores à média normal das vias, o que aumenta o risco de acidentes. O cinto de segurança, não atrapalha a entrada em operação dos militares, por ser de fácil manobra e, por outro lado, aumenta a estabilidade do militar no interior da viatura, o que facilita o seu desembarque (MINAS GERAIS, 1993b, p 2).

Nota-se que a organização policial entende que, às vezes, o excesso de velocidade em alguma atuação específica, é aceitável, dada à particularidade da atividade policial, porém, quanto ao aspecto da não utilização do uso do cinto de segurança, que configura um ato inseguro, a Polícia Militar contraindica esta prática indevida e deixa claro sua obrigatoriedade de utilização.

1. Fica obrigatório, a partir de 1º de junho de 1993, o uso do cinto de segurança por todos os passageiros e motoristas em viaturas da Corporação;
2. As Unidades deverão providenciar a instalação de cinto nas viaturas que ainda não dispõem, bem como providenciar limpeza das existentes;
3. As vantagens do uso do cinto de segurança deverão ser levadas à tropa durante as instruções intensiva e extensiva. É importante que todos absorvam esta imposição como algo positivo. "O CINTO PODE REALMENTE SALVAR SUA VIDA". (MINAS GERAIS, 1993b, p.2).

Ocorre que muitos policiais militares possuem equivocada percepção de que ao se utilizar o cinto de segurança, este dispositivo pode prejudicar sua mobilidade e agilidade na pronta resposta a uma ação, quer seja para se defender de uma agressão iminente, quer para desembarcar e intervir em determinada ocorrência.

O GRÁFICO 1 demonstra o tempo em centésimos de segundos, que policiais militares não treinados levam para desembarcar de uma viatura, sem estar utilizando o cinto de segurança.

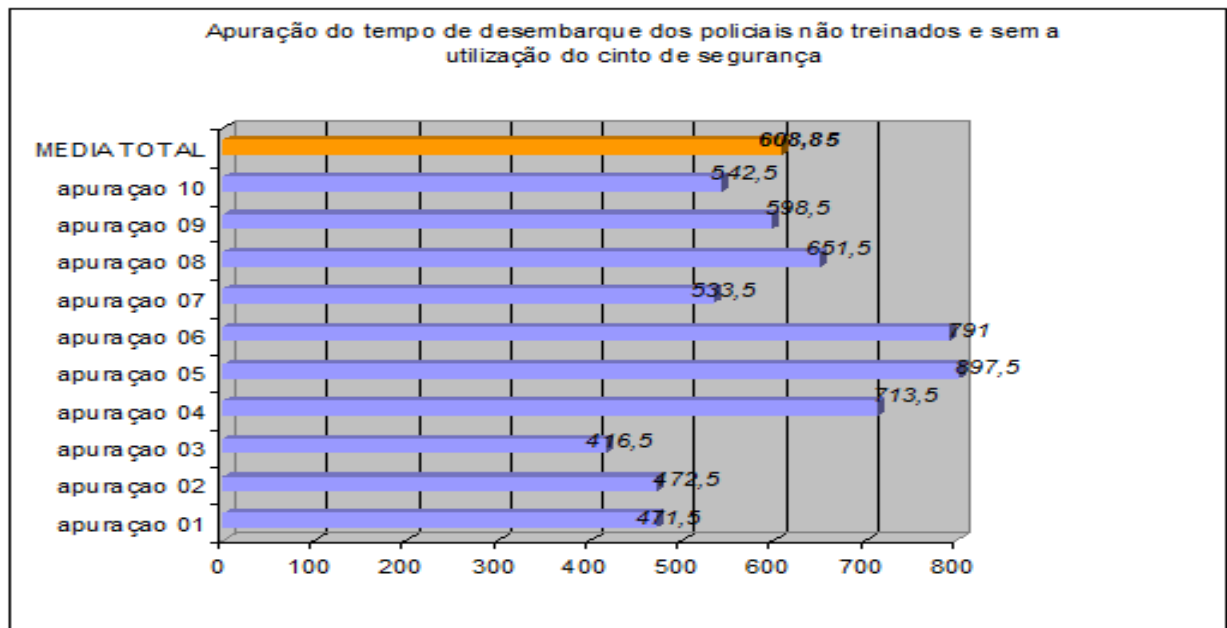


GRÁFICO 1 - Tempo de desembarque de viatura de policiais militares sem utilização do cinto de segurança– Belo Horizonte - 2007.

Fonte: LIMA, (2007, p. 108).

O GRÁFICO 2 demonstra quanto tempo, em centésimos de segundo que policiais militares não treinados levaram para retirar o cinto de segurança e desembarcarem da viatura.

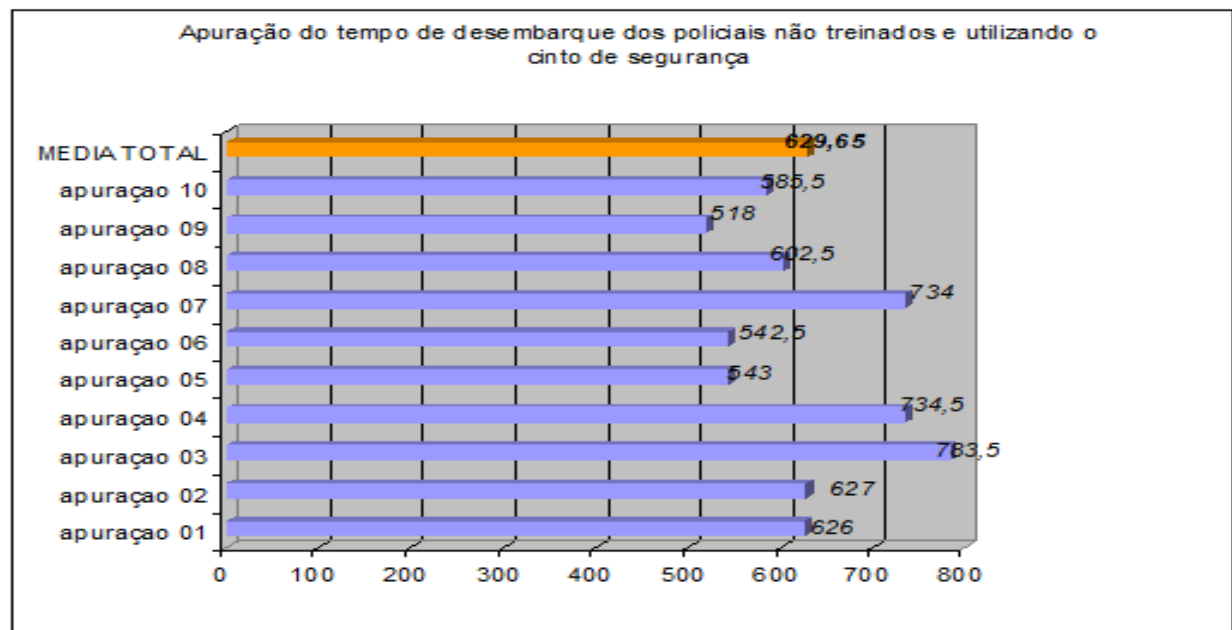


GRÁFICO 2 - Tempo de desembarque de viatura de policiais militares utilizando-se o cinto de segurança– Belo Horizonte - 2007.

Fonte: LIMA, (2007, p. 108).

Nota-se que a média das dez apurações do grupo de militares que não estavam utilizando o cinto de segurança para os que estavam se deram respectivamente com 608,85 e 629,65 centésimos de segundos (GRAF. 1 e 2).

Após esta apuração Lima (2007) menciona que a diferença entre estes dois grupos são de menos de um quarto de segundo e que esta diferença se torna desprezível.

Neste aspecto, observa-se que a cultura policial em não utilizar o cinto de segurança durante os deslocamentos, sob os argumentos que este dispositivo de segurança possa gerar um atraso considerável em determinada ação policial, não são justificáveis.

Mesmo com a consciência do risco de acidente, policiais militares ignoram a importância da utilização do cinto de segurança, fato este mencionado por Lima (2007) que ressalta:

Mesmo com todos os estudos e dados estatísticos, a maioria dos policiais militares deixam de usar esse mecanismo de segurança quando encontram-se embarcados e em serviço no rádio-patrolhamento motorizado. Neste contexto, durante cada trajeto patrulado ou quando ocorre a necessidade de atendimento prioritário, os policiais militares correm o risco de se acidentarem e sofrerem lesões muito mais graves do que se estivessem usando o cinto de segurança (LIMA, 2007, p. 69).

Destaca-se, portanto, que o risco de acidente envolvendo viatura dentro do contexto de normalidade na atividade policial é grande, ao se considerar o fato de atuarem por muitas horas no trânsito, principalmente para aqueles militares que trabalham em uma jornada de 10 horas, porém, este risco se torna ainda maior, quando é necessário a guarnição imprimir velocidades superiores em uma situação que foge à normalidade.

A observância feita por Lima (2007) se consubstancia no que preconiza o Memorando Circular n. 4 027, de 31 de maio de 1993 do Estado Maior da Polícia Militar (EMPM) que menciona:

O uso do cinto de segurança, já obrigatório nas estradas desde 1º de janeiro de 1989, ainda continua sendo desconsiderado no trânsito urbano. Praticamente todas as empresas multinacionais e mesmo as grandes empresas nacionais já tornaram obrigatório o uso do cinto de segurança para seus funcionários. O uso do cinto de segurança é também uma espécie de lembrete para os cuidados indispensáveis à segurança no trânsito, o que provoca a redução no número de acidentes. À rigor, a eficiência do cinto é fato consumado.

Num acidente de trânsito, ocorrem duas colisões sucessivas: a primeira do veículo com o obstáculo; a segunda, dos seus ocupantes com alguma parte do interior do automóvel. A função básica do cinto de segurança é evitar essa segunda colisão, mantendo o motorista e passageiros seguros no banco (MINAS GERAIS 1993b, p 1).

Outro aspecto observado no referido memorando diz respeito à equivocada percepção de que o cinto de segurança só é eficaz nos deslocamentos em estradas e demonstra:

Muitos motoristas acreditam que o cinto é necessário somente nas estradas. As estatísticas provam justamente o contrário. Mais da metade dos acidentes de trânsito com mortes ocorre a velocidade igual ou inferior a 64 Km/h. 65% dos acidentes fatais e 80% dos acidentes de trânsito em geral ocorrem num raio de 40 Km do local da residência das vítimas. A Polícia Militar, como instituição promotora da segurança do cidadão precisa dar o exemplo. Se usado habitualmente, o cinto de segurança poderia salvar mais de 12.000 vidas por ano (MINAS GERAIS, 1993b, p.1).

Percebe-se que neste ponto as estatísticas indicam mais uma vez a grande propensão de policiais militares se envolverem em acidente de trânsito, pois, as atividades de policiamento desempenhadas na área do 22º BPM ocorrem no aglomerado urbano.

Ressalta-se ainda, que a PMMG como sendo uma organização que se destaca no cenário social pela sua ostensividade e visibilidade demonstrada através da farda e de suas viaturas policiais, e ainda, como sendo uma organização mantenedora da ordem pública, deve-se preocupar sempre, em dar exemplos para a sociedade, tendo, portanto, a obrigatoriedade de cumprir e fazer cumprir a lei no que tange à utilização do cinto de segurança, nos termos descritos por Bayler (2006).

Reis (1999) demonstrou ainda, a incidência de acidentes de trânsito por faixa horária, conforme se vê:

TABELA 6

Incidência de acidentes com viaturas do 8º Comando Regional da Polícia Militar, por faixa horária – jan./jun. - 1999.

Faixa horária	Nr. Acidentes	Faixa horária	Nr. Acidentes
00:01 às 01:00	7	12:01 às 13:00	9
01:01 às 02:00	2	13:01 às 14:00	7
02:01 às 03:00	5	14:01 às 15:00	9
03:01 às 04:00	4	15:01 às 16:00	10
04:01 às 05:00	2	16:01 às 17:00	6
05:01 às 06:00	8	17:01 às 18:00	12
06:01 às 07:00	4	18:01 às 19:00	9
07:01 às 08:00	5	19:01 às 20:00	10
08:01 às 09:00	7	20:01 às 21:00	4
09:01 às 10:00	8	21:01 às 22:00	10
10:01 às 11:00	4	22:01 às 23:00	6
11:01 às 12:00	2	23:01 às 24:00	2

Fonte: Reis, 1999, p. 40.

Nota: O 8º Comando Regional da Polícia Militar, atualmente é a 1ª Região e Polícia Militar (1ª RPM).

Ao compulsar os dados da tabela acima mencionada e compará-los com as jornadas de trabalho e portfólios de serviços desempenhados nas cinco companhias do 22º BPM, constata-se as seguintes observações:

- a) para o total de 14 acidentes de trânsito compreendidos entre 00h01min às 03h00min, o 22º BPM possui na atualidade, 16 portfólios de serviços, distribuídos nas cinco companhias da unidade, que encerram o turno de serviço entre 01h00min às 03h00min;
- b) Para o total de 18 acidentes de trânsito compreendidos entre 03h01min às 07h00min, o 22º BPM possui 01 portfólio de serviço que se encerra às 04h00min e 06 que se encerram às 07h00min;
- c) para o total de 25 acidentes de trânsito compreendidos entre 12h01min às 15h00min, o 22º BPM possui na atualidade, 06 portfólio de serviços que encerram seus turnos entre 13h00min às 15h00min;
- d) para o total de 37 acidentes de trânsito compreendidos entre 15h01min às 19h00min, o 22º BPM possui na atualidade, 21 portfólios de serviços que encerram suas atividades entre 16h00min às 19h00min;
- e) para o total de 30 acidentes de trânsito compreendidos entre 19h01min às 23h00min, o 22º BPM possui na atualidade 12 portfólio de serviços que encerram suas atividades entre 19h00min às 23h00min.

Neste contexto, verifica-se que os dados apresentados acima, corroboram para a teoria de base mencionada por Dessler (2003) na subseção 2.2, que relata:

Geralmente, o número de acidentes não é muito alto durante as primeiras cinco ou seis horas de trabalho, mas, depois desse período os índices de acidentes disparam. Isso se deve em parte à fadiga e em parte ao fato de que os acidentes ocorrem com mais frequência no turno da noite (DESSLER, 2003, p. 283).

Constata-se que a faixa horária que detém a maior concentração de acidentes, também, coincide com o maior número de viaturas que estão encerrando as jornadas de trabalho, conforme exposto na alínea “d” e que a segunda maior faixa de horário de acidentes coincide com o terceiro maior número em que as viaturas encerram os turnos de serviços, conforme alínea “e”.

Em abordagem complementar Bayler (2006), demonstra através de sua pesquisa par o contexto norte-americano que os índices de emergência policial para um turno de

serviço correspondiam a aproximadamente a 17% da demanda profissional, enquanto que os acidentes de trânsito ocorridos demandavam a ordem de 36% de atendimento.

Percebe-se, portanto, através destas estatísticas, que policiais militares estão mais sujeitos a se envolverem ou se depararem com ocorrências referentes ao trânsito do que ocorrências de maior potencial emergencial.

Outra investida realizada pela PMMG a fim de dirimir o grande número de acidentes de trânsito envolvendo viaturas da organização se deu com a vigência da Resolução n. 4 219, de 19 de junho de 2012, que revogou a Resolução n. 3 395/97. Ambas as resoluções dizem respeito ao manual de gerenciamento da frota motorizada da PMMG.

Dentro de várias alterações trazidas pela nova resolução destaca-se:

**3.2.1** A condução de viaturas policiais está listada na Classificação Brasileira de Ocupações como atribuição inerente à profissão policial militar.

**3.2.2** Poderão conduzir viaturas da Polícia Militar os militares credenciados, ou seja, os que possuem o Curso de Condutores de Veículos de Emergência e os funcionários civis contratados para esse fim, que deverão estar habilitados na forma da lei.

**3.2.2.1** Os servidores possuidores do Curso de Condutores de veículos de emergência terão o curso registrado no campo observações da Carteira Nacional de Habilitação (CNH).

**3.2.2.2** Será expedida norma de transição até que todos os condutores da PMMG realizem o Curso de Condutor de Veículo de Emergência.

**3.2.2.3** O Curso de Condutores de Veículos de Emergência será tratado em norma específica (MINAS GERAIS, 2012c, p. 26).

A Resolução n. 4 219/2012 destaca ainda que:

**3.3.4.8** O credenciamento<sup>8</sup> deve ser uma oportunidade de conscientização dos motoristas, motociclistas e condutores para a adoção dos princípios básicos de uma direção defensiva e os procedimentos necessários para condução, conservação e manutenção de viaturas da PMMG (MINAS GERAIS, 2012c, p. 29).

Na resolução revogada, a PMMG deliberava que somente poderia conduzir viatura o policial militar credenciado, ou seja, possuidor de habilitação para dirigir e submissão deste, a um teste de direção realizada em viatura da PMMG.

Observa-se, portanto, que não havia capacitação e nem treinamento aos profissionais que conduziam as viaturas da organização.

---

<sup>8</sup> Credenciamento: É a autorização dada ao militar para conduzir veículo automotor da corporação, após um período de treinamento (MINAS GERAIS, 1995, p. 16).

Neste contexto, a PMMG acrescenta ainda, na atual resolução, a obrigatoriedade de promover periodicamente o treinamento para os policiais militares motoristas de viatura, conforme transcrição abaixo:

Seção V - Do Treinamento de Atualização para a Condução de Viaturas  
[...]

**3.5** Considera-se atualização o treinamento ministrado aos condutores credenciados, sob a responsabilidade, na Região Metropolitana de Belo Horizonte (RMBH), da Academia de Polícia Militar (APM) e, nas demais localidades, pelas Companhias de Ensino e Treinamento (Cia ET) e Adjuntorias de Treinamento (Adj Tr), de acordo com a norma específica.

**3.5.1** Competirá à APM promover cursos de multiplicadores para fins de formar militares aptos a conduzirem os treinamentos de atualização nas OPM, contemplando disciplinas tais como direção defensiva, manutenção preventiva, primeiros socorros, legislação de trânsito, prática de direção, condução de viatura policial, etc.

**3.5.2** Serão programados pelas Cia ET e Adj Tr cursos anuais de atualização de condutores e Ordem de Serviço para a “*Semana de Atualização e Aperfeiçoamento*” a ser realizada, no mês de setembro de cada ano, com desenvolvimento de exposições, palestras e treinamento prático, devendo estar previsto no Plano Anual de Treinamento (PAT) da Unidade.

**3.5.3** O condutor de viatura que se envolver em mais de um acidente de trânsito, no período de 01 (um) ano, ou envolver-se em acidente que resultar em vítima fatal ou perda total de qualquer veículo envolvido, deverá ser matriculado no Programa de Atualização da Unidade (MINAS GERAIS, 2012c, p. 32).

Destaca-se a grande preocupação para capacitar os motoristas da organização, promovendo anualmente a semana de atualização e aperfeiçoamento dos militares, contemplando neste seminário anual, disciplinas relativas à direção defensiva, legislação de trânsito, primeiros socorros, dentre outras.

A Resolução n. 4 219/2012 ressalta ainda:

**3.5.4** Competirá à APM desenvolver treinamentos específicos, para fins de condução de viaturas.

**3.5.5** O Treinamento Policial Básico (TPB) contemplará matérias que contenham informações práticas e teóricas, com base na direção defensiva, que tenham **por objetivo reduzir os índices de acidentes envolvendo viaturas.**

**3.5.6** As Unidades deverão desenvolver programas de conscientização dos condutores, para a adoção dos princípios básicos de uma direção defensiva e os procedimentos necessários para condução, conservação e manutenção de viaturas da PMMG, visando minimizar o percentual de acidentes e os gastos com manutenções corretivas das viaturas policiais por mau uso (MINAS GERAIS, 2012c, p. 33, grifo nosso).

Verifica-se nesta passagem, que os preceitos referentes à necessidade de uma organização treinar seus funcionários, está em perfeita consonância com as teorias sobre treinamento, mencionadas no referencial teórico da subseção 2.4 desta pesquisa.

### 3.4.5 Causas de absenteísmo e seus custos

Dentro da concepção das variáveis que contribuem para a ocorrência do acidente de trânsito, se destacam os atos inseguros, a jornada de serviço prolongada, a falta de treinamento e a tensão policial militar durante o desempenho das atividades que são os principais indicadores que ampliam as possibilidades dos policiais militares a se envolverem em acidentes..

Em decorrência destes acidentes, possivelmente policiais militares são acometidos por lesões, conforme já visto na subseção **2.2**, que inevitavelmente os tornam inaptos por determinado tempo a exercer suas atividades profissionais, além de trazer altos custos financeiros para a organização militar e ainda, embaraços administrativos no que tange a substituição destes policiais indisponíveis para a atividade laborativa por outros policiais que atuam em outra modalidade de policiamento.

Segundo Lima (2004), o acidente de trânsito está dentre as principais causas de traumas, conforme se vê adiante através da (TAB. 7).

TABELA 7

Fatores causadores do trauma nos policiais militares da 8ª Região de Polícia Militar em 2003 - Belo Horizonte - jun./2004

Fatores causadores	Frequência	
	Abs	%
Atividade desportiva	133	44,19
Acidente de trânsito	55	18,27
Queda	50	16,61
Violência física	22	7,31
Acidente doméstico	16	5,31
Torção	5	1,66
Compressão de dedos das mãos	4	1,33
Disparo de arma de fogo	3	1,00
Carregamento de excesso de peso	3	1,00
Excesso de esforço no serviço	3	1,00
Acidente com semovente	3	1,00
Queimaduras	2	0,66

Outras	2	0,66
Total	301	100,00

Fonte: LIMA, 2004, p. 77

Nota: 8ª Região da Polícia Militar (8ª RPM), atualmente 1ª Região e Polícia Militar (1ª RPM).

Nota-se que o acidente de trânsito contribuiu com 18,27% no índice de absenteísmo da 8ª Região de Polícia Militar, hoje, atual 1ª RPM, responsável pelo policiamento da capital mineira (TAB. 7).

Destaca-se que somente as atividades desportivas praticadas nos batalhões da PMMG superam o número de policiais que se tornam indisponíveis para o serviço.

Conforme asseverado na subseção 2.4 por Chiavenato (2010) o elevado índice de absenteísmo em uma organização, traz grandes prejuízos financeiros e, neste sentido Lima (2004) demonstra também, o alto custo do absenteísmo, em pesquisa realizada em nível da 8ª RPM, atual 1ª RPM, para a organização militar.

Ressalta-se que os dados da TABELA 8, conforme se verá a frente, referem-se aos valores diários em reais, estimados no ano de 2003.

TABELA 8:

Custo do absenteísmo por traumatismo dos policiais militares da 8ª Região de Polícia Militar em 2003 segundo o posto/graduação - Belo Horizonte - jun./2004.

Posto/Graduação	Licenças Médias (em dias)	Custo do Absenteísmo (em R\$)	
		Diário	Em 2003
Soldado 1ª Classe	5358	33,33	178.582,14
Cabo	3019	38,57	116.442,83
3º Sargento	2497	43,10	107.620,70
2º Sargento	-	-	-
1º Sargento	-	-	-
Sub Tenente	105	64,83	6.807,00
Aspirante	19	64,83	1.232,77
2º Tenente	443	72,17	31.971,31
1º Tenente	-	-	-
Capitão	206	95,49	19.670,94
Major	61	103,16	6.292,76
Ten Coronel	-	106,40	-
Coronel	2	128,31	256,62
TOTAL	11710	-	468.877,07

Fonte: LIMA, 2004, p. 104

Nota: Sinal convencional utilizado: dado numérico igual a zero não resultante de arredondamento.

Buscou-se nesta seção relacionar possíveis causas que contribuem para a ocorrência de acidente de trânsito envolvendo viatura policial, dando-se destaque aos prováveis indicadores tais como: jornada de serviço prolongada, tensão da atividade policial, falta de treinamento aos motoristas e ao cometimento de atos inseguros praticados pelos condutores e passageiros da viatura e, por fim, os reflexos no índice de absenteísmo.

A intenção proposta não foi demonstrar que os acidentes sejam significativos estatisticamente para o 22º BPM, mas sim, demonstrar o fenômeno do acidente com suas possíveis consequências.

Os possíveis indicadores que apontam as causas do acidente de trânsito envolvendo viaturas serão melhores avaliados na seção 5 desta pesquisa.

Antes, porém, na seção seguinte serão demonstrados os critérios adotados para a elaboração da presente pesquisa como adiante se vê.

## 4 METODOLOGIA

Esta seção tem como objetivo especificar e apresentar os critérios adotados para a realização desta pesquisa, mencionando os métodos e as técnicas selecionados.

Basearam-se em Gil (2002) as informações referentes à montagem da estrutura desta pesquisa. Em relação ao tratamento estatístico foram seguidas as recomendações de Lakatos e Marconi (2007).

Assim, formulou-se como problema, quais motivos que corroboram para a ocorrência do acidente de trânsito envolvendo viaturas do 22º BPM?

Elaborou-se como hipótese básica que a jornada de trabalho prolongada e a tensão da atividade policial contribuem para a ocorrência do acidente de trânsito. Quanto às hipóteses secundárias, elaboraram-se duas vertentes:

- a) se policiais militares do 22º BPM praticam ato inseguros ao conduzir viaturas policiais então maiores possibilidades de lesões e/ou afastamento das atividades laborativas;
- b) se policiais militares não recebem maior treinamento adequado para a condução das viaturas então maiores as possibilidades de acidentes de trânsito.

As variáveis do estudo foram classificadas em independente e dependente, sendo assim estipuladas:

- a) Variável independente

Policiais militares que não recebem treinamento na condução de viaturas e praticam atos inseguros na condução das mesmas, respectivamente correm mais riscos de se envolverem em acidente de trânsito e maiores possibilidades de lesão corporal.

- b) Variável dependente

O índice de absenteísmo no 22º BPM pode ser reduzido com prevenção de acidentes de trânsito envolvendo viaturas policiais.

Os indicadores selecionados apresentam-se dentro de três aspectos, sendo:

- c) Qualificação e treinamento.

Verificar se os motoristas de viaturas possuem qualificação e rotina de treinamento para condução de viatura, avaliando-se a periodicidade e qualidade dos treinamentos.

d) Acidente de trabalho e segurança

O mencionado indicador busca verificar se no momento do acidente, policiais militares haviam adotado todos os procedimentos de segurança, como a velocidade compatível para a via e a utilização do o cinto de segurança.

e) Absenteísmo decorrente do acidente de trânsito

Analisar o grau de lesão e o período em que os acidentados ficaram afastados do serviço em decorrência do acidente.

Trata-se de uma pesquisa do tipo descritiva, pois, tem-se como escopo a caracterização do objeto de pesquisa e a verificação da relação das duas variáveis das hipóteses citadas acima.

Quanto à natureza, a pesquisa foi do tipo quantitativa baseado nas orientações de Gil (2002), pois, foi aplicado questionário com perguntas fechadas para o universo de policiais militares acidentados.

Em relação à técnica, utilizaram-se as seguintes disposições:

a) Documentação indireta

A pesquisa bibliográfica, fonte secundária, fundamentou o estudo caracterizando as teorias sobre conceitos de absenteísmo, acidente de trabalho, acidente de trânsito e treinamento. A pesquisa documental, fonte primária, fundamentou o estudo caracterizando as modalidades de serviços motorizados, jornada de trabalho, tensão policial e acidentes com viaturas, através de documentos internos da PMMG, pesquisas e trabalhos monográficos.

b) Documentação direta

Em relação à documentação direta, realizou-se pesquisa de campo por meio da observação direta na saída e chegada das viaturas durante o turno de serviço e aplicação de questionário aos policiais militares que sofreram acidente de trânsito com viaturas.

A aplicação dos questionários se deu por meio eletrônico (e-mail) e/ou mensagem via painel administrativo, através da Intranet PMMG, havendo orientações referentes ao preenchimento.

O universo da pesquisa teve como análise espacial, os acidentes envolvendo viaturas do 22º BPM, localizado na região sul de Belo Horizonte. Quanto ao público alvo questionado, trata-se dos os policiais militares do 22º BPM, que sofreram acidente de trânsito, durante jornada de trabalho, sendo constituída esta pesquisa como censitária.

Em relação ao período, tem-se por base os policiais militares que se envolveram em acidente com viaturas do 22º BPM entre os anos de 2010 a 2012.

Utilizou-se a técnica de estatística descritiva a partir da coleta de dados referentes ao questionário aplicado, depurando-se os resultados através de tabelas e gráficos, para devida análise e confirmação dos argumentos apresentados na pesquisa.

A análise quantitativa objetivou visualizar as principais causas que motivaram o acidente de trânsito com militares do 22º BPM e pontuar quantitativamente as variáveis estabelecidas nesta pesquisa, com a finalidade de se alcançar dados confiáveis.

Buscou-se nesta seção, pormenorizar os critérios utilizados na pesquisa facilitando-se a compreensão do estudo.

Na seção 5 apresentar-se-á a análise da pesquisa de campo para se mensurar as variáveis que contribuíram para a ocorrência do acidente de trânsito envolvendo viaturas do 22º BPM e verificação das causas e consequências destes sinistros.

## 5 ANÁLISE E INTERPRETAÇÃO DOS DADOS DA PESQUISA

Nesta seção é apresentado o cotejo dos resultados propostos na consecução da presente pesquisa, buscando-se confrontá-los com o arcabouço teórico desenvolvido e verificar a pertinência das informações reunidas, face aos objetivos apresentados na introdução.

Ressalta-se que os dados obtidos através da pesquisa, consubstanciaram-se na intenção de descrever as causas que motivaram o acidente e suas consequências, não tendo, portanto, o objetivo de demonstrar se em termos estatísticos, o fenômeno possui significativa representatividade para a unidade policial analisada.

Foram enviados questionários através do painel administrativo da intranet PMMG aos 75 policiais militares acidentados no período pesquisado, tendo-se o retorno de 100% (cem por cento) destes.

### 5.1 Perfil profissional dos acidentados

Quanto à experiência profissional dos policiais militares do 22º BPM que se envolveram em acidente de trânsito durante jornada de trabalho, de acordo com o GRÁFICO 3

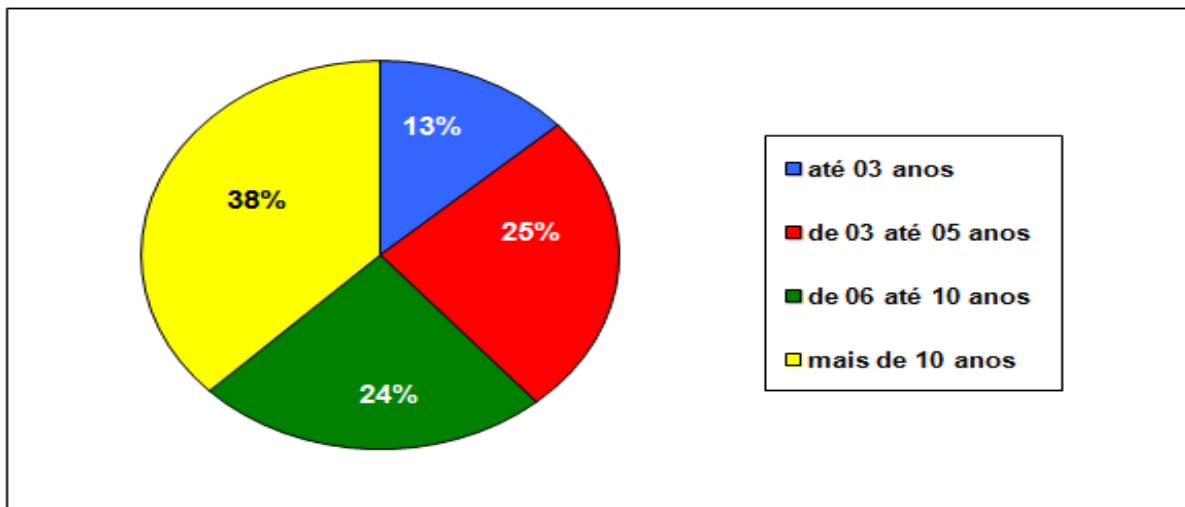


GRAFICO 3 - Percentual de tempo de efetivo serviço dos policiais militares do 22º BPM que se acidentaram – Belo Horizonte - 2010/2012.

Fonte: Pesquisa de campo.

Verificou-se que 38% dos militares acidentados contam com pelo menos mais de 10 anos de serviço, enquanto que 25% possuem entre 3 a 5 anos e 24% entre 6 a 10 anos de efetivo serviço. Percebe-se ainda que 13 % possuem até 3 anos de serviço (GRAF. 3).

Quanto ao posto e a graduação que estes militares ocupam na organização policial apresenta-se o GRÁFICO 4:

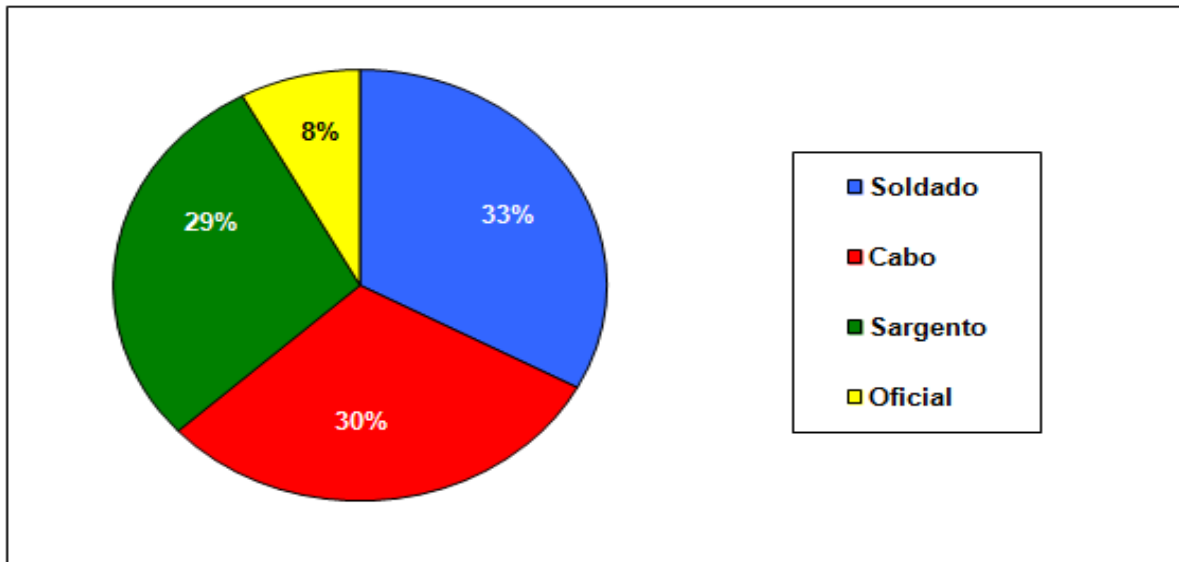


GRAFICO 4 - Percentual de policiais militares acidentados de acordo com seu posto ou graduação – Belo Horizonte - 2010-2012

Fonte: Pesquisa de campo.

Constatou-se que 33% dos acidentados eram soldados, enquanto 30 % possuíam a graduação de cabo e 29% eram sargentos (GRAF. 4).

Destaca-se neste aspecto, que em regra, a função de motorista de guarnição é atribuída aos soldados e cabos, enquanto os sargentos comandam as viaturas.

Verifica-se, também, que 8% dos acidentes envolviam policiais militares com o posto de oficial. (GRAF. 4).

O GRAFICO 5 traz os dados relativos ao tempo de experiência em que o policial militar trabalhou em viatura, seja como motorista, comandante de guarnição ou patrulheiro.

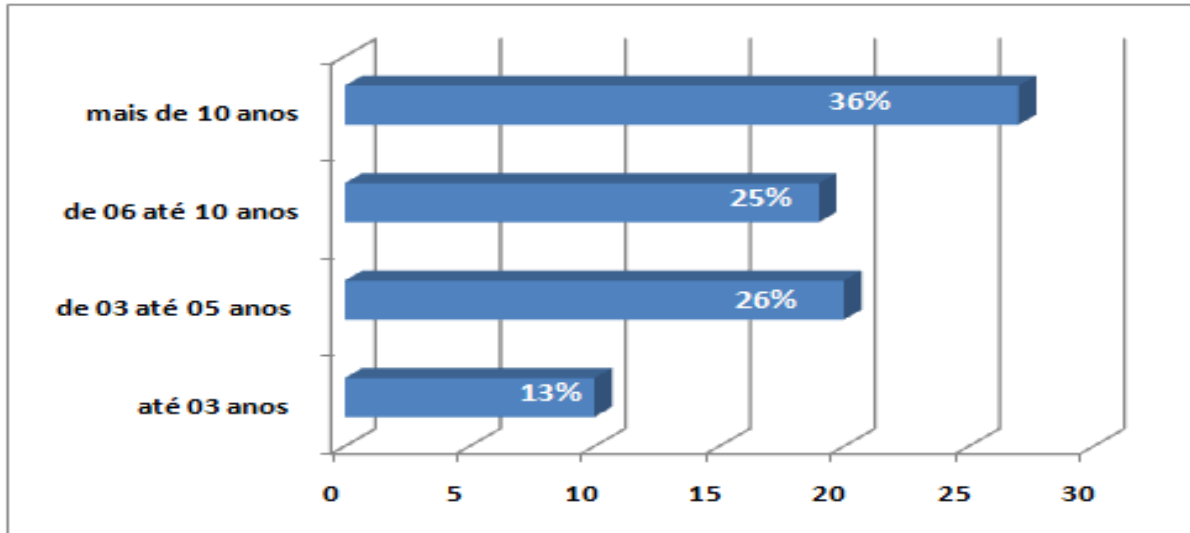


GRAFICO 5 - Percentual de policiais militares segundo seu tempo de trabalho em viatura – Belo Horizonte - 2010-2012

Fonte: Pesquisa de campo.

A constatação é a de que, 36% dos policiais militares possuem mais de 10 anos de experiência na função exercida no policiamento motorizado, 25% contribuíram para esta atividade entre 6 e 10 anos, enquanto que os períodos de 3 a 5 e de até 3 anos representam respectivamente 26% e 13%. (GRAF. 5).

Em relação à autorização para conduzir viatura da polícia militar, tem-se no GRAFICO 6:

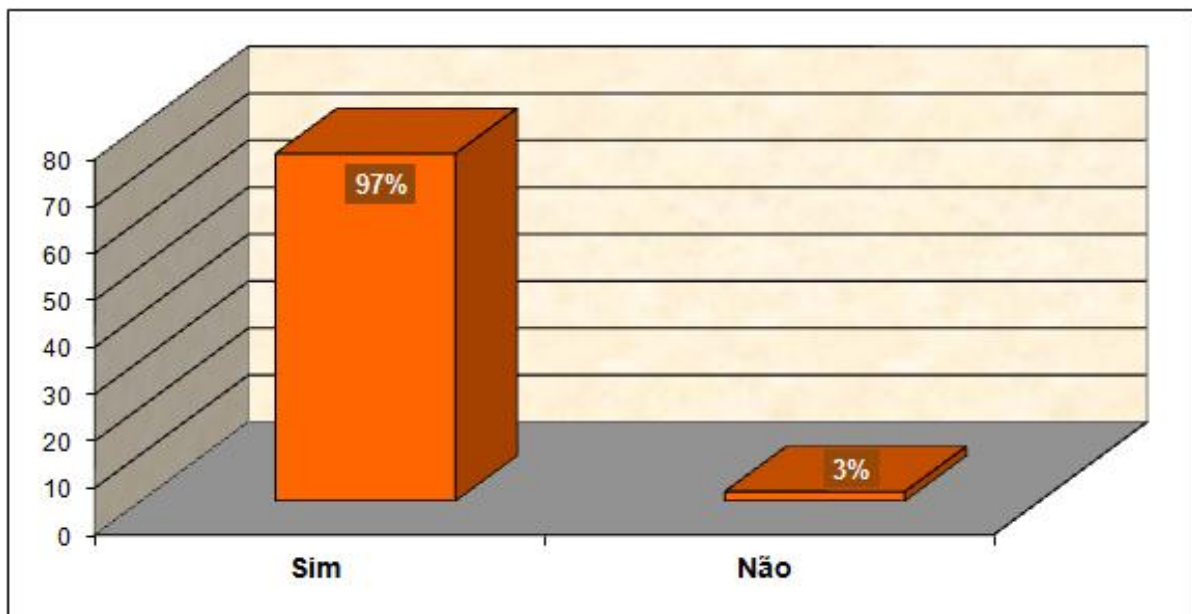


GRAFICO 6 - Percentual de policiais credenciados para dirigir viaturas da Polícia Militar – Belo Horizonte - 2010-2012

Fonte: Pesquisa de campo.

Observa-se que 74 dos acidentados são credenciados a dirigir viaturas da organização policial militar, enquanto 2 não possuem o credenciamento. (GRAF. 6).

Os dados relativos ao tempo em que policiais militares são credenciados para conduzirem viaturas estão assim representados no GRÁFICO 7.

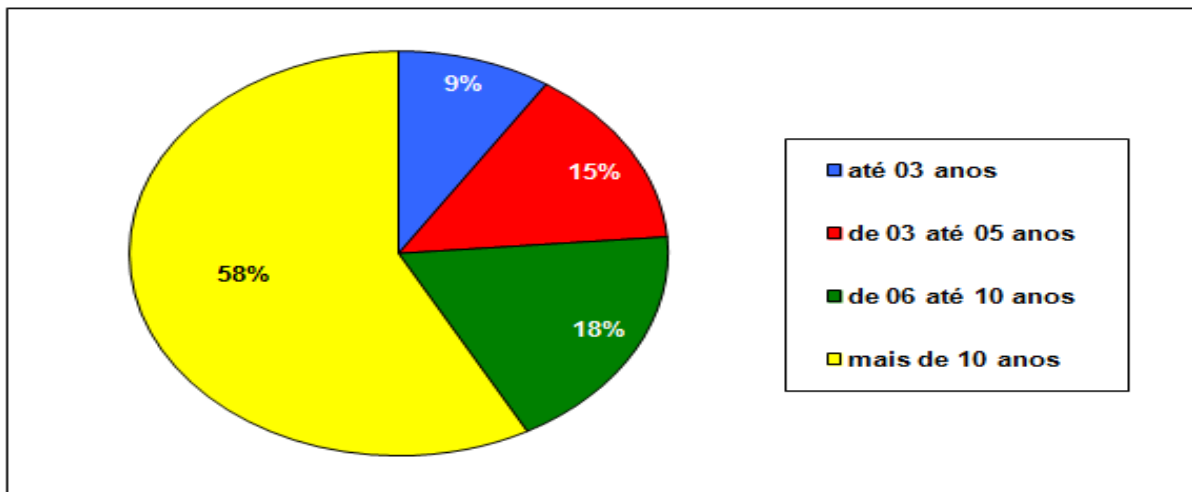
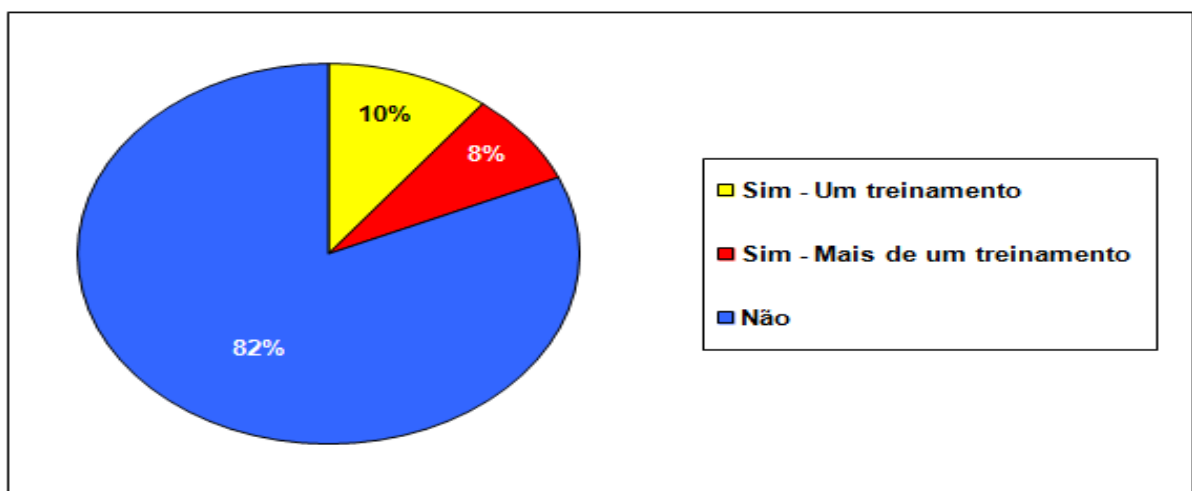


GRAFICO 7 - Percentual de policiais militares quanto ao tempo de credenciamento para condução de viaturas da Polícia Militar – Belo Horizonte - 2010-2012

Fonte: Pesquisa de campo.

Verifica-se que 58% dos policiais militares acidentados possuem mais de 10 anos de experiência na condução de viaturas; 18% possuem entre 6 e 10 anos de credenciamento; 15% entre 3 a 5 anos e 3% dos militares possuem até três anos de experiência. (GRAF. 7)

Em relação à capacitação para conduzir viaturas da organização policial militar, os motoristas se manifestaram da seguinte forma:



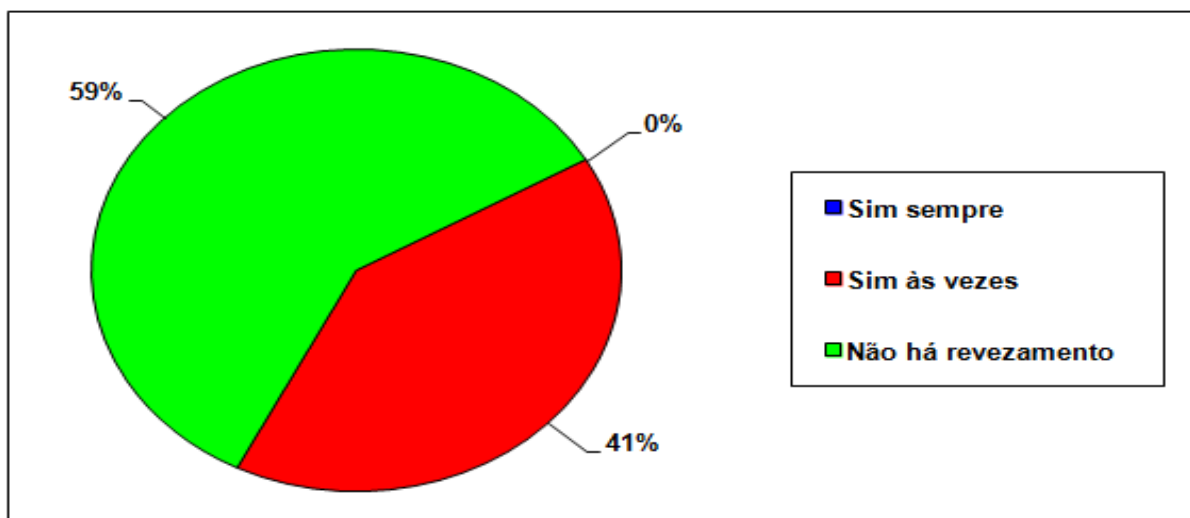
**GRAFICO 8 - Percentual de policiais militares acidentados que receberam capacitação para condução defensiva de viaturas – Belo Horizonte - 2010-2012**

Fonte: Pesquisa de campo.

Nota-se que 8% dos policiais acidentados receberam mais de um treinamento na carreira para a condução de viatura da organização militar, enquanto que 10% receberam um treinamento (GRAF. 8)

Destaca-se, porém, que 82 % dos policiais militares que conduzem viaturas do 22º BPM, não receberam nenhum tipo de treinamento. (GRAF. 8).

No que tange ao revezamento de motoristas na condução de viatura durante a jornada de serviço, os policiais manifestaram-se da seguinte forma (GRAF. 9):



**GRAFICO 9 - Percentual de periodicidade de revezamento na condução de viatura entre os militares durante o turno de serviço – Belo Horizonte - 2010-2012.**

Fonte: Pesquisa de campo.

Verifica-se que 59% dos policiais militares conduzem a viatura, durante jornada de trabalho sem que haja nenhum revezamento entre os membros da guarnição, enquanto 41% manifestaram dizendo que às vezes há este rodízio (GRAF. 9).

Percebe-se, também, que não existe uma concepção rotineira de se revezar sempre, os policiais militares credenciados de uma mesma guarnição, durante o turno de serviço (GRAF. 9).

Quanto ao fator relacionado à necessidade dos policiais militares exercerem a atenção difusa no trânsito e ainda a devida vigilância dos locais de patrulhamento, como sendo um contexto que contribui para a ocorrência do acidente, os militares assim manifestaram-se, conforme GRÁFICO 10.

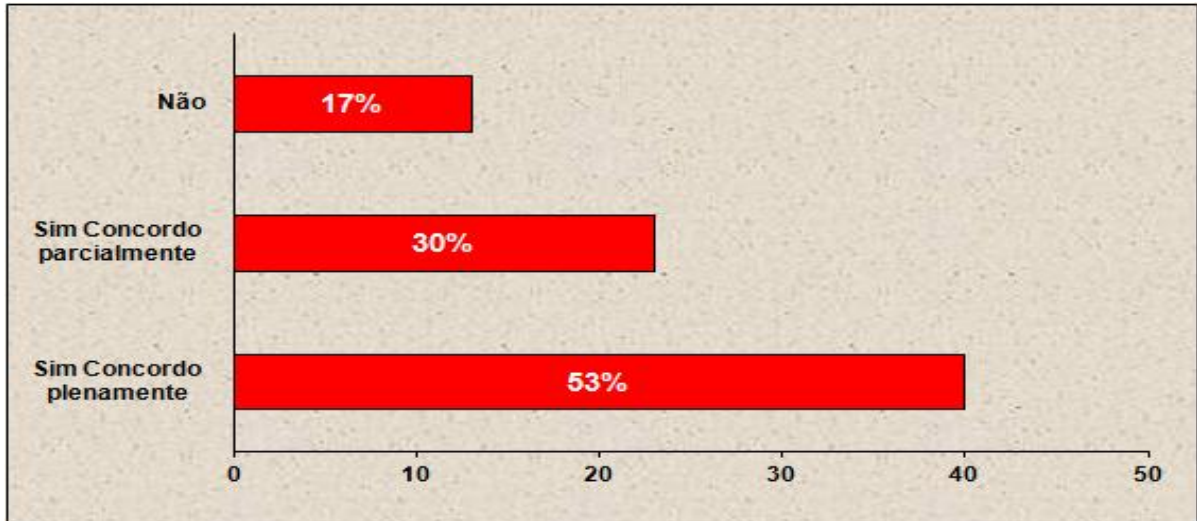


GRAFICO 10 - Percentual de opiniões dos policiais militares quanto à observância simultânea das atividades profissionais e do trânsito durante a jornada de trabalho – Belo Horizonte - 2010-2012

Fonte: Pesquisa de campo.

Verifica-se que 17 % dos policiais militares acreditam que exercer a atividade de vigilância policial simultaneamente com a atenção difusa para o trânsito não são fatores que contribuem para a ocorrência dos acidentes, 30% concordam parcialmente que este fator pode contribuir para o sinistro, já 53% acreditam que a condição policial de dirigir com as devidas atenções para o trânsito e para vigilância local, contribuem sobremaneira para a ocorrência do sinistro. (GRAF.10).

Os dados relativos à percepção dos policiais acidentados para a carga horária destinada ao motorista durante o turno de serviço foi demonstrada no GRÁFICO 11.

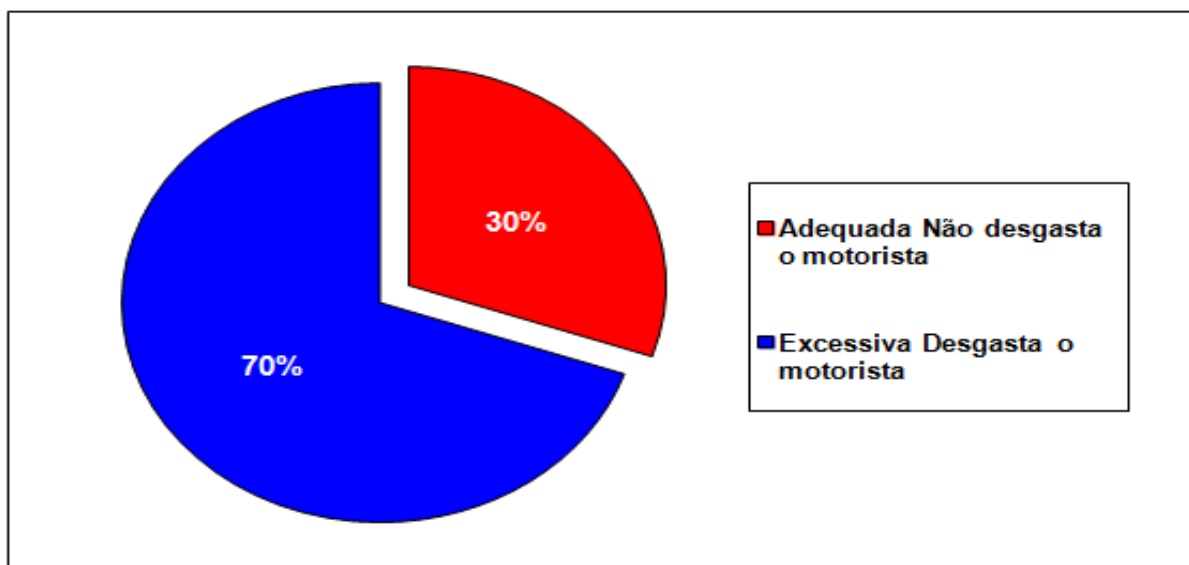


GRAFICO 11 - Percentual de opiniões dos policiais militares quanto à carga horária atribuída ao policial militar condutor da viatura – Belo Horizonte - 2010-2012

Fonte: Pesquisa de campo.

A constatação é de que 70% dos acidentados acreditam que a jornada de serviço destinada para a atividade de condução da viatura é excessiva, enquanto que 30% acreditam que a escala de serviço é adequada e não desgasta o motorista. (GRAF.11).

## 5.2 Circunstâncias dos acidentes

Dentro do período de 2010 a 2012 foram verificados a incidência e reincidência de acidentes de trânsito ocorridos com policiais militares conforme se demonstra na (TAB. 9).

TABELA 9

Percentual de acidentes de trânsito sofrido por policiais militares do 22º BPM – Belo Horizonte - 2010-2012

Acidentes por policial militar	Frequência	
	Abs.	%
Um acidente	66	87
Dois acidentes	4	5
Três acidentes	5	7
Mais de três acidentes	1	1
Total	76	100

Fonte: Pesquisa de campo

Destaca-se que 87% dos policiais militares sofreram um acidente de trânsito, durante jornada de trabalho, no período de 2010 a 2012, enquanto que 5% sofreram dois acidentes e 7% sofreram três acidentes. Nota-se, também, que um policial militar foi vitimado por mais de três vezes no período de análise (TAB. 9).

No que se refere à função exercida dentro da viatura no momento do acidente a TABELA 10 demonstra os seguintes dados abaixo:

TABELA 10

Percentual de acidentados em relação à função exercida no momento da ocorrência do acidente no momento do acidente – 22º BPM – 2010 – 2010-2012

Acidentes por policial militar	Frequência	
	Abs.	%
Motorista	42	56
Comandante da viatura	26	34
Patrulheiro	4	5
Outros	4	5
Total	76	100

Fonte: Pesquisa de campo.

Nota: Policiais que estavam sendo deslocados para algum ponto de policiamento a pé, caronas ou socorridos para hospital foram considerados como outros.

A TABELA 10 demonstra que 56% dos acidentados estavam na condição de motorista no momento do acidente, enquanto que 34% eram comandantes da viatura acidentada. Viaturas que possuem um terceiro policial militar denominado patrulheiro, vitimaram 5% dos militares acidentados. Mesma percentagem foi atribuída aos policiais que não estavam em nenhuma das funções acima mencionadas.

No que tange às circunstâncias de policiamento no momento do acidente o GRAFICO 12 demonstra a situação.

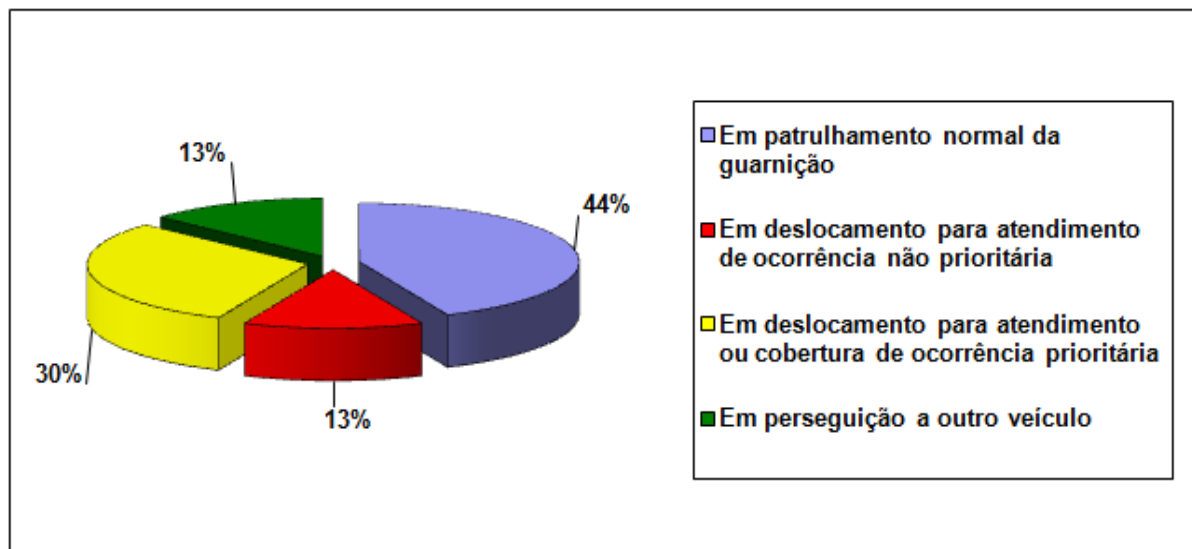


GRAFICO 12 - Percentual das circunstâncias em que o acidente de trânsito ocorreu segundo a atividade desempenhada no momento dos fatos pelos policiais militares – Belo Horizonte - 2010-2012

Fonte: Pesquisa de campo.

Destaca-se que 44% dos acidentes no período analisado ocorreram em atividade de patrulhamento normal. Quanto ao deslocamento para atendimento de ocorrência prioritária ou cobertura policial a outra viatura, a margem é de 30% dos acidentes. 13% dos acidentes ocorreram durante o deslocamento para atendimento de ocorrências rotineiras e 13% em perseguição a outro veículo. (GRAF.12).

Em relação à tríade do turno de serviço, procurou-se verificar em qual momento o acidente de trânsito teve maior incidência, tendo-se os seguintes resultados conforme GRÁFICO 13.

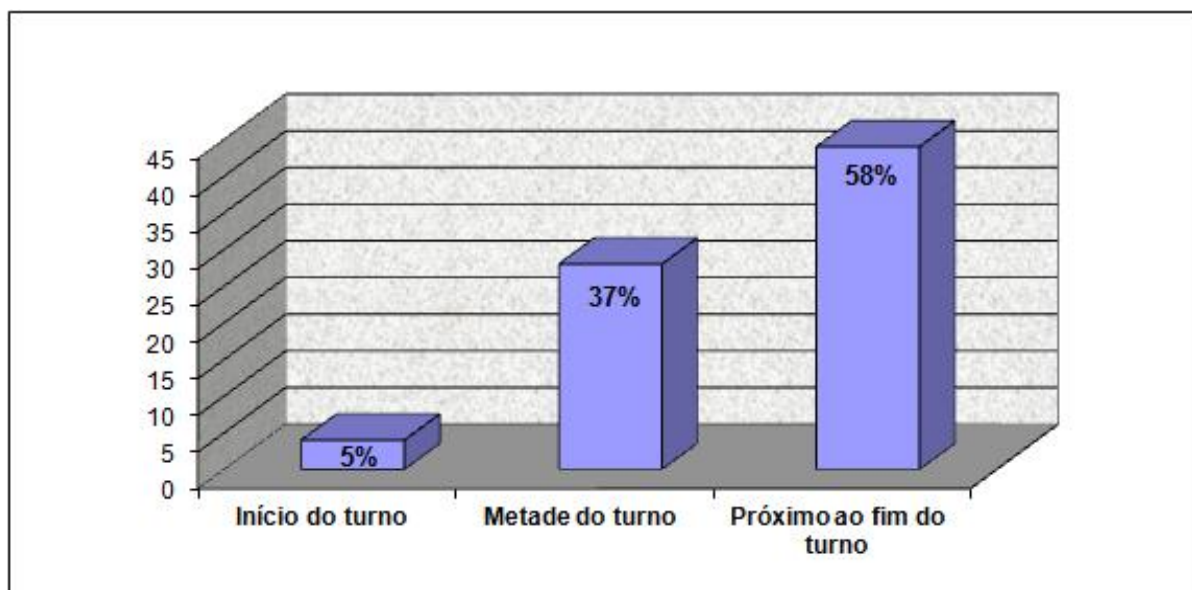


GRAFICO 13 - Percentual de acidente de trânsito ocorrido por período de turno de serviço com viatura do 22º BPM – Belo Horizonte - 2010-2012

Fonte: Pesquisa de campo.

Note-se que 58% dos acidentes ocorreram próximo ao fim do turno de serviço e 37% aconteceram na metade da jornada de serviço. O início do turno contribuiu para 5 % dos acidentes. (GRAF 13).

Em relação à velocidade em que a guarnição policial se encontrava no momento do acidente, o gráfico demonstra que:

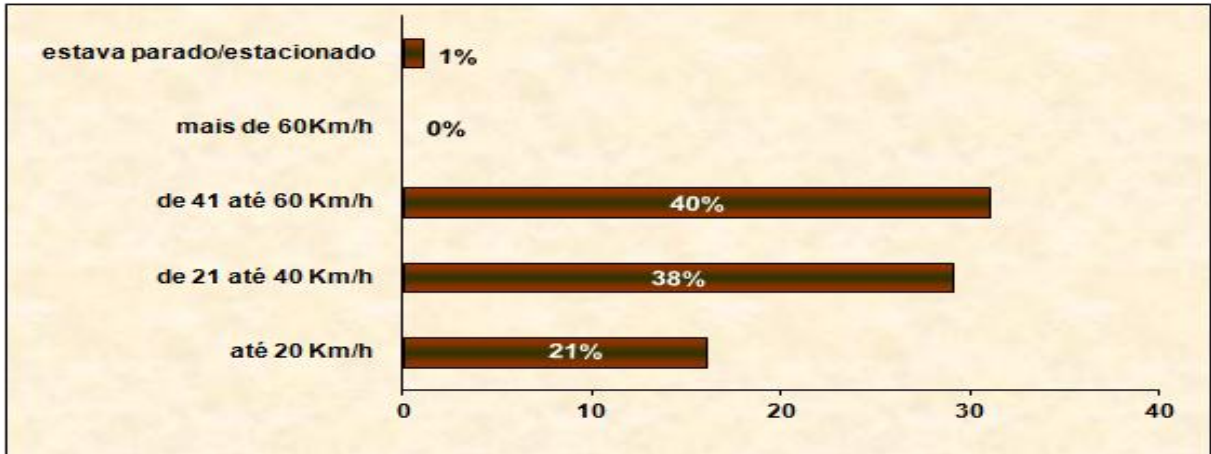


GRAFICO 14 - Percentual da faixa de velocidade da viatura no momento do acidente – Belo Horizonte - 2010-2012

Fonte: Pesquisa de campo.

O deslocamento das viaturas com velocidades entre 41 a 60 quilômetros que se envolveram em acidente de trânsito contribuem como 40% das incidências. Para os acidentes ocorridos entre 21 até 40 quilômetros, os índices apontam 38% de incidências. Ressalta-se, que abaixo de 20 quilômetros de velocidade, 21% das viaturas se envolveram em acidentes e uma delas se encontrava parada em via pública. (GRAF 14).

### 5.3 Consequências do acidente

O GRÁFICO 15 demonstra a percepção que os policiais militares tiveram sobre o nível de gravidade do acidente ocorrido:

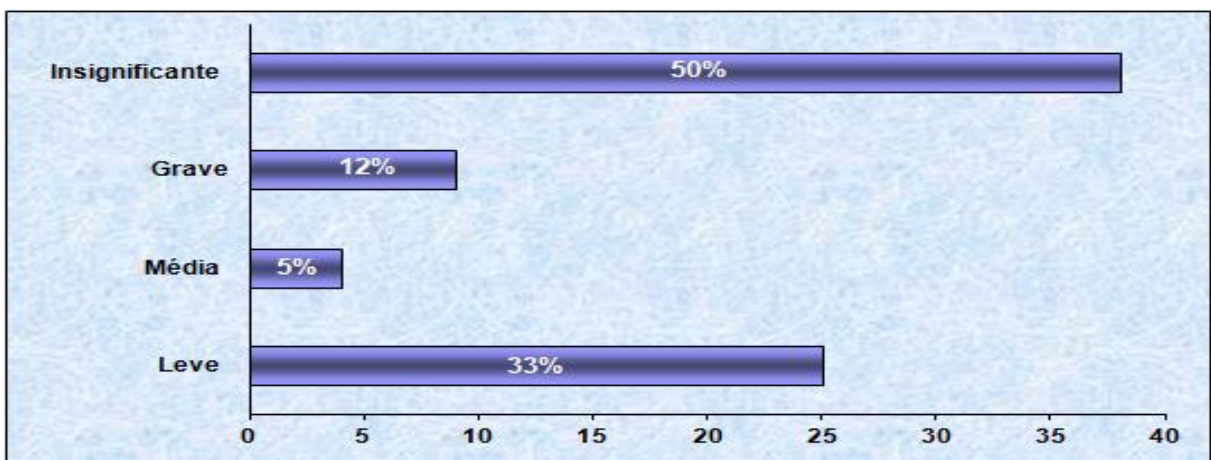


GRAFICO 15 - Percentual do nível de gravidade do sinistro segundo percepção dos policiais militares acidentados – Belo Horizonte - 2010-2012

Fonte: Pesquisa de campo.

Verifica-se que 50% dos acidentes ocorridos no período de 2010 a 2012, segundo a percepção dos policiais militares acidentados, tiveram proporções insignificantes, enquanto que 33% vislumbram que os acidentes tiveram proporções leves. 12% dos pesquisados se envolveram em acidentes de proporções graves e 5% leves. (GRAF 15).

Em relação ao grau de lesões decorrentes do acidente de trânsito a tabela abaixo demonstra os seguintes dados:

TABELA 11

Percentual de lesões decorrentes do acidente provocadas aos policiais militares envolvidos –  
22º BPM – 2010-2012

Tipos de lesões sofridas	Frequência	
	Abs.	%
Leve	22	29
Grave	8	10
Gravíssima	0	0
Não houve lesões	46	61
Total	76	100

Fonte: Pesquisa de campo

Os dados demonstram que 61% dos policiais militares acidentados não sofreram lesões decorrentes do acidente. Com lesões leves, obteve-se 29% dos policiais militares lesionados e 10% deles sofreram lesões graves (GRAF 13).

Não houve acidentes que provocaram lesões gravíssimas. Ressalta-se que os indicativos estatísticos de que 61% dos policiais militares acidentados não sofreram lesões, corroboram com a percepção que 50% deles tiveram quanto à insignificância do acidente conforme fora demonstrado no (GRAF 13).

Referente ao índice de policiais militares que deixaram de exercer suas atividades laborativas em decorrência de lesões, a TABELA 12 apresenta dados que demonstram que a maioria percentual dos acidentados não ficou indisponível para o exercício das atividades conforme se vê os seguintes dados:

TABELA 12

Percentual de indisponibilidade de policiais militares em decorrência das lesões sofridas no acidente de trânsito – 22º BPM – 2010-2012

Condições físicas pós- acidente	Frequência	
	Abs.	%
Incapacidade temporária	34	45
Incapacidade parcial permanente	0	0
Incapacidade total permanente	0	0
Não houve lesões	42	55
Total	76	100

Fonte: Pesquisa de campo

Verifica-se que 55% dos policiais militares que se envolveram em acidente de trânsito não tiveram nenhum tipo de lesão e não ficaram impossibilitados de trabalhar. Com incapacidade temporária teve-se 45% dos policiais militares (TAB. 12).

Quanto aos dias de dispensas médicas, que representam para a organização policial o tempo em que militares deixam de exercer na plenitude sua capacidade laborativa, tem-se, conforme (GRAF 16):

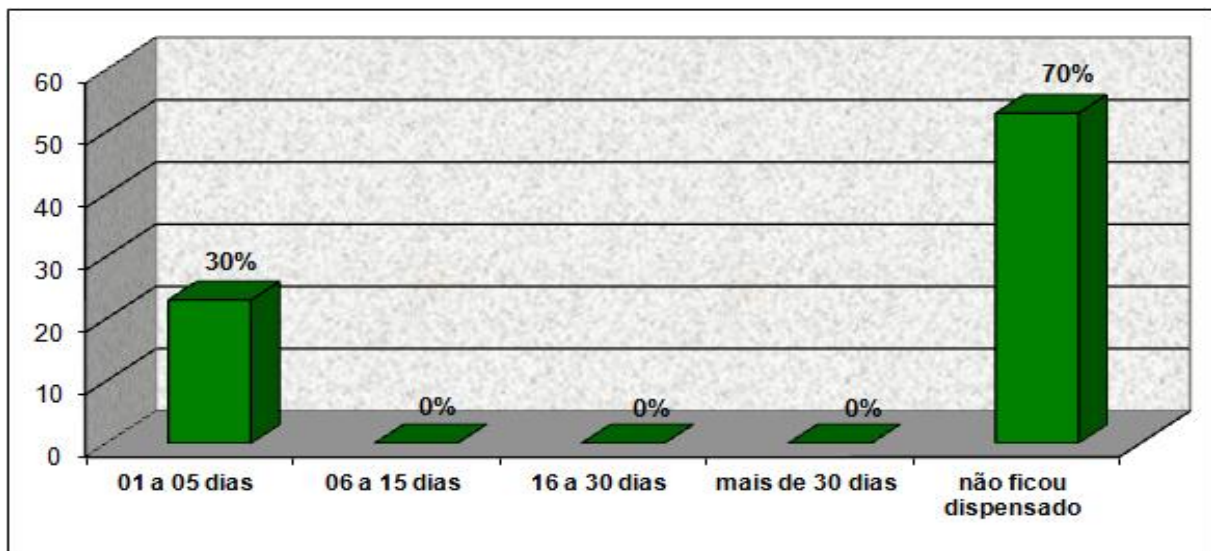


GRAFICO 16 - Percentual de policiais militares que ficaram dispensados pelo médico em decorrência do acidente de trânsito envolvendo viatura do 22º BPM – Belo Horizonte - 2010-2012

Fonte: Pesquisa de campo.

Note-se que 30% dos policiais militares acidentados ficaram dispensados entre o período de 1 a 5 dias e que 70% deles não tiveram dispensas médicas. (GRAF 16).

Em relação aos dias de licenças médicas, que representa para a organização policial a incapacidade completa de exercer por certo período de tempo, as atividades profissionais, foram assim representadas (GRAF. 17):

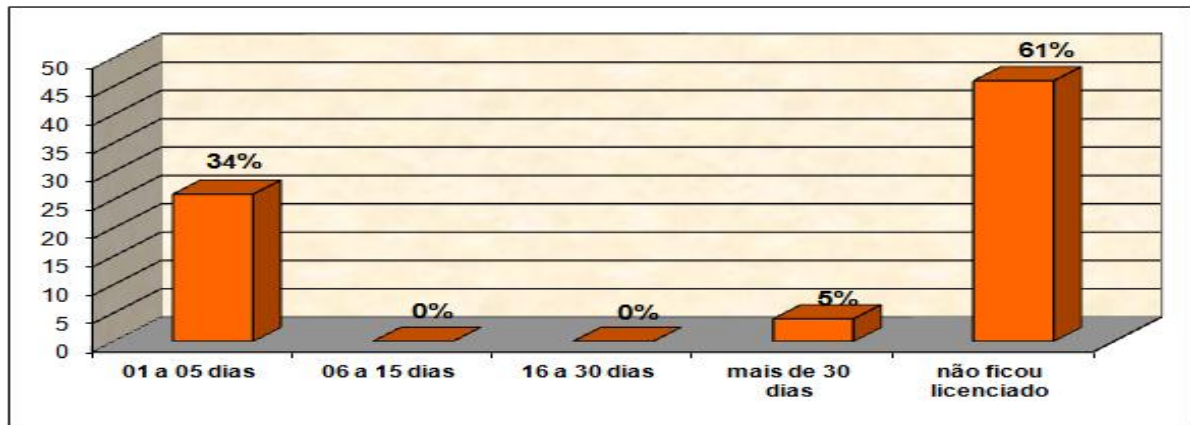


GRAFICO 17 - Percentual de policiais militares que ficaram licenciados pelo médico em decorrência do acidente de trânsito envolvendo viatura do 22º BPM – Belo Horizonte - 2010-2012

Fonte: Pesquisa de campo.

Percebe-se que embora tenha havido o acidente de trânsito, 61% dos policiais militares envolvidos não ficaram licenciados. Já no período de 1 a 5 dias computou-se 34% de policiais militares que se licenciaram em decorrência do acidente de trânsito. Ressalta-se que 5% dos acidentados ficaram mais de 30 dias de licenciados e que nos demais períodos não se computaram licenças. (GRAF 17).

No que tange às dispensas e licenças desencadeadas a partir de envolvimento de acidente de trânsito de policiais militares fora das atividades profissionais, o GRÁFICO 18 mostra que:

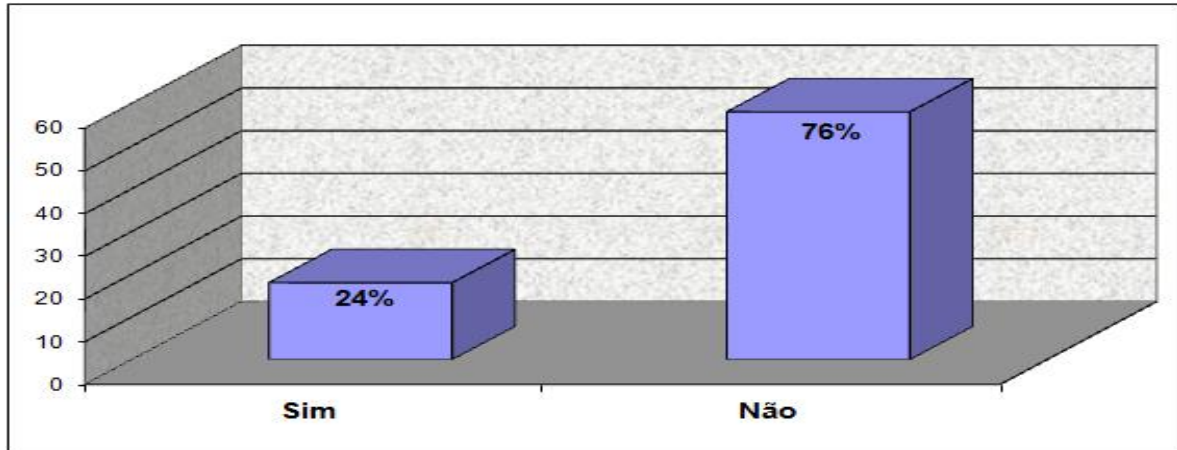


GRAFICO 18 - Percentual de policiais militares que ficaram dispensados ou licenciados pelo médico em decorrência do acidente de trânsito fora da atividade profissional – Belo Horizonte - 2010-2012

Fonte: Pesquisa de campo.

Verifica-se que 24% dos policiais militares fora da atividade profissional foram licenciados ou dispensados pelo médico em decorrência de acidente de trânsito enquanto que 76% destes só envolveram em tal sinistro durante a atividade profissional. (GRAF 18).

Em relação à utilização do cinto de segurança no momento do acidente (GRAF. 19).

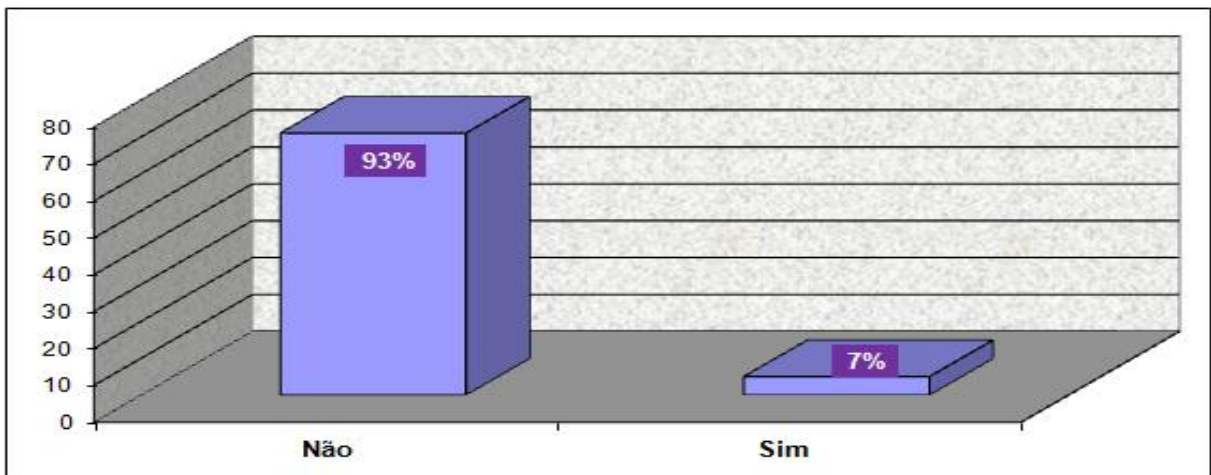


GRAFICO 19 - Percentual de policiais militares que estavam utilizando o cinto de segurança no momento do acidente – Belo Horizonte - 2010-2012

Fonte: Pesquisa de campo.

Observa-se que 93% dos policiais militares do 22º BPM acidentados em serviço no período de 2010 a 2012 não estavam utilizando o cinto de segurança enquanto que 7% utilizavam o mencionado dispositivo de segurança. (GRAF 19).

Dentro deste contexto acima apresentado foi questionado aos acidentados sobre a importância da utilização do cinto de segurança, conforme o (GRAF 20).

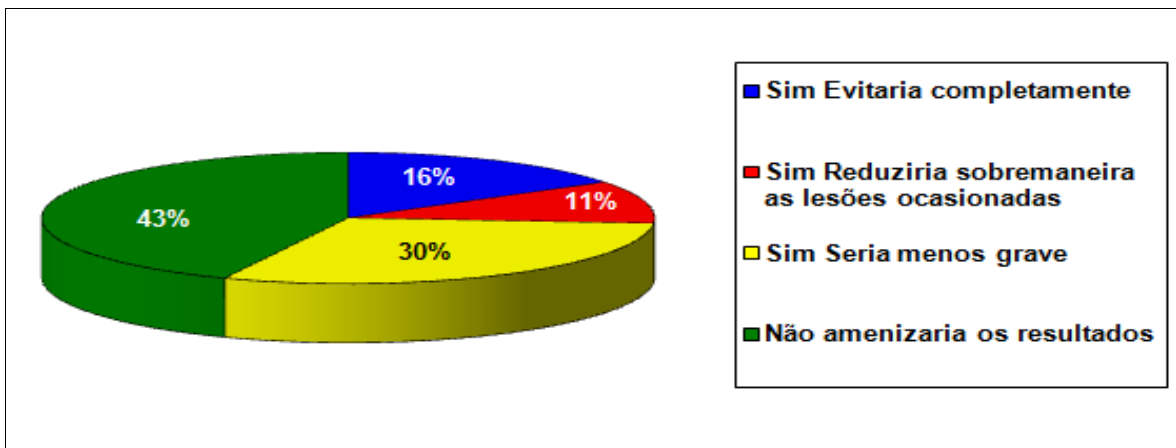


GRAFICO 20 - Percentual do índice de proteção do cinto de segurança segundo a percepção dos policiais militares acidentados – Belo Horizonte - 2010-2012

Fonte: Pesquisa de campo.

Veja-se que 43% dos policiais militares acreditam que a utilização do cinto de segurança no momento do acidente não amenizaria as consequências do acidente. Em outra visão, 30% dos policiais militares acreditam que as consequências do acidente seriam menos graves se estes estivessem utilizando o cinto de segurança. 16% dos militares entendem que as lesões ocorridas em consequência do acidente seriam reduzidas de forma acentuada se estivessem utilizando o cinto de segurança e 11% acreditam que não haveria quaisquer tipos de lesões se estivessem utilizando aquele dispositivo de segurança. (GRAF 20).

#### 5.4 Interpretação e contrastação entre os dados obtidos da pesquisa com as teorias de base

Face à explicitação dos dados obtidos na pesquisa, conforme demonstrados na subseção anterior, pretende-se nesta subseção, mostrar o sentido dos dados no contexto teórico, contrastando-os entre si, a fim de se inserir os resultados na problemática total do estudo e verificar a pertinência dos objetivos propostos.

Antes, porém, é preciso retornar ao ponto de partida, que se trata exatamente, da problemática sobre quais motivos corroboraram para a ocorrência do acidente de trânsito envolvendo viaturas do 22º BPM no período de 2010 a 2012.

Neste aspecto, verificou-se que foi elaborado como hipótese básica que a jornada de trabalho prolongada e a tensão da atividade policial contribuem para a ocorrência do acidente de trânsito.

A subseção **3.3** desta pesquisa foi destinada para deliberar sobre a jornada de serviço motorizada, sendo verificado que os turnos de serviço variam entre 6 a 10 horas, enquanto que o item 3.4.3 asseverou sobre a tensão policial consubstanciada nas premissas sobre a forma com que os policiais militares devem exercer o policiamento motorizado.

Estas subseções tiveram como base, os referenciais teóricos citados nas subseções **2.2** e **2.3** que falam sobre acidente de trabalho e acidente de trânsito respectivamente.

As mencionadas teorias de base comparadas com a pesquisa de campo demonstram sintonia entre si, pois, conforme constatado, em relação à jornada de trabalho, 70% dos policiais militares acreditam que a carga horária para o motorista é excessiva, (GRAF. 11). Em relação à tensão policial no desempenho de suas funções no trânsito, 53% dos policiais militares acreditam que dividir as atenções para o trânsito com as de vigilância policial corroboram para a ocorrência dos acidentes, veja-se o (GRAF. 10).

O GRAFICO 12 demonstrou que 44% dos policiais militares quando se acidentaram estavam na atividade de policiamento normal, ou seja, sem haver necessidade de deslocamentos de urgência e, neste aspecto, nota-se que não havia motivos aparentes que pudessem justificar a ocorrência dos acidentes. Portanto, os GRAFICOS 10 e 12 são potenciais indicadores de que a preocupação do policial militar em exercer sua atividade de vigilância (tensão policial) com a atenção para o trânsito corroboraram para a ocorrência do sinistro.

Portanto, neste aspecto, alinham-se os dados da análise com as teorias de base, sobretudo aquelas mencionadas por Dela Coleta (1991), subseção **2.2**, no que se refere ao fato do mencionado autor dizer que ambientes perigosos e hostis são propensos aos acidentes de trabalho. Em raciocínio complementar, pode-se entender o trânsito urbano como sendo um ambiente perigoso e hostil e tal afirmativa encontra respaldo ao que preconizou a Resolução n. 60 de 2005 da ONU, que retrata a grande preocupação com os índices de acidentes de trânsito no mundo e sugere medidas para sua redução, conforme foi demonstrado na seção 2 desta pesquisa.

Ressalta-se ainda que, conforme GRAFICO 3, que a maioria percentual de 38%, são policiais militares com mais de 10 anos de profissão e o GRAFICO 5, demonstra,

também, que 36% dos acidentados de igual modo possuíam mais de 10 anos de credenciamento para conduzir viaturas.

Deve-se demonstrar, também, outro aspecto que guarda estreita relação entre a teoria de base com a pesquisa de campo, no que se diz respeito ao fato de que o final da jornada de trabalho é um importante indicador para se mensurar os índices de acidentes. Conforme demonstrado por Dessler (2003), na subseção **2.2**, os acidentes após as cinco ou seis primeiras horas dispararam e neste aspecto o GRAFICO 13 demonstra que 58% dos acidentes ocorridos se deram próximos ao final do turno, 37% ocorreram próximo à metade do turno e apenas 5% no início.

Neste sentido, destaca-se também, o fato revelado pelos policiais militares, de que 59% dos acidentados alegam que não há revezamento de motoristas durante a jornada de trabalho, enquanto 41% mencionam que às vezes existe este rodízio durante o turno, conforme se vê no (GRAF. 9).

Nota-se que a falta de rodízio entre militares durante o turno de serviço, pode sobrecarregar o motorista e, conseqüentemente tornar aquela guarnição policial vulnerável à ocorrência de acidente. Mais uma vez esta constatação encontra respaldo na teoria de base, especificamente asseverado por Dessler (2003) na subseção **2.2**, quanto ao aspecto da condição insegura materializada pelo acúmulo e a sobrecarga do profissional.

A TABELA 10, também, corrobora com os dados acima mencionados, divulgando que 56% dos acidentados estavam na condição de motoristas, enquanto que 34% ocorreram com policiais militares na condição de comandante da viatura e 5% com policias que compunham a viatura como patrulheiro.

Em relação às hipóteses secundárias, teve-se como primeira vertente, de que se policiais militares do 22º BPM praticam atos inseguros ao conduzir viaturas policiais então maiores possibilidades de lesões e/ou afastamento das atividades laborativas e, como segunda vertente, se policiais militares não recebem maior treinamento adequado para a condução das viaturas então maiores as possibilidades de acidentes de trânsito.

Em relação à primeira vertente e ao compulsar as teorias de base, precisamente na subseção **2.2**, verifica-se em Dessler (2003), que ações inseguras, praticadas por profissionais, contribuem para a ocorrência de acidentes e, em mesmo raciocínio, Chiavenato (2010), também atribui grande responsabilidade pelo acidente aos atos inseguros. Chiavenato (2010) exemplifica ainda, atos inseguros, como sendo aqueles praticados ao se trabalhar em velocidades inseguras ou não usar procedimentos seguros.

Baseado nos exemplos de ato inseguro mencionados por Chiavenato (2010) estabeleceram-se na alínea “b” da seção 4 desta pesquisa, dois indicadores que poderiam caracterizar o referido ato, sendo o primeiro indicador, o excesso de velocidade e o segundo, a não utilização do cinto de segurança.

Quanto ao primeiro indicador de ato inseguro praticado pelos policiais militares acidentados, verifica-se no GRÁFICO 16, que 40% dos policiais militares estavam a uma velocidade entre 41 a 60 quilômetros, 38% se acidentaram a uma velocidade entre 21 a 40 quilômetros, 21% em velocidade até 20 quilômetros enquanto não houve nenhum acidente com velocidade superior a 60 quilômetros.

Quanto ao segundo indicador, que se refere ao ato inseguro de não se utilizar o cinto de segurança, verifica-se conforme GRÁFICO 19 que 93% dos policiais militares não estavam utilizando tal dispositivo de segurança, enquanto que 7% estavam.

O GRÁFICO 19 demonstra que 43% dos acidentados acreditam que a utilização do cinto de segurança não amenizaria os resultados de lesões do acidente, 30 % acreditam que amenizaria um pouco e 16% acreditam que a utilização do cinto de segurança no momento do sinistro evitaria completamente as lesões.

Nota-se que 93% dos policiais militares acidentados possuem certa resistência em não utilizar o cinto de segurança, propiciando-se, portanto, o ato inseguro, além de contrariar o preceito legislativo previsto no artigo 167 do Código de Trânsito Brasileiro (CTB), no que se diz respeito à obrigatoriedade de sua utilização e às legislações da PMMG no que tange ao Memorando Circular 4027 e à Nota Instrutiva n. 16, ambas de (1993), que reafirma aos policiais militares sobre a importância deste dispositivo e, de igual modo, sua obrigatoriedade, conforme visto no item 3.4.4 desta pesquisa.

Destaca-se, portanto, que o indicador de ato inseguro, valida a hipótese secundária, consubstanciada na prática de 97% dos acidentados não utilizar o cinto de segurança.

Ressalta-se ainda, que segundo Lima (2007), o argumento utilizado pelos policiais em não utilizar o cinto de segurança, está relacionado à falsa percepção de que este dispositivo possa prejudicar o militar em uma ação de pronta resposta durante uma possível intervenção policial.

Neste aspecto, deve-se considerar que a falsa percepção dos acidentados de que o cinto de segurança mais prejudica o policial do que o protege, é um indicativo, também, de que a tensão inerente à função policial, conforme demonstrada no GRAFICO 10, influencia

sobremaneira a conduta destes profissionais, ao ponto de preferirem correr os riscos e as consequências advindas de um eventual acidente e seu conseqüente agravamento pela falta de utilização deste dispositivo de segurança, em detrimento da crença de que a qualquer momento possam deparar com uma ocorrência que exija uma pronta resposta.

Ao se analisar a segunda parte da hipótese sobre as consequências dos atos inseguros, precisamente no que se refere às possibilidades de lesões e afastamento das atividades laborativas foi demonstrada no GRAF 16 que 70% dos acidentados não obtiveram dispensa médica, enquanto 30% a tiveram em um período entre 1 a 5 dias. O GRÁFICO 17 revela que 61% dos acidentados não obtiveram licença médica, enquanto 34% foram licenciados em um período entre 1 a 5 dias e 5% em um período superior a 30 dias.

Neste aspecto, percebe-se, portanto, que apesar de 93% dos acidentados terem praticado o ato inseguro de não utilizar o cinto de segurança, esta omissão não contribuiu significativamente para o aumento de indisponibilidade laborativa destes militares em decorrência do acidente.

Ressalta-se, que a constatação mencionada no parágrafo anterior está estritamente relacionada com os dados apresentados pelo GRÁFICO 15, onde, 50% dos militares tiveram a percepção de que os acidentes ocorridos foram de proporções insignificantes. Este mesmo gráfico retrata ainda, que 33% dos acidentes tiveram proporções leves, 12% graves e 5% médias.

Consubstanciado no arcabouço teórico referente ao absenteísmo, destaca-se que os custos decorrentes para a organização são elevados e tal relato é reforçado com o que demonstrou Lima (2004), quando divulgou dados referentes aos custos para a organização policial advindas do absentismo, conforme se viu na TABELA 8 da seção 3 desta pesquisa.

Neste sentido, embora os dados da análise tenham demonstrado que 61% dos acidentados não foram licenciados, há de se considerar o que foi preconizado por Chiavenato (2010), no que tange a organização adotar medidas efetivas para se reduzir qualquer índice de absenteísmo, pois, conforme já mencionado, os gastos são elevados, portanto, 34% de ausentismo em uma organização decorrente de uma modalidade de acidente é consideravelmente elevado, tanto estatisticamente, como, sobretudo, financeiramente.

Na segunda vertente da hipótese secundária, cogitou que se policiais militares não recebem maior treinamento adequado para condução das viaturas então maiores as possibilidades de acidentes de trânsito.

Do exposto acima, verifica-se que o GRÁFICO 8 revelou que 82% dos acidentados nunca receberam treinamento para condução defensiva de viaturas, 10% receberam um treinamento e 8% receberam mais de um treinamento.

Conforme visto na seção 2, Chiavenato (2010) considera treinamento como sendo um meio de desenvolver competências nas pessoas tornando-as mais produtivas e em consonância com os objetivos da organização. Gil (2010) complementa sobre a importância de se realizar um diagnóstico das carências de indivíduos e grupos a fim de supri-las e realizar treinamentos, com o propósito de permitir que estas pessoas alcancem os objetivos da organização.

Percebe-se, portanto, que os dados apresentados no GRÁFICO 8 demonstram que 82% dos policiais militares entendem que lhes faltam treinamento para condução de viaturas.

Nota-se que a PMMG, preocupado com os índices de acidentes envolvendo viaturas da organização e também, em consonância com a campanha lançada pela ONU, como sendo 2011 a 2020 a década mundial de prevenção e morte no trânsito, aprovou em 19 de junho de 2012 a Resolução n. 4.219/2012, que dentre outras deliberações, prevê treinamentos anuais aos condutores de viaturas.

Nesta seara, buscou-se comparar os dados obtidos da pesquisa com as teorias de base, tendo-se demonstrado os pontos que corroboraram para constatação e validação da problemática da pesquisa.

Neste aspecto, foram validadas as hipóteses básicas e secundárias, onde se constatou que a jornada de trabalho prolongada sem revezamento de motoristas, a tensão da atividade policial e atos inseguros, são importantes indicadores que deixam policiais militares vulneráveis ao trânsito.

## 6 CONCLUSÃO

Nesta seção será realizada a conclusão do trabalho considerando-se as constatações advindas do estudo, pesquisa e análise dos dados, proporcionando-se uma síntese analítica acerca dos motivos determinantes que ocasionaram os acidentes de trânsito envolvendo viatura policial militar do 22º BPM, durante jornada de serviço, e as consequências advindas para organização policial após o acidente.

Para a compreensão deste objeto de estudo, acidente de trânsito envolvendo viaturas do 22º BPM, no período de 2010 a 2012, analisou-se as causas e suas consequências, buscou-se, inicialmente, rever conceitos relacionados com a temática dos acidentes, sendo feitas abordagens sobre acidente de trabalho, acidente de trânsito, treinamento e absenteísmo.

Quanto aos determinantes teóricos referentes ao acidente de trabalho, Dela Coleta (1991), define o acidente como sendo todas ocorrências não programadas, estranhas ao andamento normal do trabalho e que possam resultar em danos físicos e funcionais aos empregados e materiais para a empresa. Em raciocínio complementar Chiavenato (2010) define acidente de trabalho como sendo um fato súbito, imprevisto e inesperado.

Chiavenato (2010) menciona sobre os tipos de acidentes segundo as suas consequências e dentre eles, se destacam os acidentes de trabalho sem afastamento e os com afastamento. Nota-se, portanto, que há uma interligação entre os arcabouços teóricos de absenteísmo e acidente de trabalho, pois, a ocorrência deste pode afetar os índices daquele.

Importante destaque dá-se aos elementos que podem propiciar a ocorrência do acidente de trabalho, sendo o primeiro as condições inseguras que se referem às condições físicas ou mecânicas dos equipamentos; e o segundo, os atos inseguros, que são aqueles praticados pelos profissionais, como asseverou Chiavenato (2010).

Noutra visão, Dessler (2003) constata que os acidentes de trabalho geralmente estão mais propensos a ocorrer próximo ao final do turno de serviço.

Quanto à teoria de base sobre acidente de trânsito, Moreira (2008) destaca que a ocorrência de acidente de trânsito é considerada hoje uma questão prioritária de saúde pública, relato este corroborado com a campanha mundial da ONU que intitula a década de 2011 a

2020, como sendo aquela em se devem adotar medidas para a redução de acidentes de trânsito no mundo.

Nota-se, que a temática de acidente de trânsito é uma preocupação a nível mundial e, neste aspecto, a ONU, através da resolução 60/2005, divulgou que as principais causas de fatalidade no trânsito estão relacionadas, dentre outras causas, com o excesso de velocidade, consumo de bebida alcoólica e a falta do uso do cinto de segurança.

Outro destaque dado a este referencial teórico, diz respeito aos dados que Salim e Carvalho (2002) demonstram sobre acidente de trânsito como sendo uma espécie de acidente de trabalho, em pesquisa realizada nas regiões metropolitanas de Belo Horizonte e São Paulo, conforme (TAB 1).

Quanto à teoria de base referente ao treinamento, Dessler (2003) a definiu como conjunto de métodos utilizados para transmitir aos funcionários habilidades para o desempenho do trabalho. Em abordagem mais ampla sobre treinamento, Chiavenato (2010) e Gil (2010) possuem ideias convergentes de que além de auferir habilidades às pessoas, o treinamento também permite o crescimento das pessoas e da própria organização.

Ressalta-se que Gil (2010) menciona a necessidade de se seguir etapas para realização do treinamento, sendo a primeira delas, o diagnóstico sobre a necessidade e o tipo de treinamento em determinado setor.

Quanto aos determinantes teóricos referentes à abordagem sobre absenteísmo, destaca-se que Couto (1988) entende que os acidentes no trabalho ou fora dele compõem o grupo de absentes da modalidade doença, diferentemente de Marras (2000) e Chiavenato (2010) que entendem a doença como uma modalidade de absenteísmo e o acidente de trabalho como outra modalidade.

Com ideias semelhantes, Couto (1988), Mais (1999), Marras (2000) e Chiavenato (2010), demonstram que o absenteísmo traz grandes prejuízos para as organizações, principalmente o absenteísmo involuntário que, conforme Couto (1988) são aqueles não previsíveis. Chiavenato (2010) menciona também, sobre a importância de a organização adotar medidas, tais como, prêmios e incentivos para os colaboradores a fim de que se consiga reduzir os índices de ausentismo na empresa.

Percebe-se que as quatro teorias de base se convergiram para o assunto central desta pesquisa, dando, portanto, sustentação ao tema proposto como se verá adiante.

A contribuição destas quatro teorias de base foi pertinente no sentido de se fazer perceber em primeiro lugar, que o acidente de trânsito com viaturas do 22º BPM é apenas uma amostra de análise, que retrata e ilustra a grande preocupação mundial em se reduzir os índices de acidentes de trânsito no mundo, conforme já mencionado anteriormente e, em segundo lugar, as referidas teorias permitem mensurar as possíveis variáveis que contribuem para a ocorrência destes acidentes e, neste aspecto, tem-se que, o acidente de trânsito se amolda em uma das modalidades de acidente de trabalho que por sua vez pode advir de atos inseguros provocados pela falta de treinamento e ao final, as consequências podem refletir e impactar nos índices de absentéismo da organização.

Na seção 3, buscou-se descrever um breve histórico do 22º BPM com seu portfólio de serviço motorizados e suas respectivas jornadas de trabalho, mensurar as possíveis causas de acidentes e verificar o posicionamento da PMMG face ao contexto temático da pesquisa. Neste sentido, foram atribuídos três fatores que pudessem contribuir para a ocorrência do acidente de trânsito envolvendo viaturas do 22º BPM.

O primeiro, que se refere ao ato inseguro, se consubstanciou na teoria de base sobre acidente de trabalho e para se mensurar este fator foram verificados dois indicadores, o excesso de velocidade e a não utilização do cinto de segurança. Em relação ao excesso de velocidade, a pesquisa de campo não detectou tal indicativo como sendo uma das práticas de ato inseguro, conforme demonstrado na seção 5 desta pesquisa. Em relação a não utilização do cinto de segurança, verificou-se que o ato inseguro foi praticado por 93% dos acidentados.

O segundo fator analisado, que se refere à jornada de serviço prolongada, está em consonância com o que foi mencionado na base teórica sobre o fato dos acidentes ocorrerem em consequência do cansaço físico e mental mencionado por Chiavenato (2010) e geralmente acontecerem no final do turno, conforme mencionado por Dessler (2003). Neste aspecto a pesquisa de campo comprovou as teorias de base demonstrando que a vertente jornada de serviço prolongada corrobora para o acidente de trânsito. Verificou-se, também, que os policiais militares acidentados não faz revezamento entre os motoristas durante o turno de serviço.

O terceiro fator, diz respeito à terminologia adotada denominada tensão policial, que se refere ao fato dos policiais militares serem condicionados a manter as ações de vigilância para a sociedade. Conforme Minas Gerais (2002), cabe ao policial durante serviço manter-se pelo menos no estado de atenção, que significa dizer, na condição de vigilância na área de policiamento. Neste sentido, a pesquisa de campo constatou que os policiais militares

acidentados entendem que exercer a atividade de motorista e dividir a atenção do trânsito com os aspectos de vigilância policial na região patrulhada contribuem para a potencialização dos acidentes e que estes acidentados entendem que o cinto de segurança não ameniza os resultados do acidente.

Neste aspecto, destaca-se que Lima (2007) demonstra que policiais militares possuem equivocada percepção de que o cinto de segurança seja um empecilho para atuação policial imediata, pois, os testes realizados com militares desembarcando da viatura sem estarem utilizando o cinto de segurança e os testes com a utilização destes demonstram a diferença de  $\frac{1}{4}$  de segundos a menos do primeiro para o segundo gráfico.

Neste contexto, Lima (2007) demonstrou que policiais militares amoldados em uma subcultura policial, de que o cinto de segurança seja um empecilho para uma pronta resposta a eventual intervenção policial, contrariam profundamente as estatísticas sobre os índices dos acidentes de trânsito e a potencialização das lesões quando não se utiliza o cinto de segurança. Portanto, verifica-se nesta passagem, que a tensão da atividade policial afeta sobremaneira a postura do militar face ao seu deslocamento no trânsito, ao ponto desta tensão superar os riscos de acidentes e suas consequências. Em outra abordagem, policiais militares em função desta atividade de vigilância contrariam ainda, a legislação de trânsito e normas internas da PMMG que determina a obrigatoriedade da utilização do cinto de segurança.

Em nível de acidentes de trânsito na capital mineira, Reis (1999) demonstrou na seção 3, que em 1998, o número de acidentes ocorridos registrava 0,66% face à frota de veículos existentes em Belo Horizonte e que a PMMG no primeiro semestre de 1999 registrava um percentual de 18,51% de acidentes face à sua frota de veículos.

Nota-se, portanto, que em termos percentuais os acidentes envolvendo viaturas da organização policial superam sobremaneira os acidentes ocorridos em Belo Horizonte.

O contexto desfavorável de acidente de trânsito envolvendo viaturas policiais da PMMG já era percebido pela referida organização que, como medida inicial, buscou-se conscientizar sua tropa acerca da gravidade de tais sinistros, externalizada através das recomendações contidas em Minas Gerais (1993).

Em abordagem recente, Minas Gerais (2012) preocupada com a persistência e aumento dos índices de acidentes de trânsito envolvendo viaturas da organização, adota estratégias mais contundentes que objetivam reduzir tal quadro. E, neste contexto, através da resolução 4219/12, dentre outras deliberações, destaca-se que os motoristas de viatura realizarão o curso de condutores de veículo de emergência e, anualmente, ocorrerá um

treinamento com duração semanal, com abordagens sobre legislação de trânsito, direção defensiva e primeiro socorros.

Destaca-se, portanto, que a PMMG, alinhada com o que preconiza as teorias de base acerca do treinamento, busca, neste investimento, capacitar seus profissionais a fim de torná-los mais habilidosos e conscientes de suas funções e, conseqüentemente, reduzir os acidentes de trânsito na organização.

Na seção 3 verificou-se ainda, que segundo Lima (2004), o absenteísmo decorrente de acidente de trânsito só é superado na organização policial pelo absenteísmo decorrente da prática desportiva. Constatou-se também, que os gastos decorrentes do absenteísmo são elevados, conforme citado por Lima (2004).

Tendo-se as teorias de base correlacionadas entre si e alinhadas com a problemática da pesquisa, acidente de trânsito envolvendo viaturas do 22º BPM, com a decorrente análise e conseqüências do sinistro, buscou-se na seção 3 detectar os possíveis motivos que potencializariam os acidentes.

Nesta perspectiva, a seção 5 demonstrou a análise e interpretação dos dados referentes às principais vertentes que poderiam indicar o fenômeno do acidente de trânsito e, após análise, a hipótese básica foi comprovada, onde, constatou-se que a jornada de trabalho prolongada e a tensão da atividade policial contribuem para a ocorrência do acidente de trânsito. Quanto às hipóteses secundárias, destaca-se que ambas foram comprovadas na pesquisa de campo, devendo-se ressaltar que para a primeira delas, os índices de lesões e absenteísmo foram menores do que aqueles índices em que os policiais militares não sofreram nenhum tipo de lesão ou afastamento.

Outra ressalva refere-se ao fato de que esta pesquisa não pontuou os locais dos acidentes, portanto, restou prejudicada a análise de compatibilidade de velocidade para a via com as que os acidentados se envolveram e, desta forma, não se comprovou, através da análise, o excesso de velocidade como sendo um indicador do ato inseguro.

Conclui-se finalmente que os acidentes de trânsito envolvendo viaturas do 22º BPM, no período de 2010 a 2012, ocorreram em conseqüência de certas variáveis que potencializaram o sinistro, tais como, a jornada de trabalho prolongada para os motoristas, a tensão policial de exercer a atividade de vigilância na sociedade e ainda dividir as atenções com o trânsito, os atos inseguros praticados pelos motoristas e concomitantes a estes, falta de treinamento e capacitação dos condutores de veículo.

Desta forma a pergunta de pesquisa elaborada para este estudo sobre “quais motivos que corroboram para a ocorrência do acidente de trânsito envolvendo viaturas do 22º BPM?” foi respondida e objetivos propostos foram alcançados.

No entanto, o tema da questão dos acidentes de trânsito envolvendo viaturas policiais do 22º BPM, no período de 2010 a 2012, com a análise das causas e suas consequências, pode ter seus estudos ampliados em nível da capital mineira, que possui um trânsito conturbado, a fim de que se possam identificar de forma homogênea, as principais causas de acidentes com viaturas em grandes centros urbanos.

Os principais achados e conclusões desta pesquisa permitem sugerir:

- 1) que haja maiores investimentos em treinamento e capacitação dos condutores de viatura
- 2) que haja obrigatoriamente o revezamento entre os componentes da viatura na condução desta, principalmente para os turnos de serviço com jornada de 10 horas;
- 3) que haja treinamento durante o curso de formação de policiais para conciliar a atividade de vigilância policial com a direção defensiva no trânsito;
- 4) que a disciplina de prática policial realizada no Treinamento Policial Básico (TPB), que ocorre por uma semana a cada dois anos na Academia de Polícia Militar (APM), seja realizada com policiais militares utilizando o cinto de segurança;
- 5) que novamente haja orientação aos policiais militares sobre a importância e, sobretudo, da obrigatoriedade de se utilizar o cinto de segurança.

## REFERÊNCIAS

- BAYLER, Davaid H. **Padrões de policiamento**. 2. ed. São Paulo: EDUSP, 2006.
- BEZERRA, D.O., CORDEIRO, C.G.N., FERREIRA, L.M.T. **Reflexões sobre Cidadania e sua Relação com o Trânsito**. In: Estudos de Psicologia no Trânsito. TUPINANBÁ, A.C.R.(org), Fortaleza: Expressão, 2003.
- BRASIL. Lei n. 9 503, de 23 de setembro de 1997. Institui o Código de Trânsito Brasileiro. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 24 set. 1997. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/L9503.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L9503.htm)>. Acesso em: 11 fev. 2013.
- CHIAVENATO, Idalberto. **Comportamento organizacional: a dinâmica do sucesso das organizações**. 2. ed. Rio de Janeiro: Elsevier, 2010a.
- \_\_\_\_\_. **Gestão de pessoas: o novo papel dos recursos humanos nas organizações**. 3. ed. Rio de Janeiro: Elsevier, 2010b.
- COUTO, Hudson Araújo. Por que as pessoas faltam ao trabalho-quem é o pontual e o absentista. **Revista Tendências do Trabalho**, São Paulo, p. 21-23, mar. 1988.
- DELA COLETA, José Augusto. **Acidente de trabalho: fator humano, contribuições da psicologia do trabalho, atividades de prevenção**. 2. ed. São Paulo: Atlas, 1991.
- DESSLER, Gary. **Administração de recursos humanos**. Tradução Cecília Leão Odirich. São Paulo: Prentice Hall, 2003.
- EMPRESA DE TRANSPORTES E TRÂNSITO DE BELO HORIZONTE (BHTRANS), 2009
- GIL, Antônio Carlos. **Gestão de pessoas: enfoque nos profissionais**. São Paulo: Atlas, 2010.
- \_\_\_\_\_, Antônio Carlos. **Como elaborar projetos de pesquisa**. São Paulo: Atlas, 2002.
- IPEA/DENATRAN/ANTP. Impactos sociais e econômicos dos acidentes de trânsito nas rodovias brasileiras. **Relatório de pesquisa**. Brasília: IPEA/DENATRAN/ANTP, 2006.

LIMA, Monique Viviane Silveira. **Ocorrências de traumatismo em militares da 8ª RPM: reflexos no absenteísmo e a avaliação dos fatores causais.** 2004. 130 f. Monografia (Especialização em Segurança Pública) – Academia de Polícia Militar, Belo Horizonte, 2004.

LIMA, Tiago Marcoline Gomes de. **O uso do cinto de segurança pelo policial militar que atua no policiamento motorizado.** 2007. 120 f. Monografia (Curso de Formação de Oficiais) – Academia de Polícia Militar, Belo Horizonte, 2007.

MARRAS, J. P.. **Administração de recursos humanos.** 3.ed. São Paulo: Futura, 2000.

MASI, Domenico de. **O futuro do trabalho: fadiga e ócio na sociedade pós-industrial.** Tradução Yadyr A. Figueiredo. Rio de Janeiro: José Olympio, 1999.

MINAS GERAIS. Polícia Militar. Centro de Pesquisa e Pós-Graduação da PMMG. **Manual de prática policial: geral.** Belo Horizonte, 2002.

\_\_\_\_\_. Polícia Militar. Comando Geral. **Diretriz para Produção de Serviços de Segurança Pública (DPSSP) n. 3 01 01, de 15 de setembro de 2010.** Diretriz geral para emprego operacional da PMMG (DGEOp). Regula o emprego operacional da Polícia Militar de Minas Gerais. Belo Horizonte, 2010. 108 p.

\_\_\_\_\_. Polícia Militar. Comando-Geral. Nota Instrutiva n. 16, 26 de março 1993. Acidente de trânsito com viatura PM. **Boletim Geral da Polícia Militar n. 060.** 30 mar 1993. Belo Horizonte, 1993a. 07p.

\_\_\_\_\_. Polícia Militar. Comando-Geral. Portfólio de Serviços das Unidades de Execução Operacional e da Corregedoria, 18 de dezembro de 2011. Separata do Boletim Geral da Polícia Militar n. 98. 29 dez 2011. Alterada pela Resolução 4 212 de 22 de maio de 2012. **Boletim Geral da Polícia Militar n. 39,** 24 maio 2012. Belo Horizonte, 2012a. 35p.

\_\_\_\_\_. Polícia Militar: Comando-Geral. **Resolução n. 3 140,** de 07 de fevereiro de 1995. Autoriza a criação de escola e aprova normas para formação e reciclagem de condutores de veículos automotores na corporação. Belo Horizonte, 1995. 26 p.

MINAS GERAIS. Polícia Militar: Comando- Geral. Resolução n. 3.395, de 31 de dezembro de 1997.

\_\_\_\_\_. Polícia Militar: Comando- Geral. Resolução n. 4.185, de 18 de dezembro de 2011.

\_\_\_\_\_. Polícia Militar: Comando- Geral. Resolução n.4.212, de 23 de maio de (2012b)

\_\_\_\_\_. Polícia Militar: Comando- Geral. Resolução n. 4 219 de 19 de junho de 2012. Manual de gerenciamento da frota da Polícia Militar de Minas Gerais. **Boletim Geral da Polícia Militar n. 50**, 05 jul. 2012. Belo Horizonte, 2012c. 134p.

\_\_\_\_\_. Polícia Militar. Estado Maior. Memorando Circular n. 4 027/93- EMPM. Obrigatoriedade do uso do cinto de segurança. **Boletim Geral da Polícia Militar**. n. 102. 02 jun. 1993. Belo Horizonte, 1993b.

\_\_\_\_\_. Polícia Militar. Oitava Região da Polícia Militar. Comando de Policiamento da Capital. Instrução n. 05, de 05 de setembro de 2005. **Organiza e disciplina a Nova Malha Protetora da PMMG sobre Belo Horizonte**. Belo Horizonte, 2005. 53p

MOREIRA, Fernando Duarte Lopes. **A mudança cultural que salva vidas**. Rio de Janeiro: Arquimedes, 2008.

\_\_\_\_\_, Fernando Duarte Lopes. **Saúde e segurança no trânsito**. Rio de Janeiro: Estácio de Sá, 2008. Disponível em: <[www.icetran.com.br/upload/apostilas/Apostila\\_Moreira.doc](http://www.icetran.com.br/upload/apostilas/Apostila_Moreira.doc)>. Acesso em: 12 fev. 2013.

Organização das Nações Unidas, **Resolução n. 60/05**, de 05 de dezembro de 2005.

PAGNO, Evelyne. **Conflito nos grupos e no trânsito**. 2004. 36 f. Monografia (Psicologia, Setor de Ciências humanas, Letras e Artes) – Universidade Federal do Paraná, Curitiba, 2004.

PRIBERAM, 2012. Dicionário da Língua Portuguesa. Disponível em: <<http://www.priberam.pt/dlpo>>. Acesso em: 02 fev. 2013.

REIS, José Nilson da Costa. **Acidentes de trânsito como viaturas da 8ª RPM: uma análise crítica**. 1999. 83 f. Monografia (Especialização em Segurança Pública) – Academia de Polícia Militar, Belo Horizonte, 1999.

SALIM, Celso Amorim; CARVALHO, Luiz Fernando de. **Saúde e segurança no ambiente de trabalho: contextos e vertentes**. Belo Horizonte: Fundacentro, Universidade Federal São João Del-Rei, 2002, 292 p.

WALDVOGEL, Bernadette C. **Os motoristas e os acidentes de trabalho nas regiões metropolitanas de São Paulo e Belo Horizonte** In: SALIM, Celso Amorim; CARVALHO,

Luiz Fernando de. **Saúde e segurança no ambiente de trabalho:** contextos e vertentes. Belo Horizonte: Fundacentro, Universidade Federal São João Del-Rei, 2002, p. 25-26.

## APÊNDICE – Questionário

Caro policiais militar,

Como discente do Curso de Especialização em Segurança Pública (CESP), realizado pela Polícia Militar de Minas Gerais e Fundação João Pinheiro, estou realizando uma pesquisa em que o título é: **ACIDENTE DE TRÂNSITO ENVOLVENDO VIATURAS DO 22º BATALHÃO DE POLÍCIA MILITAR NO PERÍODO DE 2010 A 2012: Análise das causas e consequências.**

Assim, o presente instrumento de coleta de dados visa ao embasamento da pesquisa. Para tanto, solicito ler atentamente as questões seguintes e respondê-las, de modo que se reúnam informações fidedignas na pesquisa, considerando exatamente como os fatos se deram no acidente.

Não é necessário se identificar ao preencher o questionário. Os resultados da pesquisa serão apresentados em seu conjunto e não de maneira individualizada.

Obrigado pela colaboração!

**Sandro Alex** Canuto Gonçalves, Capitão PMMG

1) Qual é o seu tempo de efetivo serviço na PMMG?

- a - ( ) até 03 anos.
- b - ( ) de 03 até 05 anos.
- c - ( ) de 06 até 10 anos.
- d - ( ) mais de 10 anos.

2) Qual é o seu posto/graduação?

- a - ( ) Soldado.
- b - ( ) Cabo.
- c - ( ) Sargento.
- d - ( ) Oficial.

3) Quanto tempo trabalha ou já trabalhou em viatura, como motorista, comandante da guarnição e/ou patrulheiro?

a - ( ) até 03 anos.

b - ( ) de 03 até 05 anos.

c - ( ) de 06 até 10 anos.

d - ( ) mais de 10 anos.

4) É credenciado para conduzir viatura?

( ) Sim

( ) Não

5) Qual o seu tempo de habilitação para conduzir motocicletas e/ou viaturas quatro rodas?

a - ( ) até 03 anos.

b - ( ) de 03 até 05 anos.

c - ( ) de 06 até 10 anos.

d - ( ) mais de 10 anos

6) Já recebeu ou recebe algum tipo de treinamento de direção defensiva para condução de viatura?

( ) Sim. Um treinamento.

( ) Sim. Mais de um treinamento.

(....) Não

7) Durante o turno de serviço há revezamento de motoristas entre os componentes da guarnição?

8) Em sua opinião, dividir as atenções para o trânsito e ainda patrulhar com as atenções voltadas para alguma situação de suspeição (estado de alerta e atenção) são circunstâncias que contribuem para a propensão ao acidente de trânsito?

a - ( ) Sim. Concordo plenamente.

b - ( ) Sim. Concordo parcialmente.

c - ( ) Não.

9) Em sua opinião, a jornada de trabalho diária, na condução de viaturas é:

a - ( ) Adequada. Não desgasta o motorista.

b - ( ) Excessiva. Desgasta o motorista

a - ( ) Sim. Sempre.

b - ( ) Sim. Às vezes.

c - ( ) Não há revezamento.

10) Em quantos acidentes de trânsito já se envolveu estando trabalhando em viatura?

a - ( ) Um.

b - ( ) Dois.

c - ( ) Três.

d - ( ) Mais de três.

11) Qual era a situação funcional durante a(s) ocorrência(s) do(s) acidente(s)?

a - ( ) Motorista.

b - ( ) Patrulheiro.

c - ( ) Comandante de guarnição.

d - ( ) Outros.

12) O acidente ocorreu em que circunstância?

a - ( ) Em patrulhamento normal da guarnição? .

b - ( ) Em deslocamento para atendimento de ocorrência não prioritária.

c - ( ) Em deslocamento para atendimento ou cobertura de ocorrência prioritária.

d - ( ) Em perseguição a outro veículo.

13) O acidente ocorreu em qual horário aproximado?

a - ( ) Início do turno de serviço.

b - ( ) Metade do turno de serviço.

c - ( ) Próximo ao fim do turno de serviço.

14) Qual era a velocidade aproximada no momento do acidente?

a - ( ) até 20 Km/h

b - ( ) de 21 até 40 Km/h.

c - ( ) de 41 até 60 Km/h.

d - ( ) mais de 60Km/h.

15) Em sua opinião qual foi a proporção do acidente?

a - ( ) Leve.

b - ( ) Média

c - ( ) Grave.

d - ( ) Insignificante

16) Qual foi o tipo de lesão sofrida em decorrência do acidente?

a - ( ) Leve.

b - ( ) Grave.

c - ( ) Gravíssima

d - ( ) Não houve lesão

17) Após o acidente houve algum tipo de lesão que o incapacitou?

a - ( ) Sim. Com incapacidade temporária.

b - ( ) Sim. Com incapacidade parcial permanente.

c - ( ) Sim. Com incapacidade total permanente.

d - ( ) Não houve nenhum tipo de lesão/escoriações.

18) Em decorrência do acidente de trânsito, quanto tempo ficou dispensado pelo médico?

a - ( ) de 01 a 05 dias.

b - ( ) de 06 a 15 dias.

c - ( ) de 16 a 30 dias.

d - ( ) mais de 30 dias

e - ( ) não ficou dispensado

19) Em decorrência do acidente de trânsito, quanto tempo ficou licenciado pelo médico?

a - ( ) de 01 a 05 dias.

b - ( ) de 06 a 15 dias.

c - ( ) de 16 a 30 dias.

d - ( ) mais de 30 dias

e - ( ) não ficou licenciado

20) Já ficou licenciado ou dispensado por se envolver em acidente de trânsito fora do horário de serviço?

a - ( ) Sim.

b - ( ) Não.

21) No momento do acidente estava utilizando cinto de segurança?

a - ( ) Sim.

b - ( ) Não.

22) Em sua opinião se no momento do acidente estivesse utilizando o cinto de segurança este dispositivo poderia reduzir ou até mesmo anular as lesões ocasionadas?

a - ( ) Sim. Evitaria completamente.

b - ( ) Sim. Reduziria sobremaneira as lesões ocasionadas.

c - ( ) Sim. Seria menos grave.

d - ( ) Não amenizaria os resultados.