

# A DIREÇÃO POLICIAL PREVENTIVA COMO POSSIBILIDADE DE CONTROLE DO NÚMERO DE ACIDENTES COM VÍTIMAS NA POLÍCIA MILITAR DO ESTADO DE MATO GROSSO

*André Wilian Dorileo<sup>1</sup>*

## RESUMO

A mortalidade no trânsito brasileiro vitimiza em algumas cidades mais pessoas do que a própria violência urbana. Num trânsito cada vez mais numeroso, frequentado e concorrido, a disputa entre as pessoas passa a ser por um espaço ou a necessidade cada vez maior de economia do tempo para se chegar aos destinos. Os abusos, a falta de consciência, de habilidade e de técnicas seguras de condução de veículos automotores tem sido preponderante na incidência de acidentes com vítimas. Este trabalho trata do treinamento de condução de veículos oficiais e sua aplicação na Polícia Militar do Estado de São Paulo, bem como na Polícia Militar do Estado de Mato Grosso. Através de um estudo exploratório e comparativo, sugerimos a implantação da doutrina de direção policial preventiva, da corporação paulista, a qual a analisamos, discutimos e comparamos. Buscando indicativos que nos trouxessem a aplicabilidade desta mesma doutrina na PMMT, vislumbrando o controle de acidentes, bem como a preservação de vidas no trânsito. A pesquisa de campo, quantitativa, buscou as percepções desses atores envolvidos, policiais militares motoristas de Mato Grosso, com a finalidade de identificar acerca da constatação e/ou necessidade de treinamento específico para a condução de viaturas.

**Palavras-chave:** *Direção Policial - Motorista - Preservação de vidas*

## ABSTRACT

Mortality in Brazilian traffic in some cities victimizes more people than the actual urban violence. In an increasingly numerous, attended and crowded traffic, the dispute between the people shall be by a space or a growing need for economy of time to reach their destinations. Abuse, lack of awareness, ability and safe driving techniques of automotive vehicles has been instrumental in the incidence of accidents with victims. This paper deals with the conduct of official vehicles and their application in the Military Police of São Paulo training as well as the Military Police of Mato Grosso. Through an exploratory and comparative study, we suggest the implementation of the doctrine of preventive police direction, the corporation São Paulo, which we analyze, discuss and compare. Hinting that bring us the applicability of the doctrine in PMMT, shimmering track of accidents as well as the preservation of lives in transit. The field research, quantitative, sought the perceptions of these stakeholders, military police drivers of Mato Grosso, in order to identify about finding and / or need for specific training for driving cars..

**Key-words:** *Police Driver - Driver - Preservation of life*

---

<sup>1</sup> Oficial da Polícia Militar do Estado de Mato Grosso, Bacharel em Segurança Pública e Direito. Especialista em Gestão de Segurança Pública. E-mail: capdorileo@hotmail.com.

## INTRODUÇÃO

A partir da década de 80 tem se demonstrado notório o crescimento exacerbado de veículos nas ruas, principalmente nos grandes centros, em especial após a implementação da política de crescimento industrial automobilístico, que incentivava a produção nacional de veículos automotores, destacando-se nesta época a Indústria Autolatina de Veículos.

E com este aumento exacerbado de veículos, conseqüentemente a violência no trânsito aumentou de maneira considerável. Só no município de Cuiabá, por exemplo, segundo dados do Ministério da Saúde nos últimos dois anos 272 (duzentas e setenta e duas) pessoas morreram em acidentes de trânsito na capital matogrossense.

Algumas experiências dos quais vivenciei na Polícia Militar do Estado de Mato Grosso desde quando do estágio probatório após o período de formação e chegando até os momentos da carreira no posto de capitão, tendo contato contínuo com a atividade operacional da instituição, fizeram-me refletir acerca de eventos lamentáveis dos quais pude conviver, perfazendo num dos mais tristes a morte de queridos irmãos de farda dos quais conosco labutavam.

Na Polícia Militar do Estado de Mato Grosso, desde dezembro do ano de 2.007, que não exige-se a prática de qualquer avaliação ou capacitação que dote o policial militar especificamente para a condução de veículos oficiais.

Diante de tal situação, verossímil foi a vontade de buscar uma pesquisa que evidenciasse dados que nos permitisse explorar se determinado mecanismo adotado por outra instituição, o qual poderia representar uma possibilidade de, ainda que não minimizar, ao menos controlar a incidência desses eventos trágicos e que efetivamente pudesse ser idealizado à nossa realidade local.

Nesse diapasão, procuraremos demonstrar a doutrina de Direção Policial Preventiva, existente na Polícia Militar do Estado de São Paulo, buscando analisar dados que denotem a motivação da implantação dessa doutrina naquela realidade, a

discussão de sua aplicação e funcionamento, a identificação dos dados que caracterizem esse treinamento e os acidentes com vítimas havidos, todavia, incisivamente não deixando de comparar a realidade das corporações, paulista e matogrossense, buscando explorar o trabalho dispensado por ambas na questão da condução de veículos oficiais perante seus integrantes.

## 1 A CONDUÇÃO VEICULAR POLICIAL E SUA EVOLUÇÃO

Historicamente, quando se fala em direção policial logo advém o antigo conceito de Direção Defensiva, sendo estes conhecimentos inicialmente implementados pelo Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial (SENAI) no ano de 1971 do qual atendia precipuamente a frotas de veículos públicos, que então necessitavam de medidas contra os altos custos com manutenção oriundos de acidentes (DETRAN-PR, 2009).

Segundo ainda o Departamento Estadual de Trânsito do Paraná, o conceito de Direção Defensiva perfaz-se numa técnica indispensável para o “aperfeiçoamento do motorista que trata de forma correta o uso do veículo na maneira de dirigir, reduzindo a possibilidade de envolvimento nos acidentes de trânsito”. Pode ainda ser dividida em:

PREVENTIVA: deve ser a atitude permanente do motorista para evitar acidentes.

CORRETIVA: é a atitude que o motorista deverá adotar ao se defrontar com a possibilidade de acidente, corrigindo situações não previstas.

Ocorre que conforme constatado em São Paulo, o trato com a condução veicular perante a instituição miliciana é ainda mais antigo. Descreve Nunes (1996, p. 21-23), constante do esquema gráfico a seguir, que houve uma evolução de cursos e estágios oferecidos pela PMESP no intuito de instruir e aperfeiçoar seu efetivo policial no tocante a condução do veículo automotor, dos quais antecedem o surgimento do que hoje se entende por “Direção Policial Preventiva”:

Ano	Evento	Finalidade
1929	<b>Curso de Automobilismo</b> , por força do Decreto Estadual nº 4547, de Fevereiro de 1.929, quando ainda da existência da Força Pública (antecessora da atual Instituição Polícia Militar).	Ministrar aos oficiais e praças conhecimentos elementares de mecânica; conhecimentos teóricos e práticas de motores a explosão, disposições legais referentes à circulação de veículos nas ruas e estradas, e ministrar conhecimentos para guiar automóveis.
Década de 30	Criação do <b>Quadro de Especialistas Motoristas</b> (o qual em seguida foi extinto e absorvido pelo Quadro de Praças Policias Militares)	Surgimento da Função de Motorista nos quadros da Polícia Militar do Estado de São Paulo.
Ano	Evento	Finalidade
1975	<b>Estágio de Motorista Policial Militar</b> (teve a duração de 30 dias, totalizando 168 horas/aula, e existiu somente para uma única turma), realizado no antigo Batalhão de Transportes, atual Centro de Suprimento e Manutenção de Material de Motomecanização (CSM/MM).	Capacitação de praças habilitadas como motoristas para dirigirem qualquer tipo de viatura da Polícia Militar.
1977	<b>Avaliação de Motorista Habilitado</b> ; por força Decreto Estadual nº 9.543, de 1º de março de 1977.	Submeter a teste específico junto ao órgão setorial de transportes da PMESP, todo policial militar já habilitado pelo DETRAN para que possa conduzir uma viatura policial.

**Fonte:** Polícia Militar do Estado de São Paulo

### **Quadro 01:** Evolução Histórica do Treinamento para Motoristas na PMESP

Segundo o Capitão Carlos Eduardo<sup>2</sup> (2009), a doutrina de Técnicas de Direção Policial Preventiva surgiu pontualmente no ano de 1987, ou seja, há mais de duas décadas, “com variações de denominações até a presente, porém sempre focada no mesmo princípio”. Diante de inúmeros acidentes de trânsito a partir do final do ano de 1987, a PMESP decidiu criar dentro da Instituição um curso que doutrinassem oficiais e praças da Instituição acerca de um curso que proporcionasse a especialização em técnicas voltadas para a situação emergencial e peculiar da atividade policial. Eis que surgiu o primeiro curso com este viés, denominado Curso

<sup>2</sup> Carlos Eduardo de Jesus Gomes da Silva, 42 anos, é capitão da Polícia Militar do Estado de São Paulo, chefe da Seção de Direção Policial e Autoescola e Coordenador desde 2004 dos Cursos e Estágios de Técnicas de Direção Policial Preventiva, do qual realiza-se no quartel do Centro de Formação de Soldados, onde o oficial é lotado. É bacharel em direito e pós graduando em Segurança no Trânsito. Conquistou considerado destaque nacional após veiculação na mídia televisiva acerca de seu trabalho, bem com tem inclusive patenteadas técnicas de direção em “comboio padrão”.

de Direção Defensiva, evoluindo sua terminologia durante os anos, vindo a denominar-se a partir de 2006, Cursos e Estágios de Técnicas de Direção Policial Preventiva, o qual de maneira contínua especializa os policiais militares motoristas até os dias atuais.

Em Mato Grosso, a realidade é um pouco distinta. O investimento na qualificação dessa classe profissional começou de certa forma tardia, do qual resumidamente enfatizamos:

Ano	Evento
1973	Criação da Companhia de Rádio Patrulha
1992	"Curso de Reciclagem de Policiais Militares Motoristas"
1993	Soldo Imediato para Praças Motoristas
1994	Expedição das Credenciais para Policiais Militares Motoristas
Ano	Evento
1994	Criação do Setor de Credenciamento e Reciclagem de Motorista Policial Militar na estrutura da DAL
2000	Implantação do Subsídio e fim do Soldo Imediato
2001	17ª Edição do "Curso de Reciclagem de Policiais Militares Motoristas"
Jun/2001	18º "Credenciamento de Motoristas na PMMT"
Set/2001	Credenciamentos no Interior (Rondonópolis, Cáceres).
2004	"Cursos de Credenciamento de Motoristas da Polícia Militar do Estado de Mato Grosso - Metodologia de Ensino à Distância e Presencial" (720 vagas)
2005	Últimas Turmas de Credenciamento em Cuiabá e Cidades Pólos com a Nova Metodologia - totalizando 409 concluintes.
2006	Cessação dos Cursos de Credenciamento.
Dez/2007	Portaria nº 13/GCG/PMMT/07 - Inexigibilidade de Credenciamento

**Fonte:** Boletins Internos e do Comando Geral da PMMT e arquivos da DALP.

**Quadro 02:** Evolução da Condução Veicular Policial no estado de Mato Grosso:

Em visita ao DALP com o 1º Tenente PM Pedroso<sup>3</sup>, observou-se que desde os idos de 2006 não existe a prática regular da realização dos Cursos de Credenciamento, e ultimamente em face da reengenharia administrativa sofrida pela

<sup>3</sup> 1º Tenente PM Pedroso é responsável pelo Setor de Transportes e Frota da DALP/PMMT.

PMMT nos idos de Janeiro de 2007, quando grande parte do efetivo a disposição da atividade meio da instituição foi redirecionada para a atividade fim em face da política do então Comandante Geral a época, Coronel PM Adailton Evaristo de Moraes Costa, os Cursos de Credenciamento foram crucialmente prejudicados, primeiramente em face da não concessão de policiais que exerciam esta laborosa atividade dos cursos de credenciamento dos quais já estava bastante reduzido, bem como pela escassez material e de verbas para o custeio do curso.

Coadunando com tal perspectiva naquele ano foram votadas e aprovadas as Leis Complementares nº 271/07 (que fixou o efetivo da PMMT) e nº 273/07 (que fixou o subsídio dos Oficiais da PMMT e CBMMT) <sup>4</sup>, do qual esta última gerou muita polêmica em face da alegação das praças de não terem sido contemplados com o realinhamento salarial.

Segundo ainda o Tenente Pedroso, com o advento da polêmica manifestação de paralisação das praças na Instituição PMMT, do qual geraram acontecimentos atentatórios à disciplina coexistente na estrutura da corporação, verificou-se um desinteresse muito grande de policiais militares em buscar o credenciamento à Motorista Policial, o que gerou a expedição de inúmeros ofícios das Unidades Operacionais da Polícia Militar matogrossense à Diretoria de Apoio Logístico e Patrimônio, no sentido de que já que não havia desde o início de 2006 a realização dos Cursos de Credenciamento de Motoristas, que então fosse autorizado policiais militares que detinham a Carteira Nacional de Habilitação (CNH) para conduzir as viaturas policiais.

Nesta situação, em 28 de Dezembro daquele mesmo ano fatídico de 2007, o Comandante Geral dentro das atribuições que lhe competem referente aos atos normativos da administração pública, exarou a Portaria nº 13/GCG/PMMT/07, do qual foi tornada pública conforme o BCG nº 3381 de 03 de Janeiro de 2008, nos seguintes termos:

---

<sup>4</sup> MATO GROSSO, Assembléia Legislativa de. Disponível em: <<http://www.al.mt.gov.br>>. Acesso em 30Jun09.

**PORTARIA Nº13/GCG/PMMT/07**

*Dispõe sobre inexistência temporária de credenciamento para conduzir veículos oficiais da Polícia Militar do Estado de Mato Grosso.*

**O COMANDANTE GERAL DA POLÍCIA MILITAR ESTADO DE MATO GROSSO**, no uso das atribuições que lhe confere o art. 80 da Constituição Estadual, e Decreto Estadual nº 1.689 de 19 de outubro de 1973.

Considerando que cabe ao administrador solucionar questões concernentes ao âmbito administrativo, sempre com observância ao princípios constitucionais da legalidade, bem como princípios gerais de direito, costumes e analogia;

Considerando que foi expedido pelo Comandante Geral a Portaria nº 002/DAL/94, datada de 04 Fev/94, normatizando a expedição de Credenciais de Condutores de viaturas Policiais Militares e que complementou a Portaria nº 001/DAL/92-publicada no BCG nº 055 de 19 de mar /92;

Considerando a expedição da resolução nº 001/DAL/99 de 22 abril de 1999, que dispõe sobre credenciamento de motoristas na Polícia Militar;

Considerando a escassez nas unidades operacionais de policiais militares credenciados;

Considerando a falta de recursos humanos para o provimento do curso de credenciamento de policiais militares para a condução de veículos oficiais desta corporação;

**RESOLVE:**

Art. 1º - Suspender, por tempo indeterminado, a exigibilidade de credenciamento para a condução de veículos oficiais desta Instituição até que seja deliberado de forma contrária, sendo necessário para condução dos veículos oficiais, a partir desta portaria, apenas Carteira Nacional de Habilitação expedida pelo órgão competente.

Art 2º - O condutor do veículo deverá estar de acordo com as exigências legais dispostas na Lei nº 9.503 de 23 de Setembro de 1997 ( Código de Transito Brasileiro), possuindo Carteira Nacional de Habilitação compatível com o veículo ao qual irá conduzir.

Parágrafo único. É de inteira responsabilidade do policial, as afirmações por ele prestadas de que possui a CNH.

Art. 3º - Esta portaria entra em vigor na data de sua publicação, ficando revogadas às disposições em contrário.

Quartel do Comando Geral da PMMT, em Cuiabá-MT, 28 de Dezembro de 2007.

ANTÔNIO BENEDITO DE CAMPOS FILHO - CEL PM

Comandante-Geral da PMMT. (MATO GROSSO..., 2008).

Logo, nos dias atuais encontrando-se há pouco mais de 18 (dezoito) meses inexistente na Instituição Polícia Militar do Estado de Mato Grosso qualquer exigência normatizada para a avaliação ou ainda qualificação que dote o policial militar ao exercício da função de motorista policial militar, resta-nos buscar dados que por ventura, possam justificar ou não, a necessidade desta medida, visando-se o primordial objetivo de preservar vidas, tanto do policial militar que dia-a-dia labuta com esse meio de trabalho (o veículo automotor), bem como o cidadão-usuário que utiliza-se dos serviços de segurança pública prestados pela PMMT.



## 2 A DOCTRINA DE DIREÇÃO POLICIAL PREVENTIVA

A doutrina de Direção Policial Preventiva dentro da evolução do treinamento, capacitação e especialização na Polícia Militar do Estado de São Paulo no tocante a questão da condução de veículos oficiais propõe:

Especializar o policial militar para instruir, treinar e exercer a função de motorista policial, visando a condução de viatura policial militar da maneira mais eficiente possível, respeitando a legislação em vigor, empregando técnicas para prevenção da ocorrência de acidentes de trânsito, desenvolvendo a conscientização para uma condução segura, minimizando o risco de acidentes e buscando a melhoria na conservação da viatura. (SÃO PAULO..., 2008).

No quartel do CFSd, onde situa-se a Seção de Especialização Motorista Policial e Autoescola, onde o Capitão Carlos Eduardo (2009) coordena os cursos e estágio de técnicas de Direção Policial Preventiva, encontram-se as 03 (três) atribuições peculiares:

a) Formar e habilitar os policiais militares à condição de condutor, autorizando-os, desde que aprovados nos exames nos moldes dos Centros de Formação de Condutores (CFC's ou Autoescolas), a habilitar-se à 1ª Carteira Nacional de Habilitação;

b) Avaliar os policiais militares condutores de veículos, preenchidos os requisitos exigidos pela Instituição, visando-se a autorização para condução de veículos oficiais da PMESP;

c) Especializar os policiais militares às técnicas de direção policial preventiva.

Os cursos, segundo o organograma da PMESP realizam-se continuamente durante todo o ano, sendo que em todas as semanas que os dias são todos úteis, há o Estágio de Técnicas de Direção Policial Preventiva, dirigido a Cabos e Soldados, e uma vez por ano há 01 (um) Curso de Monitor, destinado a Sub Tenentes e Sargentos e 01 (um) Curso de Instrutor, estes últimos com duração de 02 (duas) semanas.

A malha curricular dos cursos e estágios de técnicas de direção policial preventiva, perfazem-se:



Nº	UNIDADES DIDÁTICAS DA MATÉRIA DE "TÁTICAS DE DIREÇÃO DE VIATURA"
01	Direção de Viatura
02	Legislação de Trânsito
03	Direção de emergência
04	Dinâmica do veículo
Nº	UNIDADES DIDÁTICAS DA MATÉRIA DE "MANUTENÇÃO E INSPEÇÃO DE VIATURA"
01	Manutenção de 1º escalão
02	O veículo e suas divisões, pequenas panes
03	Pequenas panes e adaptação aos tipos de câmbios
Nº	UNIDADE DIDÁTICA DA MATÉRIA DE PRÁTICA DE CONDUÇÃO DE VIATURA
01	Prática de Condução de Viatura

**Fonte:** Despacho nº PM3-008/03/08 de 24Jan08 do Boletim Geral da PMESP.

**Quadro 03:** Malha Curricular dos Cursos e Estágios de Direção Policial Preventiva na PMESP

Cabe destacar que a carga horário para o curso de instrutor, destinado a oficiais capitães e tenentes, bem como o curso de monitor, destinado a sub tenentes e sargentos, possui a carga horária de 70 horas/aulas, sendo que o estágio, destinado a cabos e soldados, detém 35 horas/aulas.

Ressalta-se na malha curricular do curso o emprego de referências bibliográficas ecléticas, passando por manuais, resoluções, até revistas técnicas, destacando-se ROZESTRATEN (1988), do qual muita colabora na doutrina de Direção Policial Preventiva, uma vez que estuda o comportamento humano e suas variáveis, dando especial enfoque às causas humanas na ocorrência dos acidentes. Por psicologia do trânsito, não se limita ao exame psicotécnico ou psicológico do motorista. Ela é o "estudo científico do comportamento dos usuários, construtores, fiscais e mantenedores das vias públicas - e, em geral, de todos os comportamentos relacionados com o trânsito".

Os ensinamentos de ROZESTRATEN (1988) querem chamar a atenção para o fato de que "o homem faz o trânsito e que, nesta atividade, toda a sociedade está implicada. Excelentes vias e carros tecnicamente perfeitos não vão fazer decrescer o

lamentável número de [...] acidentados fatais”.

### 3 OS ACIDENTES DE TRÂNSITO NAS INSTITUIÇÕES POLICIAIS MILITARES

Em que pese a pesquisa documental nesta presente pesquisa científica exploratória, a gestão administrativa burocrática com um misto de patrimonialista foi mais uma vez foi um entrave para a obtenção dos dados, dos quais procuraremos estudar aqueles obtidos em face do que fora fornecido nas corporações.

Infelizmente, a Corregedoria Geral da Polícia Militar do Estado de São Paulo, segundo informado, atende a Resolução nº 161/01 da Secretaria de Estado dos Negócios da Segurança Pública, por força da Lei 9.155/95, do qual não é autorizado a filtragem de dados além daqueles estatisticamente controlados e autorizados a publicar pela referida secretaria, do qual trimestralmente são atualizados e tornados notórios ao conhecimento público. A exemplo, são publicados dados acerca de policiais militares mortos e feridos em serviço, todavia não detalha a natureza dos eventos. Em Mato Grosso os óbices não foram tantos, o que ocorre é a falta deles.

Antes de analisarmos os números referentes a acidentes envolvendo veículos oficiais, importante é observar a frota de veículos disponibilizada a ambas instituições, em que pese as diferenças de índices de desenvolvimento, densidade demográfica e extensão territorial.

A frota hoje na PMMT perfaz-se em 78,51% como material próprio da fazenda pública estadual, sendo o restante pertencente a empresas privadas, em face de que a partir de 2007 o governo do estado implementou a política de locação de carros para a segurança pública, buscando otimização de recursos e diminuição do tempo com reposição de veículos em manutenção, do qual segundo informado pela Secretaria de Segurança Pública do Estado de Mato Grosso o custo a época somente com manutenção de viaturas perfazia-se em 1,5 milhão de reais mensais.

FROTA PRÓPRIA DA PMMT			
Ano Fabricação	Viatura Automóvel	Viatura Motocicleta	Total
Anterior a 2003	80	124	204
2003	143	5	148
2004	15	0	15
2005	158	86	244
2006	48	0	48
2007	129	88	217
2008	186	10	196
<b>TOTAL</b>	<b>759</b>	<b>323</b>	<b>1082</b>
FROTA LOCADA PARA A PMMT			
Ano Fabricação	Viaturas Automóvel		
2007	203		
2008	44		
2009	49		
<b>TOTAL</b>	<b>296</b>		
<b>TOTAL GERAL PMMT (PRÓPRIA + LOCADA) =</b>		<b>1.378</b>	

**Fonte:** Diretoria Adjunta de Logística e Patrimônio da PMMT

#### Quadro 04: Frota de Viaturas da Polícia Militar do Estado de Mato Grosso

Noutra realidade, o governo paulista não adotou, pelo menos por enquanto, a medida de locação de veículos para aparelhar sua força de segurança pública, sendo que segundo dados obtidos junto ao órgão setorial responsável pela distribuição, manutenção e coordenação da frota, o CSM/MM, apresenta-se os seguintes números que denotam os anos em que recentemente fora alterado o Quadro de Fixação da Frota (QFF) da corporação paulista:

Ano Fabricação e Aquisição	Viatura Operacional 4 Rodas	Apoio Administrativo 4 Rodas	Operacional e Administrativo 2 Rodas
2004	7.511	681	1.766
2006	9.302	1.300	2.617
2008	9.034	1.274	2.582
<b>TOTAL ATUAL = 12.890</b>			

**Fonte:** Seção de Transportes do Centro de Suprimento Manutenção e Motomecanização da PMESP

#### Quadro 05: Frota de Viaturas das Unidades de Policiamento da Polícia Militar do Estado de São Paulo:

Ainda, através de pesquisa junto a Corregedoria Geral da PMMT,

observamos que no período alvo objeto do presente estudo, verifica-se que o número de mortes em acidentes com viaturas aproximou-se e muito do número de mortes ocorridos em confrontos policiais, ou seja, aqueles dentro da atividade fim da Instituição, a exemplo de confrontos armados:

Período: 2004 a 2008		
Ano	Mortos por Acidente de Viatura	Mortos em Confronto
2004	00	00
2005	00	01
2006	02	03
2007	00	00
2008	01	01
<b>TOTAL</b>	<b>03</b>	<b>05</b>

**Fonte:** Divisão Estatística da Corregedoria Geral da PMMT

#### Quadro 06: Mortalidade em Serviço na PMMT

### 3.1 A Progressão do Número de Acidentes na PMMT e PMESP

Em São Paulo, na incessante tentativa de buscar encontrar dados que indiquem vítimas naquela Instituição, recorremo-nos ao órgão corregedor da corporação paulista, órgão este que sofre controle direto do 2ª Seção do Estado Maior da Polícia Militar do Estado de São Paulo (2ª EM) no que tange a divulgação de dados internos da corporação. Eis que após insistentes solicitações oficiais, estes foram os dados apresentados, versando acerca de viaturas oficiais das unidades terrestres de policiamento:

2004	4882	Quantidade de Sindicâncias Instauradas no ano
	649	Acidente de trânsito com vítimas envolvendo viatura
2005	4673	Quantidade de Sindicâncias Instauradas no ano
	623	Acidente de trânsito com vítimas envolvendo viatura
2006	4558	Quantidade de Sindicâncias Instauradas no ano
	596	Acidente de trânsito com vítimas envolvendo viatura
2007	4448	Quantidade de Sindicâncias Instauradas no ano
	653	Acidente de trânsito com vítimas envolvendo viatura
2008	5383	Quantidade de Sindicâncias Instauradas no ano
	425	Acidente de trânsito com vítimas envolvendo viatura

**Fonte:** Divisão de Procedimento Administrativo da Corregedoria Geral da PMESP<sup>5</sup>

#### Quadro 07: Demonstrativo de Procedimentos Administrativos Instaurados para Apurar Acidentes com Vítimas na PMESP:

<sup>5</sup> Dados obtidos com o Capitão PMESP Américo, Chefe da Divisão de Procedimento Administrativo.

Numa instituição em que há pelo menos 03 (três) anos não existe a prática regular do “credenciamento”, ou seja, a avaliação que autoriza o policial militar habilitado para a condução de viaturas oficiais em Mato Grosso, importante é observar o número de acidentes decorridos logo após a cessação dos então “cursos de credenciamentos de motorista”, a partir dos idos de 2006; dos quais apresentamos a evolução desses acidentes, veículos utilizados e tipos de acidentes havidos no período de 2004 a 2008:

ANO	Vítimas Não Fatais	Vítimas Fatais
2004	04	01
2005	04	00
2006	12	02
2007	07	00
2008	09	01

**Fonte:** Dados dos Boletins e da Corregedoria Geral da PMMT

**Quadro 08:** Evolução dos Acidentes com Vítimas na PMMT:

Ainda, através de pesquisa junto a Corregedoria Geral da PMMT, observamos que no período alvo objeto do presente estudo, verifica-se que o número de mortes em acidentes com viaturas aproximou-se e muito do número de mortes ocorridos em confrontos policiais, ou seja, aqueles dentro da atividade fim da Instituição, a exemplo de confrontos armados.

Período: 2004 a 2008		
Ano	Mortos por Acidente de Viatura	Mortos em Confronto
2004	00	00
2005	00	01
2006	02	03
2007	00	00
2008	01	01
<b>TOTAL</b>	<b>03</b>	<b>05</b>

**Fonte:** Divisão Estatística da Corregedoria Geral da PMMT

**Quadro 09:** Mortalidade em Serviço na PMMT

### 3.2 Os Indicativos de Aproveitamento das Técnicas de Direção Policial Preventiva

Mesmo considerando os óbices para classificar os acidentes com vítimas na Polícia Militar do Estado de São Paulo, em observância aos dados gerais já apresentados do número de acidentes na instituição, observa-se claramente que ainda que tenha se elevado o número de viaturas adquiridas à corporação em torno de 20% de 2004 para 2008, os acidentes têm decrescido consideravelmente, principalmente a partir de 2006 quando a frota manteve-se praticamente a mesma:

	FROTA	Total de Acidentes com Vítima	Porcentagem de Acidentes em Relação a Frota
2004	9.958	649	6,5%
2006	13.219	596	4,5%
2008	12.893	495	3,8%

Fonte: CSM/M e Corregedoria Geral da PMESP

#### Quadro 10: Comparativo dos Acidentes com Vítimas em relação a Frota na PMESP

Decrescendo o número de acidentes em relação ao número de viaturas e consequente aumento gradativo de motoristas autorizados, e outros especializados trabalhando em prol da segurança pública no Estado de São Paulo, infere-se, dedutivamente, que o número de acidentes possa estar efetivamente sob controle na corporação paulista, com especial importância aos mecanismos de treinamento e especialização da tropa no trato com a condução veicular, adotados por aquela instituição, em especial a partir de 2006 quando encontrava-se em plena vigência a atual doutrina de técnicas de direção policial preventiva.

## 4 O POLICIAL MILITAR COMO AGENTE DA ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA

O policial militar como ente da administração pública direta, em nível estadual definido no Estado de Mato Grosso como militar estadual conforme a Lei Complementar n.º 231 (Estatuto dos Servidores Públicos Militares), exerce especial função na consecução das garantias e direitos fundamentais de todo e qualquer cidadão.

Pela efetivação da sensação de segurança pública, muitos fatores são observados, todavia é importante destacar tudo aquilo que antecede a medida de deslocar um policial ou uma fração de tropa policial até um determinado local ou rincão, onde uma pessoa ou grupo delas clama por segurança, e que esta mesma sensação possa ser sentida com rapidez, com economia de tempo, com eficiência e eficácia nas ações que serão desencadeadas. Para que o policial militar proporcione todas essas medidas é preciso antes de tudo que ele esteja preparado, e o preparo muitas das vezes não irá partir somente dele.

#### 4.1 O Princípio Constitucional da Eficiência

Acompanhando a evolução do texto constitucional, do qual desde que foi promulgada em 1.988 já passou por dezenas de aditivos, observa-se que a Emenda Constitucional nº 19/1998 introduziu no caput do art. 37 da Constituição Federal o princípio da eficiência, passando o referido dispositivo a ter a seguinte redação:

[Art. 37. A administração pública direta e indireta de qualquer dos Poderes da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios obedecerá aos princípios da legalidade, impessoalidade, moralidade, publicidade, eficiência e, também, ao seguinte...]

Sobre esse tema, vejamos o que diz Idalberto Chiavenato (1998, p. 47):

Assim, a eficiência está voltada para a melhor maneira (the best way) pela qual as coisas devem ser feitas ou executadas (métodos), a fim de que os recursos (pessoas, máquinas, matérias primas) sejam aplicados da forma mais racional possível. A eficiência preocupa-se com os meios, com os métodos e procedimentos mais indicados que precisam ser devidamente planejados e organizados a fim de assegurar a otimização da utilização dos recursos disponíveis. A eficiência não se preocupa com os fins, mas simplesmente com os meios. O alcance dos objetivos visados não entra na esfera de competência da eficiência; é um assunto ligado à eficácia. À medida que o administrador se preocupa em fazer corretamente as coisas, ele está se voltando para a eficiência (melhor utilização dos recursos disponíveis). Porém, quando ele utiliza estes instrumentos fornecidos por aqueles que executam para avaliar o alcance dos resultados, isto é, para verificar se as coisas bem feitas são as que realmente deveriam ser feitas, então ele está se voltando para a eficácia (alcance dos objetivos através dos recursos disponíveis).

Todavia, observando este entendimento em que pese a distinção de conceitos entre eficiência e eficácia, infere-se um questionamento: esta eficiência alicerçada ao mandamento constitucional estaria impondo uma conduta desvinculada de



resultados? Pois, numa primeira dedução, bastaria aos agentes públicos cumprir seus deveres e obrigações corretamente para que os objetivos da Administração Pública fossem satisfeitos, ao tempo que numa segunda dedução haveria ainda a exigência de se alcançar os resultados pretendidos. Não se pode imaginar outra resposta senão a de que o referido preceito constitucional está ali positivado para exigir ambas as situações; determinando que a atuação do Estado baseie-se na otimização dos meios e no incessante objetivo pela melhoria dos resultados institucionais. Ocorre que semanticamente eficiência e eficácia são fatores que não se separam, restando-se a compreensão que a diferenciação estabelecida pela ciência da administração tem perfil puramente didático. É impossível visualizar uma organização sem a constatação de ambos os misteres em conjunto, do qual como inclusive refletiu Chiavenato (1998) em sua obra logo após a sua retrocitada interpelação do assunto, inferindo que *“cada organização deve ser considerada sob o ponto de vista de eficácia e eficiência, simultaneamente”*.

Consigna Bresser Pereira (2001) que em 1988, consoante a Reforma Administrativa havida nos poderes constituídos em 1998, do qual se baseou pelo modelo da administração pública gerencial importado da administração privada, caracterizada basicamente pela busca de resultados e atendimento dos anseios do cidadão usuário, fez importar à Constituição Federal o princípio da eficiência.

Esclarece ainda Bresser Pereira (2001) que uma das argumentações do governo brasileiro a época em face do lançamento do princípio da eficiência, coadunou-se com o clamor social de uma atuação do Estado voltada para melhor e mais racional utilização dos meios, todavia não esquecendo-se dos resultados pelo qual as instituições públicas se lançam a alcançar, em observância ao interesse público. Ao tornar a premissa da eficiência como um preceito constitucionalmente positivado, evidenciou-se então a iminente necessidade de que a Administração Pública conduza-se de maneira a produzir serviços adequados, com qualidade e propenso ao cumprimento satisfatório dos objetivos pelas quais se propõe.

A Administração Pública deve, sem sombra de dúvidas, otimizar os meios de que dispõe para a consecução de seus objetivos. Eis que o doutrinador Alexandre de

Moraes (1999), realça essa social preocupação:

“Assim, princípio da eficiência é o que impõe à administração pública direta e indireta e a seus agentes a persecução do bem comum, por meio do exercício de suas competências de forma imparcial, neutra, transparente, participativa, eficaz, sem burocracia e sempre em busca da qualidade, rimando pela adoção dos critérios legais e morais necessários para **melhor utilização possível dos recursos públicos, de maneira a evitarem-se desperdícios e garantir-se maior rentabilidade social.**” (grifo nosso).

A atuação estatal é pautada não só pela eficiência, mas também por outros princípios constitucionais, a exemplo da legalidade, moralidade, impessoalidade, publicidade<sup>6</sup> e demais princípios implícitos no texto constitucional, sempre tendo em mira o atingimento do interesse da coletividade. Impõe anotar que os agentes públicos nem sempre conseguirão atingir os objetivos pretendidos, todavia é imperioso a busca constante, evidente e cristalina de políticas, mecanismos, procedimentos e métodos que busquem a tão esperada eficiência dos serviços públicos, sob responsabilidade dos agentes públicos, cada qual em sua organização, em especial destaque àqueles responsáveis pela chefia, coordenação e direção das instituições.

#### 4.2 Responsabilidade Civil do Estado e a Teoria do Risco

Ao longo dos anos, a definição de responsabilidade civil da Administração Pública vem evoluindo consideravelmente. Conforme Stoco (1999) partiu inicialmente de um conceito ancorado na “irresponsabilidade estatal”, evoluindo para a “responsabilidade baseada na culpa”, até encontrar-se na presente e atual “responsabilidade objetiva”, sustentada no nexos causal, ou relação entre causa e efeito derivado da conduta do ente da administração pública e o evento tido como danoso.

Nos dias atuais o Estado posiciona-se numa situação a qual a ele é imposta a prática de deveres e obrigações para com a coletividade do qual não há como esquivar-se. A proximidade do Estado com o ente particular é muito intensa, e a

<sup>6</sup> BRASIL, Constituição Federal da República Federativa do. 1988.

probabilidade de ocorrer eventos danosos é incomensurável. Aliando-se ao fato de que para o particular não há como escapar dos perigos advindos da atividade do Estado, nesta perspectiva nos conduzindo a uma pontuação mais específica sobre o assunto. Em consonância ao que já havia pontuado PLANIOL e RIPERT (1946) temos da seguinte forma a Responsabilidade Objetiva do Estado:

La teoría del riesgo, bajo su aspecto más sencillo consiste en eliminar la idea de culpa en la responsabilidad, admitiéndose que todo riesgo creado debe ser de cargo de la actividad que lo origina.

Logo, temos que a responsabilidade do Estado é a Responsabilidade Objetiva, perfazendo-se pois naquela responsabilidade que independe de qualquer falta ou culpa, advindo daí a fundamentação da Teoria do Risco, ou Risco Administrativo.

Acrescendo aos posicionamentos até agora trazidos, Cahali (1999) já expunha:

Os novos rumos da responsabilidade civil automobilística informam particularmente a responsabilidade civil do Estado pelos danos causados aos particulares, quando da utilização dos veículos da Administração Pública, fazendo gerar daí, pelo menos, uma culpa presumida do servidor-motorista, suficiente para determinar a obrigação de reparar o prejuízo. Impõe-se, assim, uma maior largueza no exame da responsabilidade do Estado pelos danos resultantes do risco criado com a utilização de veículos, com a inversão do ônus probatório da excludente de culpa na causação do evento.

Em ocorrendo acidentes de trânsito envolvendo-se veículo oficiais, segundo Gonçalves (2002), “a vítima, [...] está dispensada da prova de culpa do motorista da viatura oficial, pois o Estado responde pela indenização, independentemente de prova de culpa de seu agente”.

Por este entendimento, o particular estaria desobrigado de demonstrar a culpa do agente, restando a ele provar o dano e o nexo causal entre esse dano e a ação ou omissão do agente público, em face de que a responsabilidade do Estado se assevera no risco administrativo. Logo, nem sequer exige-se a prova de culpa do agente público causador do dano.

Nesse diapasão, Cretella Jr. (1999) pontua que:

A não ser em casos raros, de culpa da vítima ou falha inesperada da máquina o acidente ocasionado pelos veículos públicos se reduz à culpa do agente público. Não obstante haja uma decisão ou outra em sentido contrário, isentando o Estado da obrigação de indenizar, a regra é no sentido de responsabilizar o poder público, patrimonialmente, pelos danos causados por veículos do serviço a particulares.

#### 4.2 Da Qualificação do Agente da Administração Pública.

Encontrando-se o militar como agente administrativo ou agente da administração pública, conforme a divisão dos doutrinadores, é importante delinear alguns aspectos acerca da possibilidade ou necessidade de qualificá-lo para o exercício de atividades específicas.

Em especial, no Estado de Mato Grosso, a Lei Complementar nº 231 de 15 de Dezembro de 2005 que reza acerca do Estatuto dos Militares do Estado classificando os policiais militares e bombeiros militares de “militares estaduais”, inferiu este comando jurídico ao militar estadual a possibilidade de qualificar-se por sua própria iniciativa, senão vejamos o Art. 99 da citada Lei:

**Art. 99** Licença é a autorização para o afastamento total do serviço, em caráter temporário.

Parágrafo único. A licença pode ser:

(...)

**IX - para qualificação profissional;** (grifo nosso).

Assim sendo, segundo Moreira Neto (2002), considera-se que a faculdade do legislador entender que, diante de cada caso concreto, cabendo ao agente público decidir qual será a melhor solução dentre aquelas permitidas pela Lei, existirá discricionariedade administrativa, conseguinte, tal ato denota-se em ato administrativo discricionário praticado pelo agente público responsável.

Todavia, todo ato administrativo está sujeito ao controle do poder judiciário. É imperioso anotar-se que não se pode confundir discricionariedade com arbitrariedade. Com a importante observação de Binenbojm (2006) coloca-se que a constitucionalização do direito administrativo permitiu uma incidência direta dos

princípios constitucionais sobre os atos administrativos. Dessa forma, não há decisão administrativa que seja imune ao direito ou aos princípios constitucionais, pois haverá diferentes “graus de vinculação à juridicidade”.

Conforme acentuou ainda Di Pietro (2003) o recente princípio da eficiência, incluso em 1998 com a Reforma Administrativa porém que já vinha anteriormente sendo entendida e aplicada pelos tribunais, está no mesmo patamar que os demais princípios constitucionais, a exemplo o da Legalidade. A administração pública brasileira encontra-se obrigada a ser eficiente em seus atos, estando assim em conformidade com a vigente administração pública gerencial e do empreendedorismo adotada com a citada Reforma.

Contudo, com esse entendimento observa-se que não pode o agente administrador público restringir-se unicamente às medidas de conveniência e oportunidade dos atos administrativos que lhe são facultados. A exemplo, na Polícia Militar, é de relevante importância então a figura do comandante empreendedor, do comandante administrador, daquele que soluciona os problemas que se apresentam, sem a tomada de medidas que apenas os procrastine, os prorrogue, ou decida conforme a “sua” conveniência e não a conveniência da Instituição.

## CONCLUSÃO

A vida é o nosso maior bem, tutelado pela Constituição Federal, a nossa carga magna, do qual ninguém dela pode abrir mão ou permitir que outrem o faça.

Nossa pesquisa, tendo como base os objetivos pela qual se propõe, é de natureza exploratória, onde se visou proporcionar conhecimento do tema “Direção Policial Preventiva”, até então desconhecido doutrinariamente na PMMT, e utilizado há mais de 20 anos na corporação paulista, e estudando comparativamente as duas Instituições, a matogrossense e a paulista, diferenças gritantes foram encontradas, quer seja pelos dados numéricos referentes a estrutura entre ambas, que ser seja

pelos dados estatísticos, quer seja pelo trato dispensado por ambas à importantíssima e peculiar atribuição do policial militar motorista.

A partir dos entendimentos dos quais conseguimos familiarizar com o tema da pesquisa científica, somados a todo referencial teórico apresentado, nos é possível apresentar as suas conclusões, levando-se em consideração a hipótese formulada para o problema levantado. O questionário aplicado aos policiais militares motoristas da “grande baixada cuiabana” apresentou algumas questões de fundamental interesse na exploração do tema e que, em alguns casos, foram sempre analisadas em cruzamento com outras perguntas com as quais guardavam alguma relação em termos de entendimento ou coerência.

Quanto a formulação da hipótese, de maneira comparativa aduz que o controle do número de acidentes está intimamente relacionado com a prática contínua do treinamento do servidor e em sendo localmente aplicada trará os mesmos benefícios trazidos à corporação paulista. Para inicialmente buscar confirmar ou não esta hipótese, recorreremos aos dados de acidentes buscados, do qual ainda que de maneira simplória apresentam números referentes a acidentes com vítima na PMMT, observa-se que têm-se mostrado ascendente a partir de 2004. Comparando-se a realidade paulista, nos últimos cinco anos os dados apresentados denotam estabilidade e decréscimo em que pese a quantidade total de acidentes com vítima informados em relação à sua crescente frota e motoristas que encontram-se em plena constância dos cursos e estágios que especializam o policial militar motoristas em técnicas de direção policial preventiva.

Logo, restou indubitável, que em resposta a pergunta de nº 04 (que buscava saber o ano e o nome do curso realizado na área de condução veicular oficial), 43,84% das respostas consignadas referiram-se aos “Cursos de Credenciamento”, e no período de 2002 a 2006. Ou seja, considerando que o referido curso visava originalmente a avaliação dos policiais militares habilitados à condução de viaturas oficiais, porém que de certa forma proporcionava uma capacitação desse servidor, verifica-se que há pelo menos 03 anos que não existe a prática regular de qualquer capacitação à condução de veículos oficiais na PMMT. Em análise aos dados

apresentados no referencial teórico, infere-se que justamente a partir de 2006, o ano em que cessou-se os “Cursos de Credenciamento de Motoristas” na PMMT, já houveram 11 acidentes com vítimas (fatais e não fatais), 2007 com 07 acidentes com vítimas (fatais e não fatais) e 2008 novamente com 07 acidentes com vítimas (fatais e não fatais). Ou seja, com a cessação dos cursos de credenciamento em meados de 2006 elevou-se consideravelmente o número de acidentes com vítimas, que antes não passavam de 05, segundo os dados oficiais obtidos.

Buscando os ensinamentos de DI PIETRO (2003) toda e qualquer ação no meio administrativo deve ser embasada de empreendedorismo. Ainda que à administração pública é autorizado fazer somente o que a lei determina, observa-se que a ausência de dispositivo normativo que regule esta questão, internamente, não impede o administrador público através de seus atos administrativos de motivá-la, de dinamizá-la.

Ainda, quanto às respostas ao questionário de nº 14 e 15 (que buscam saber acerca das causas dos acidentes com vítimas) apresentadas pelos entrevistados policiais militares motoristas, analisamos que boa parte dos acidentes têm ocorrido em função de falhas havidas no comportamento humano dos motoristas, perfazendo o treinamento dentro do que propõe as técnicas de direção policial preventiva importante mecanismo doutrinador das ações dos profissionais perante tão arriscada atividade. Com esses apontamentos, concluímos que a nossa hipótese fora comprovada, pois ficou confirmado que o anseio pela qualificação do servidor além de não ser ato isolado do gestor da administração pública é também interesse dos entes que a compõe, do qual a pretendem de maneira contínua e regular (conforme se pode inferir pela análise das respostas à questão n.º 07 que buscar saber a perspectiva pela frequência do curso). E, consoante ao que propõe a doutrina pesquisada, têm se demonstrado na Polícia Militar do Estado de São Paulo como fator decisivo na prevenção e controle do número de acidentes com vítimas o trabalho nos aspectos humanos envolvidos na condução da viatura policial, o que naquela realidade reflete nos últimos 05 anos em considerável estabilidade da quantidade de acidentes com vítimas havidos.



A doutrina aplicada em São Paulo pode servir de parâmetro, exemplo, e de efetiva aplicação à Polícia Militar do Estado de Mato Grosso, visando-se eminentemente, ainda que não a redução, pelo menos o controle do número de acidentes com vítimas na PMMT.

Enfim, entendemos que a presente pesquisa não esgota o assunto, pretendendo dar um subsídio a mais no sentido de que a preservação de vidas evitando-se acidentes é tema atual e que necessita ser cada vez mais trabalhado.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil (1988)**. Brasília: Senado Federal, 2008.

BINENBOJM, Gustavo. **Uma Teoria do Direito Administrativo**. Rio de Janeiro: Renovar, 2006, p. 308.

BRESSER PEREIRA, L. C.; SPINK, P. K. **Reforma do Estado e administração pública gerencial**. 4.ed. Rio de Janeiro : FGV, 2001.

CAHALI, Yussef Said. **Responsabilidade civil do estado**. São Paulo: RT, 1988, p. 141. apud STOCO, Rui. **Responsabilidade civil e sua interpretação jurisprudencial**. 4. ed. rev. atual. ampl. São Paulo: RT, 1999, p. 515.

CHIAVENATO, Idalberto. **Recursos humanos**. 5. ed. São Paulo: Atlas, 1998.

CRETELLA JR. José. **O estado e a obrigação de indenizar**. São Paulo: Saraiva1980, p. 239. apud STOCO, Rui. **Responsabilidade civil e sua interpretação jurisprudencial**. 4. ed. rev. atual. ampl. São Paulo: RT, 1999, p. 514.

DETRAN. **Paraná**. Disponível em <<http://www.pr.gov.br/detran/>>. Acesso em 24Abr2006.

DI PIETRO, Maria Sylvia Zanella. **Direito administrativo**. São Paulo: Atlas, 2003.  
GONÇALVES, Carlos Roberto. **Responsabilidade civil**. 7. ed. atual. e ampl. São Paulo: Saraiva, 2002, p. 197.

MATO GROSSO, Assembléia Legislativa de. Disponível em: <<http://www.al.mt.gov.br>>. Acesso em 30Jun09.

\_\_\_\_\_. Polícia Militar do Estado de. **Boletim do Comando Geral**. Disponível em: <http://www.pm.mt.gov.br>. Acesso em 30Jun09.

MORAES, Alexandre de. **Reforma Administrativa. Emenda Constitucional nº 19/98**. 3. ed. São Paulo : Atlas, 1999.

MOREIRA NETO, Diogo de Figueiredo. **Curso de Direito Administrativo**. Rio de Janeiro: Ed. Forense, 2002, p. 143.

NUNES, José Mauro. **O Motorista Policial - Só a direção defensiva não basta**. CAO/PMESP. 1996. p. 21 a 23.

PLANIOL, Marcelo; RIPERT, Jorge. **Tratado práctico de derecho civil francés**. Tradução ao espanhol de Mário Diaz Cruz. Havana: Cultural, 1946. v. VI. p. 667.

ROZESTRATEN, Reinier J. A. **Psicologia do Trânsito: Conceitos e Processos Básicos**. São Paulo, Editora da Universidade de São Paulo, 1988.

SÃO PAULO, Polícia Militar do Estado de. **Despacho N° PM3-008/03/08**, de 24Jan08, constante do Boletim Geral da PMESP. 2008.

SILVA, Carlos Eduardo de Jesus Gomes da. **Entrevista mediante Termo de Consentimento Livre e Esclarecido**. 2009.

STOCO, Rui. **Responsabilidade civil e sua interpretação jurisprudencial**. 4. ed. rev. atual. ampl. São Paulo: RT, 1999, p. 502.