

HOMENS DO MATO

Revista Científica de Pesquisa em Segurança Pública



Polícia Militar de Mato Grosso

ISSN 1981-6308 - Vol. 7 - Ano 2011 - Jul / Dez



Comando Especializado - ROTAM Cuiabá-MT





REVISTA HOMENS DO MATO - ISSN 1981-6308
POLÍCIA MILITAR DO ESTADO DE MATO GROSSO
Vol. 7 - Ano 2011
Julho a Dezembro

“HOMENS DO MATO”

Revista Científica de Pesquisa em Segurança Pública criada pela Portaria nº 003/APMCV de 12 de julho de 2005 – ISSN 1981-6308

PRODUÇÃO

Conselho Editorial sob a gerência do Msc. Edson Benedito Rondon Filho, Oficial da Polícia Militar de Mato Grosso.

CONSELHO EDITORIAL

Editor Geral: Msc. Edson Benedito Rondon Filho

Membros:

Dr. Antonio Carlos Monteiro de Castro	Dr. Einstein Lemos Aguiar
Dr. George Felipe Dantas	Dra. Maria Aparecida Morgado
Dr. Naldson Ramos da Costa	Dr. Ronilson de Souza Luiz
Dra. Suely Dulce de Castilho	Doutorando Almir Balieiro
Doutorando Francisco Thiago Rocha Vasconcelos	Doutoranda Rochele Fellini Fachinetto
Doutorando Wilquerson Felizardo Sandes	Msc. Claudia Cristina Carvalho
Msc. Diva Maria de Oliveira Mainardi	Msc Enzi Cerqueira Almeida
Msc. Flávio Gledson V. Bezerra	Msc. Gabriel Rodrigues Leal
Msc. Jamil Queiróz	Msc. Laudicério Aguiar Machado
Msc. Leo Torres Santos	Msc. Marcos Roberto Gonçalves
Msc. Maricilda Nascimento Farias Gonçalves	Msc. Martim Cabeleira De Moraes Jr.
Esp. Alessandro Souza Soares	Esp. Carlos Eduardo Pinheiro da Silva
Esp. Clarindo Alves Castro – Cel PM	Esp. Everson Cezar Gomes Metelo
Esp. Fabiano Pessoa	Esp. José Antonio Gomes Chaves
Esp Marcos Roberto Sovinski	Esp. Ridalva Reis Souza
Esp. Rogério Francia Farias	Esp. Wanderson Nunes de Siqueira

Editores de seção:

Msc Enzi Cerqueira Almeida	Esp. Sebastião Carlos Rodrigues da Silva
----------------------------	--

Editoração Eletrônica e arte da capa: Msc Enzi Cerqueira Almeida

Revisão gramatical: Esp. Sebastião Carlos Rodrigues da Silva

Capa: Vista aérea do Comando Especializado – Batalhão de Operações Especiais – Cuiabá - MT

REVISTA HOMENS DO MATO. Polícia Militar de Mato Grosso – PMMT. Academia de Polícia Militar Costa Verde em Várzea Grande, APMCV, Vol. 7, 2011.

Periodicidade Semestral

ISSN 1981-6308

1. Polícia Militar, 2. Academia Costa Verde, 3. Segurança Pública, 4. Título, 5. Periódico.

EDITORIAL

A Revista Homens do Mato (RHM) do segundo semestre de 2011 traz algumas pesquisas de Oficiais da Polícia Militar de Mato Grosso e de outras coirmãs, em especial das Polícias Militares do Amazonas e do Acre.

Destaca-se o artigo “Fatores do comportamento humano que implicam no envolvimento de policiais militares em acidentes de trânsito: estudo sobre as percepções de condutores de viaturas da Polícia Militar do Estado do Amazonas” de Alexandre Marinho Moraes que apresenta uma pesquisa cuja preocupação foi de apontar fatores do comportamento humano que conduzem a acidentes de trânsito por parte de policiais militares e suas consequências. O artigo de autoria de Anderson Luiz da Silva, “A atividade física como instrumento de combate ao estresse e melhoria da qualidade de vida do policial militar de Mato Grosso”, traz o estudo da importância da atividade física como fator preponderante para redução do nível de estresse e para melhoria da qualidade de vida do policial militar. O artigo “A direção policial preventiva como possibilidade de controle do número de acidentes com vítimas na Polícia Militar do Estado de Mato Grosso” de André Wilian Dorileo aborda a importância 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 e a necessidade de implantação da doutrina de direção policial preventiva, vislumbrando o controle de acidentes, bem como a preservação de vidas no trânsito. Trazendo uma experiência do Estado do Acre, Estephan Elias Barbary Neto em seu artigo “Polícia da Família: uma experiência acreana” traz a experiência do policiamento comunitário desenvolvido no Estado do Acre através do projeto Polícia da Família executado e coordenado pelas polícias Civil e Militar e a filosofia de Polícia Comunitária como estratégia para o envolvimento da comunidade no enfrentamento à escalada da violência. Zerly Celestino da Silva em seu artigo “Uso de tecnologias AVL no monitoramento de viaturas: uma forma de inibir delitos praticados por policiais militares” apresenta uma análise da tecnologia de Localização Automática de Veículo - AVL, na atividade da Polícia Militar através do patrulhamento motorizado. Aborda o uso do sistema AVL como mecanismo à inibição de delitos praticados por policiais militares durante o serviço diuturno. O artigo “Estresse policial na PMMT: uma análise das causas, consequências e políticas de prevenção” de Mário Luiz Pinheiro de Souza faz uma análise sistemática de um problema invisível e que assola sorrateiramente nosso organismo, podendo causar inúmeras consequências ao policial militar e as ações da instituição diante dessa situação. Rúbia Fernanda Diniz Robson Santos de Siqueira trata da problemática sobre a violência doméstica em seu artigo “A percepção das vítimas de violência doméstica com referência à atuação da Polícia Militar de Mato Grosso no atendimento de ocorrência segundo a Lei Maria da Penha”. Considerando o percentual de mulheres do Estado de Mato Grosso e a sujeição dessas em situações que necessitem da intervenção policial e a necessidade de padronizar as ações policiais militares em conformidade com a Lei Maria da Penha. O autor Cleberson Rodrigues do artigo “O serviço policial e a homofobia: uma análise da relação mantida entre policiais e grupo GLBT durante o atendimento de ocorrências em Cuiabá-MT”, abordou a situação dos GLBT frente aos ataques homofóbicos,

verificando se os mesmos estão recebendo o apoio consignado por Leis, Programas Sociais e pelos discursos preconizados pelos gestores públicos. Relacionar a situação presente com possível existência de discriminação por orientação sexual, raça, etnia, idade, credo religioso ou opinião política por integrantes da Polícia Militar, situação avessa à ação de defesa dos direitos do cidadão em especial aos GLBT.

Podemos afirmar que a Revista Homens do Mato (RHM) proporciona aos policiais militares e outros agentes de segurança o mergulho no estudo científico e a publicação de seus trabalhos, após criteriosa avaliação, além de possibilitar, pelos conhecimentos produzidos, melhoria na prestação de serviço ao cidadão.

Cuiabá-MT, Dezembro de 2011.

Msc. Edson Benedito Rondon Filho – Maj PM
Editor Geral da RHM

SUMÁRIO

SEÇÃO DE ARTIGOS

- Fatores do comportamento humano que implicam no envolvimento de policiais militares em acidentes de trânsito: estudo sobre as percepções de condutores de viaturas da Polícia Militar do Estado do Amazonas.** p. 9.
Alexandre Marinho Morais
- A atividade física como instrumento de combate ao estresse e melhoria da qualidade de vida do policial militar de Mato Grosso.** p. 31.
Anderson Luiz da Silva
- A direção policial preventiva como possibilidade de controle do número de acidentes com vítimas na Polícia Militar do Estado de Mato Grosso.** p. 50.
André Wiliam Dorileo
- Polícia da família: uma experiência acreana.** p. 74.
Estephan Elias Barbary Neto
- Uso de tecnologias AVL no monitoramento de viaturas: uma forma de inibir delitos praticados por policiais militares.** p. 89.
Zerly Celestino da Silva
- Estresse policial na PMMT: uma análise das causas, consequências e políticas de prevenção.** p. 111.
Mário Luiz Pinheiro de Souza
- A percepção das vítimas de violência doméstica com referência à atuação da Polícia Militar de Mato Grosso no atendimento de ocorrência segundo a Lei Maria da Penha.** p. 129.
Rúbia Fernanda Diniz Robson Santos de Siqueira
- O serviço policial e a homofobia: uma análise da relação mantida entre policiais e o grupo GLBT durante o atendimento de ocorrências em Cuiabá-MT.** p. 147
Cleberon Rodrigues

HOMENS DO MATO

Revista Científica de Pesquisa em Segurança Pública



Artigos

FATORES DO COMPORTAMENTO HUMANO QUE IMPLICAM NO ENVOLVIMENTO DE POLICIAIS MILITARES EM ACIDENTES DE TRÂNSITO: ESTUDO SOBRE AS PERCEPÇÕES DE CONDUTORES DE VIATURAS DA POLÍCIA MILITAR DO ESTADO DO AMAZONAS

Alexandre Marinho Morais¹

RESUMO

Este artigo envolve o resultado de uma pesquisa cuja preocupação foi de apontar fatores do comportamento humano que conduzem a acidentes de trânsito por parte de policiais militares. Partiu-se da identificação preliminar sobre o número de acidentes dessa natureza que ocorrem entre os integrantes da Polícia Militar do Estado do Amazonas (PMAM). O objetivo geral foi de investigar quais os fatores do comportamento humano no trânsito que afetam o desempenho do policial militar na condução de viaturas em patrulhamento ou no atendimento a ocorrências. Para tanto, adotou-se o método qualitativo, com abordagem dedutiva e finalidade descritiva, com aplicação de entrevista estruturada em 30 policiais condutores de viaturas e 5 oficiais responsáveis pela condução de Inquéritos Técnicos (ITs). Os resultados trazem a percepção dos participantes quanto à necessidade de se promover um acompanhamento melhor por parte dos responsáveis pela montagem das equipes, bem como se estender a aplicação de medidas visando ao acompanhamento desses policiais, principalmente os que se envolvem em acidentes, de forma que o número de sinistros dessa natureza possa ser minorado.

Palavras-chave: *Comportamento humano no trânsito - Estado emocional - Acidentes de trânsito.*

ABSTRACT

This article involves the result of a survey whose concern was to point out factors of human behavior that lead to traffic accidents by military police. We started from the preliminary identification of the number of such accidents that occur between members of the Military Police of the State of Amazonas (PMMA). The general objective was to investigate which factors of human behavior in traffic that affect the performance of the military police in conducting patrolling in vehicles or in attendance to events. To this end, we adopted the qualitative methods with deductive approach and descriptive purpose, applying structured interview in 30 police cars and drivers 5 official responsible for conducting Technical Surveys (ITs). The results bring the participants' perception on the need to promote better monitoring by the teams involved in the installation, as well as extend the application of measures for the monitoring of these officers, especially those involved in accidents, so that the number of such accidents can be reduced.

Keywords: *Human behavior in traffic - Emotional state - Traffic accidents.*

¹ Oficial da Polícia Militar do Estado do Amazonas. Especialista em Gestão de Segurança Pública.

INTRODUÇÃO

Este estudo considera que a direção de um veículo é uma atividade em que prevalece o psiquismo consciente e racional do indivíduo, exigindo elevados níveis de atenção, concentração, raciocínio, memória, percepção, entre outros, todos interagindo sincronicamente, além de um estado físico e emocional normais.

Por força da profissão, o policial militar que conduz viaturas – seja em situação de patrulhamento ou no atendimento a ocorrências – além desses critérios, ainda tem que possuir um estado de comportamento diferenciado, pois são muitas as situações em seu cotidiano que podem levá-lo a condições de desatenção, colocando em risco a sua própria vida, de seus acompanhantes e de terceiros.

Na Polícia Militar do Estado do Amazonas (PMAM), tem-se verificado um nível de ocorrências para acidentes de trânsito de certa forma constante, e o aspecto mais intrigante situa-se na evidência de que esses acidentes costumam ocorrer com mais frequência em situações de patrulhamento, onde supostamente a velocidade empregada seria menor, do que em casos de atendimento a ocorrências, onde ocorre justamente o contrário.

No intuito de investigar quais os fatores do comportamento humano no trânsito que se situam como possibilitador de acidentes de trânsito envolvendo o policial militar quando em patrulhamento ou no atendimento a ocorrências, foi traçado o objetivo geral da pesquisa, que corresponde a: investigar quais os fatores do comportamento humano no trânsito que afetam o desempenho do policial militar na condução de viaturas em patrulhamento ou no atendimento a ocorrências.

Para o alcance desses resultados, planejou-se a metodologia da pesquisa a partir do suporte bibliográfico alicerçado por uma etapa de campo, onde foram entrevistados 30 (trinta) policiais militares condutores de viaturas operacionais da PMAM, que circulam pelas ruas de Manaus em situações de patrulhamento ou de atendimento a ocorrências. Como complemento, foram entrevistados também 5 (cinco) oficiais que atuam ou atuaram em ITs atinentes ao envolvimento de policiais

militares em acidentes de trânsito.

A pesquisa, então, apresenta como características principais o apontamento acerca do comportamento humano no trânsito, envolvendo principalmente o estudo sobre as variáveis do comportamento humano tido como propiciadoras de acidentes; a situação do trânsito no Brasil; as formas como são elaboradas as testagens para avaliação dos níveis psicológicos e emocionais de indivíduos que se submetem a essas condições. Destaca-se também o comportamento do policial militar quando em condução de viaturas para patrulhamento e atendimento a ocorrências, e a forma como são conduzidos os inquéritos técnicos para avaliação dos acidentes.

O FATOR HUMANO E SEU COMPORTAMENTO NO TRÂNSITO

De acordo com Rozestraten, o fenômeno trânsito é entendido como “[...] o deslocamento de pessoas ou coisas pelas vias de circulação”, que envolve vários comportamentos-deslocamentos regidos por um sistema de normas específicas. Os estudos relacionados ao fator humano no trânsito apontam para o fato de que os comportamentos assumidos pelos indivíduos nesse sistema se encaixam em duas categorias: o direto e o indireto. No primeiro, o comportamento é idêntico ao movimento corporal dos motoristas agindo sobre o veículo; no segundo, o comportamento deriva das ações diretas dos condutores sobre os comandos do veículo quando em trânsito nas vias².

O comportamento humano, então, passa a ser a principal tônica que rege os estudos do fator humano no trânsito, objeto da Psicologia do Trânsito. Esse comportamento se modifica em função da diversidade de usuários – pedestres, ciclistas, motoristas, e outros – os quais tem contribuído para a definição da construção de vias e veículos, bem como organizar o trânsito em um sistema complexo de leis e normatizações.

² ROZESTRATEN, R. J. A. **Psicologia do trânsito: conceitos e processos básicos**. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 1988.

O comportamento também pode ser entendido sob a ótica cultural de cada sociedade, como opina Lemes³. Esse conjunto de atributos forma a metodologia da Psicologia do Trânsito, que se firma como científica na medida em que procura descobrir relações existentes entre as variáveis dependentes – aquelas que são afetadas ou explicadas pelas independentes – e as independentes – que afetam outras variáveis⁴.

Os atributos culturais recebem ainda o reforço contributivo de Machado, quando explica que “o trânsito não pode ser entendido como distanciado da realidade histórica, política e social” em que o indivíduo se insere, já que reflete, diária e continuamente, os conflitos existentes na sociedade: a competição, a falta de educação, a diferença de classes, o consumismo, a ausência de solidariedade, a pouca consciência social, a cidadania, o pouco senso comunitário. “Assim, o trânsito não paira acima da sociedade, sendo então, fruto de seus valores éticos e morais”⁵.

Outros autores, a exemplo de Duarte, incorporam fatores como faixa etária, gênero, condições de trabalho, patologias e deficiências fisiológicas e fatores psicológicos no campo de trabalho da Psicologia do Trânsito. Isso porque, na opinião da autora acima, o ato de dirigir envolve questões relacionadas ao intelecto, à percepção e ao caráter, bem como a elementos de personalidade, apesar desses fatores não serem motivos de preocupação por parte dos estudos que analisam o comportamento humano no trânsito⁶.

No ambiente institucional das polícias militares, esse aspecto não se torna diferenciado, uma vez que inexiste uma preocupação com as condições psicológicas e/ou emocionais dos condutores, seja na escolha de profissionais para exercer essa

³ LEMES, E. C. Trânsito e comunidade: um estudo prospectivo na busca pela redução de acidentes. In: HOFFMAN, M. H.; CRUZ, R. M.; ALCHIERI, J. C. **Comportamento humano no trânsito**. São Paulo: Casa do Psicólogo, 2003.

⁴ LEITE, P. R. **Metodologia do trabalho científico**. 2008. Disponível em: <<http://www.meusite.mackenzie.com.br/>> Acesso em: 1 ago. 2009.

⁵ MACHADO, A. P. Um olhar da Psicologia Social sobre o trânsito. In: HOFFMAN, M. H.; CRUZ, R. M.; ALCHIERI, J. C. **Comportamento humano no trânsito**. São Paulo: Casa do Psicólogo, 2003, p. 123-.

⁶ DUARTE, T. O. Avaliação psicológica de motoristas. In: HOFFMAN, M. H.; CRUZ, R. M.; ALCHIERI, J. C. **Comportamento humano no trânsito**. São Paulo: Casa do Psicólogo, 2003.

função, seja em função do cuidado com o emocional do indivíduo que se envolve com acidentes de trânsito, em patrulhamento ou no atendimento a ocorrências.

Não há como se deixar de atentar para essa questão, uma vez que os estudos sobre trânsito no Brasil revelam que a maior parte dos acidentes decorre de fatores do comportamento humano envolvidos. Tanto assim que a Psicologia do Trânsito no Brasil passou por períodos distintos de evolução, variando desde a necessidade de aplicações de técnicas de exames psicológicos até a evolução para a aprovação do Código de Trânsito Brasileiro (Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997), onde se firmou também a participação da Psicologia em vários âmbitos correlacionados com os estudos sobre o trânsito.

Um dos principais argumentos envolvidos diz respeito à carga de trabalho em motoristas, que tem suscitado inclusive uma parcela maior de atenção por parte dos estudos relacionados ao comportamento humano no trânsito. A carga de trabalho, no caso de motoristas, não diz respeito somente aos profissionais que atuam nessa condição, mas envolve toda e qualquer circunstância que leve o indivíduo a assumir a condição de motorista.

Para a análise dessa variável, Wisner⁸ considera o ato de dirigir como uma atividade, semelhante ao gesto laboral, onde se insere pelo menos três aspectos: físico (fisiológico e ambiental), cognitivo (perceptivo) e psíquico (significado do sofrimento atribuído).

O ato de dirigir é uma atividade que requer esforço físico e mental e, portanto, sofre influência de fatores que experimentam com a carga de trabalho e emergem da própria realização das tarefas: o que o sujeito sente com relação ao seu desempenho, quanto esforço foi colocado nessa tarefa, os sentimentos de estresse e frustração experimentados, dentre outros.

⁷ BRASIL. Senado Federal. **Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997**. Institui o Código de Trânsito Brasileiro. Brasília: DOU, 1997.

⁸ WISNER, A. **A inteligência no trabalho**: textos selecionados de ergonomia. São Paulo: FUNDACENTRO, 1994.

Apesar de representar uma faceta nova no estudo sobre o comportamento humano no trânsito, os conceitos sobre carga de trabalho ainda são marcados pela ambiguidade, imprecisão e controvérsia. Entretanto, Almeida⁹ considera que, para motoristas, a carga de trabalho se associa com outros fatores externos, os quais influenciam no desempenho à direção de um veículo, tais como: a segurança física, as exigências dos usuários, as condições do tempo, as condições das vias, o trânsito lento, congestionamentos, as deficiências nas sinalizações, poluição sonora, poluição visual, iluminação deficiente, temperatura do motor e condições de trabalho em geral. Como fatores internos, esse autor enumera os seguintes itens: doenças crônicas ou agudas, problemas de visão/auditivos, auto-medicação, fadiga (muitas horas ao volante), estresse, calor, cansaço, desrespeito às leis de trânsito, o desrespeito de outros motoristas, álcool e drogas, e problemas pessoais.

A realidade apresentada pelo policial militar na condução de viaturas é, sem dúvida, caracterizada como atividade profissional em que a carga de trabalho corresponde às mesmas variáveis atribuídas como características do comportamento humano no trânsito, porém acrescentam-se também outros atributos, como o fato do veículo servir para atividades onde a atenção no trânsito precisa ser acrescida de outros elementos.

Existem algumas condições básicas para que se produzam comportamentos adequados no trânsito. Rozestraten¹⁰ enumera as seguintes:

- a) A presença de estímulos ou de situações que possam ser observadas e percebidas; quanto mais clara e menos ambígua a situação ou o estímulo, melhor poderá ser a adaptação comportamental em relação a ela;
- b) Um organismo em condições de perceber e de reagir adequadamente aos estímulos percebidos; portanto, um organismo sem deficiências sensoriais mentais ou motoras que prejudiquem sua reação; e
- c) Uma aprendizagem prévia dos sinais e das normas que devem ser seguidas para que este organismo saiba se comportar adequadamente no sistema complicado do trânsito.

⁹ ALMEIDA, N. D. V. Contemporaneidade x trânsito: reflexão psicossocial do trabalho dos motoristas urbanos. **Psicologia: Ciência e Profissão**. v. 1, n. 1, Brasília: CFP, 1991. Disponível em: <<http://www.scielo.br/>> Acesso em: 28 maio 2009.

¹⁰ Op. Cit., p. 17.

Essas informações se fazem necessárias para o entendimento acerca do conjunto de elementos que se inserem no comportamento humano quando em situações de acidentes de trânsito, já que, no Brasil, há uma relativa escassez de produção científica sobre essa temática, principalmente levando-se em consideração os aspectos psicológicos que influenciam no comportamento humano ao trânsito¹¹.

OS ACIDENTES DO TRÂNSITO NO BRASIL E OS DADOS SOBRE ACIDENTES COM POLICIAIS MILITARES NO ESTADO DO AMAZONAS

Diferentemente do que ocorre em países desenvolvidos, onde a sociedade faz um esforço considerável no sentido de controlar o trânsito, nos países em desenvolvimento esse fenômeno ainda é registrado como um problema cada vez maior. Marin e Queiroz¹² reforçam essa argumentação, salientando que, de acordo com o Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN), o Brasil é apontado como um dos países detentores dos piores e mais perigosos trânsitos do mundo, registrando índices correspondentes a um acidente para cada lote de 410 veículos circulando no País.

Os acidentes de trânsito, em função de sua proporção, são considerados como um problema de saúde pública, já que interfere nas variáveis sócio-econômicas e podem representar um custo anual perto de 1% a 2% do Produto Interno Bruto (PIB) em países menos desenvolvidos¹³.

Atualmente, se discute que nem mesmo o novo Código de Trânsito Brasileiro e as campanhas visando à conscientização de motoristas têm feito diminuir, em números relativos, os índices de acidente de trânsito, principalmente os que culminam com vítimas fatais. Por conta disso, o entendimento mais recorrente

¹¹ MARIN, L.; QUEIROZ, M. S. A atualidade dos acidentes de trânsito na era da velocidade: uma visão geral. **Cadernos de Saúde Pública**, v. 16, n. 1, Rio de Janeiro, jan./mar. 2000. Disponível em: <<http://www.scielo.br/>> Acesso em: 2 jun. 2009.

¹² Idem, p. 2

¹³ SODERLUND, N.; ZWI, A. B. Mortalidad por accidentes de tránsito en países industrializados y en desarrollo. **Boletín de la Oficina Sanitaria Panamericana**, 119:471-480, 1995. Disponível em: <<http://www.lilacs.br>> Acesso em: 15 maio 2009.

cristaliza-se no aspecto da atitude que o condutor demonstra diante dos riscos da direção de um veículo, já que, conforme apontam Dotta e Dotta (2002), trata-se, antes de tudo, de uma tarefa perceptiva¹⁴.

Em se tratando do comportamento humano que conduz a acidentes, pode-se identificar a quantidade de motoristas que, mesmo habilitados, não reagem bem diante de situações que a condução em meio ao trânsito pode suscitar. Isso pode representar uma lacuna que os critérios de avaliação psicológica utilizados no Brasil deixam transparecer, apesar de que, na visão de Alchieri, o estudo dos fatores inteligência, percepção e caráter tenham sido responsáveis pela definição de uma linha que se manteve por mais de cinquenta anos na condução da avaliação psicológica de condutores de veículos¹⁵.

Como se percebe nessa linha metodológica, os profissionais de Psicologia avaliaram os candidatos a motorista de todo o país, seguindo as regras dos órgãos de trânsito e as orientações dos seus respectivos órgãos de classe quando estes se manifestavam. Nesse contexto, identificam-se como raros os estudos sobre a validade de testes a partir da medida de comportamentos de condutores, que sejam metodologicamente aceitáveis e que possam auxiliar a tomada de decisão do psicólogo em considerar um candidato como apto ou inapto.

Em semelhante medida, o policial militar condutor de veículo passa por essas baterias, porém somente quando encontra-se em vias de obter o documento que lhe habilita para a condução. Nas corporações policiais, não se verifica a imposição a respeito de outros testes que podem comprovar a habilidade e competência para desenvolver tais atividades, a despeito de existirem cursos de direção defensiva e evasiva, ou até mesmo das corporações contarem com o apoio de núcleos de Psicologia em seus quadros.

¹⁴ DOTTA, A.; DOTTA, R. **Acidentes de trânsito**: como evitá-los. 4 ed, Porto Alegre: (s. e.), 2002.

¹⁵ ALCHIERI, J. C. Considerações sobre a prática da avaliação psicológica de condutores no Brasil. In: HOFFMAN, M. H.; CRUZ, R. M.; ALCHIERI, J. C. **Comportamento humano no trânsito**. São Paulo: Casa do Psicólogo, 2003.

Não obstante, deve-se lembrar que o próprio Código de Trânsito Brasileiro instituiu a discussão acerca do comportamento do motorista. Até então, o condutor, de certa forma, tinha se acostumado com a impunidade à medida que não existia uma legislação mais rigorosa nem formas eficazes de fiscalização.

Comparando esse quadro com o de acidentes envolvendo policiais militares na condução de viaturas, não se verificam registros de punições mais exemplares para os que se envolvem em acidentes. Em muitos casos, inclusive, o policial volta quase que imediatamente às suas atividades como condutor, mesmo enquanto o inquérito continua a se desenrolar.

A partir do momento em que o ser humano entra no seu veículo, seja de qualquer espécie, necessita recorrer a uma série de funções mentais, assumindo uma parcela de sua identidade que é a de motorista. Como cita Tonglet, o motorista basicamente irá utilizar sua inteligência corporal-cinestésica para manobrar e operar o veículo e suas inteligências pessoais para discernir e tomar decisões no sentido de realizar um deslocamento seguro desde sua origem até o seu destino. Cabe, então, discutir se essa característica é prioridade da aplicação dos testes psicológicos, principalmente aqueles que correspondem à análise do comportamento humano no trânsito¹⁶.

De acordo com Della Méa e Ilha, a metodologia usada no estudo da Psicologia do Trânsito é científica à medida que procura descobrir relações existentes entre estímulos e comportamentos. O comportamento humano é o principal causador de problemas no trânsito, por isso, convém estudar as causas de seu mau funcionamento e quais os processos que podem levar a uma disfunção do sistema homem-veículo-via¹⁷.

Esses mesmos autores afirmam ainda que “nem todos os motoristas que se

¹⁶ TONGLET, E. C. **BFM-1-Bateria de funções mentais para motorista**: testes de atenção. 2 ed. São Paulo: Vetor, 2002.

¹⁷ DELLA MÉA, C. P.; ILHA, V. D. Percepção de psicólogos do trânsito sobre a avaliação de condutores. In: HOFFMAN, M. H.; CRUZ, R. M.; ALCHIERI, J. C. **Comportamento humano no trânsito**. São Paulo: Casa do Psicólogo, 2003.

envolvem em acidentes com falhas humanas apresentam traços que podem ser detectados em testes psicológicos”. A avaliação psicológica só é capaz de detectar pessoas claramente inaptas para dirigir, pois os testes não permitem avaliações precisas e só podem eliminar (temporariamente) candidatos no extremo da curva de aptidão¹⁸.

Identifica-se, portanto, que essa verificação da inaptidão é também manifestada no modo de agir das corporações que possuem condutores de veículos em seus quadros. A PMAM utiliza como parâmetro para que um indivíduo seja considerado apto a conduzir viaturas o critério de possuir habilitação fornecida por órgão regulador do trânsito, não se percebendo a consideração acerca de outros elementos que possam considerar se este indivíduo possui dimensões específicas construídas a partir das variáveis que incidem sobre o comportamento no trânsito.

A questão sobre a avaliação psicológica recai novamente sobre os resultados de um instrumento e sua pertinência na medida de padrões comportamentais normais, ou seja, sobre o funcionamento anormal de personalidade, sem, portanto, centrar-se no esclarecimento de quais os pontos a identificar como criteriosos para avaliação e seleção de um motorista que pudesse ser normal.

Na opinião de Sandrini, os testes psicológicos são instrumentos que produzem resultados confiáveis. Em sua grande maioria, são testes psicométricos, ou seja, medidas do comportamento humano que se enquadram dentro da teoria quantitativa em ciências. Isso implica que eles pressupõem e se fundamentam no conhecimento dos fundamentos da medida em ciências, da teoria da medida e, mais particularmente, da teoria da medida em psicologia¹⁹.

São vários os testes que se podem valer os profissionais de Psicologia para mensurar as áreas comportamentais dos indivíduos que atuam no trânsito. Existe o

¹⁸ Idem, p. 34

¹⁹ SANDRINI, R. **Exame psicológico integrado para examinadores/peritos**. Manaus: Universidade do Amazonas, 2002. APOSTILA.

teste palográfico²⁰, os que mensuram especificamente as habilidades necessárias para conduzir um veículo através de coordenação bi-manual e equilíbrio psíquico, chamados Testes Projetivos de Personalidade - como o Wartegg²¹ e o Zulliger²², entre outros.

Tonglet explica que outro teste utilizado é o BFM, que consiste em um conjunto de instrumentos psicológicos que tem por finalidade investigar as funções mentais que se encontram implícitas no ato de dirigir. Visa estabelecer uma investigação, avaliação, classificação e padronização das funções psíquicas consideradas fundamentais para dirigir um veículo e assim elevar as funções psíquicas naturais (atenção, memória e raciocínio) a um nível superior, tornando-as reestruturadas e direcionadas a uma determinada atividade, a de motorista²³.

A aplicação dos instrumentos psicológicos visa basicamente a avaliações psicológicas que podem determinar se determinado sujeito está apto ou não a ser portador da Carteira Nacional de Habilitação (CNH). No entanto, outros instrumentos de avaliação que se relacionam com os problemas de trânsito, vêm sendo aplicados, como o Inventário de Expressão de Raiva como Estado e Traço (STAXI), cuja sigla deriva do original *State Trait Anger Expression Inventory*, desenvolvido por Charles Spielberger, que aborda a mensuração do sentimento de raiva em motoristas.

São, portanto, instrumentos que podem servir para avaliar as dimensões do comportamento pertinente ao policial militar condutor de viaturas. Contudo, em se

²⁰ O teste palográfico objetiva avaliar o perfil da personalidade através da análise dos traçados gráficos, sendo utilizado em testes psicotécnicos para a condução de veículos desde a década de 1980. É considerada uma técnica medidora projetiva de movimento expressivo, podendo ser entendida como uma avaliação da personalidade com base na expressão gráfica (VISÃO GERAL..., 2003)

²¹ Trata-se de uma técnica de investigação da personalidade através de desenhos obtidos por meio de uma variedade de pequenos elementos gráficos que servem como uma série de temas formais a serem desenvolvidos pelo indivíduo de maneira pessoal (VISÃO GERAL..., 2003).

²² Teste aplicado através da interpretação integrada de três pranchas (aspectos primitivos da personalidade; afetividade/emoções; e relacionamento), que propicia uma visão aprofundada da personalidade humana, seja em sua estrutura ou em sua dinâmica, especialmente em relação aos seus aspectos afetivo-emocionais, bem como em termos de intelectualidade, pensamento, objetivos de vida, sociabilidade, relacionamento interpessoal, entre outros (VISÃO GERAL..., 2003).

²³ Op. Cit.

tratando desse profissional, deve-se primeiro buscar os elementos representativos dos aspectos legais. Isso porque, no entendimento geral, o policial em serviço, mesmo que esteja em missão emergencial, com os sinais de alerta ligados, necessita observar as regras de trânsito como um todo, além das próprias condições ambientais que se apresentam nas vias.

No que diz respeito ao conhecimento, a argumentação é de que o condutor policial, em igual medida do condutor civil, deve deter os específicos para a condução de veículos, o que inclui regras de trânsito, procedimentos de direção defensiva e primeiros socorros, como condição *sine qua non*. Na questão da prática, Günther a descreve como uma habilidade que se adquire no decorrer do tempo. Justifica-se, portanto, o fato de que, para obter uma concessão de permissão para dirigir um veículo motorizado, o candidato a motorista precisa demonstrar que possui um certo número de treino, através de prova prática²⁴.

Quanto às atitudes, esta se insere no âmbito da prontidão, presteza ou disposição de utilizar o conhecimento e a prática em benefício de um comportamento no trânsito, de tal modo que nenhuma pessoa seja prejudicada, colocada em perigo, impedida ou incomodada mais do que o necessário.

Quanto à segurança coletiva, esta diz respeito à velocidade, distâncias, tempos e, de forma mais abrangente, emoções, pensamentos, organizações perceptivas, processamento da informação, todos esses traduzidos na concepção de “comportamentos de alto e de baixo risco”²⁵.

No caso específico de policiais militares, notadamente os incumbidos pela direção de viaturas operacionais, pode-se incluir alguns elementos essenciais. Tratando dessa questão, Cruz et al. citam a questão da “competência no trabalho”, que implica na exigência de determinados comportamentos para lidar com eventos

²⁴ GÜNTHER, H. Ambiente, Psicologia e trânsito: reflexões sobre uma integração necessária. In: HOFFMAN, M. H.; CRUZ, R. M.; ALCHIERI, J. C. **Comportamento humano no trânsito**. São Paulo: Casa do Psicólogo, 2003.

²⁵ PERFEITO, J.; HOFFMAN, M. H. Marketing social e circulação humana. In: HOFFMAN, M. H.; CRUZ, R. M.; ALCHIERI, J. C. **Comportamento humano no trânsito**. São Paulo: Casa do Psicólogo, 2003, p. 90.

cotidianos e um grau de desenvolvimento destes comportamentos que, ao serem aperfeiçoados, vão determinando outros níveis de desempenho²⁶.

Além dos níveis de competências, prática e atitudes, Pereira incorpora no proceder de determinadas atividades – e aqui pode-se incluir a categoria policial – a aptidão, a habilidade e a perícia. Todos esses elementos, em maior ou menor grau, podem ser estudados de modo geral ou isoladamente quando se trata do comportamento no trânsito²⁷.

Não obstante, o trabalho de um policial militar condutor de viaturas operacionais demanda a integração desses elementos, já que determinadas condições de trabalho levam à tomada de atitudes específicas. Percebem-se essas condições quando da condução em vias para o atendimento a ocorrências, em que há uma clara necessidade do policial em utilizar todos eles para a realização da atividade proposta.

Registre-se, no entanto, que os policiais selecionados na corporação policial militar costumam ser escolhidos entre aqueles tidos como aptos para o desempenho das atividades de policiamento ostensivo. Além disso, há o aspecto relacionado ao interesse manifestado desses candidatos para exercer a função²⁸.

Mesmo em situações que correspondam ao envolvimento de policiais militares em acidentes de trânsito, apresenta-se uma preocupação excessiva com os aspectos técnicos de verificação da culpabilidade e apuração de danos materiais. Nosso entendimento é de que policiais militares suscitariam tratamentos diferenciados, já que, além do peso da atribuição relativa à carga de trabalho, outros fatores se impõem como relevantes, em função da atipicidade da função.

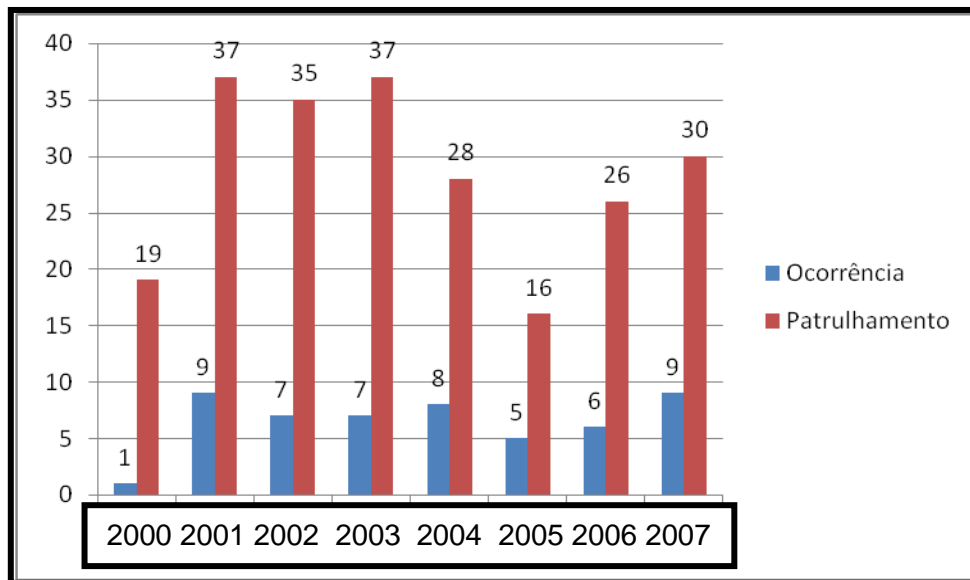
Essa preocupação corresponde a uma realidade que as estatísticas escondem

²⁶ CRUZ, R. M.; HOFFMAN, M. H.; KLÜSENER, C. S. Competências sociais e técnicas dos psicólogos que realizam avaliação de condutores. In: HOFFMAN, M. H.; CRUZ, R. M.; ALCHIERI, J. C. **Comportamento humano no trânsito**. São Paulo: Casa do Psicólogo, 2003, p. 191.

²⁷ PEREIRA, E. R. **Fundamentos de ergonomia e fisioterapia do trabalho**. Rio de Janeiro: Taba, 2002.

²⁸ VEDANA, E. A. **Acidentes de trânsito com viaturas no policiamento ostensivo do 4º BPM, nos anos de 1996 a 1998**. Trabalho de Conclusão de Curso de Avançado de Administração da Polícia Militar. Academia de Polícia Militar. Porto Alegre: 1999.

no universo policial militar. De acordo com Vedana, no período compreendido entre 2000 a 2007, ocorreram 280 acidentes de trânsito envolvendo policiais militares em Manaus, sendo 52 em situações de atendimento a ocorrências e 228 em situações de patrulhamento²⁹.



Fonte: Gabinete de Perícia de Trânsito da PMAM

Gráfico 1. Circunstâncias de envolvimento com acidentes de trânsito

Em todos os acidentes que envolvem policiais militares, são conduzidos Inquéritos Técnicos (ITs), cuja finalidade maior é de verificar a possibilidade de recuperação ou não do material, os custos que demandariam esses reparos, bem como as causas determinantes e responsabilidades.

Nesse documento, são expressos os resultados do exame pericial em relação ao bem danificado, realizado por perito habilitado. Indica a exata situação encontrada, informando se foram ou não constatadas falhas mecânicas nos sistemas apurados, que possam sugerir implicações com os danos causados. Ao mesmo tempo, o resultado da investigação deve se dirigir para identificar se o sinistro foi decorrente de causas pessoais ou materiais, além de apresentar a opinião dos avaliadores quanto à conveniência ou não da reparação do bem.

Como se observa, nem na literatura nem tampouco na condução

²⁹ Op. Cit.

administrativa sobre acidentes de trânsito envolvendo policiais em serviço se percebe uma preocupação com as dimensões do comportamento do policial militar em relação às variáveis que interferem no ato de dirigir viaturas, principalmente nos casos em que esses condutores possam demonstrar atributos que possam estar relacionados com mudanças comportamentais, e que possa influir na montagem de equipes para o atendimento ostensivo das ações de policiamento.

MÉTODO

Realizou-se um estudo de abordagem dedutiva, a partir de elementos representativos da realidade vivenciada pelos participantes da pesquisa. O direcionamento dado para os procedimentos de execução da pesquisa seguiram a linha comparativa, de natureza qualitativa e com finalidade descritiva. Escolheu como população o universo de condutores de viaturas policiais e oficiais que conduzem ou já conduziram ITs. A amostra ficou situada em 30 (trinta) policiais condutores e 05 (cinco) oficiais.

Para a coleta de dados, foram utilizados dois roteiros de entrevista estruturada, um para cada grupo de informante, os quais foram devidamente esclarecidos quanto ao teor da pesquisa e seus aspectos de confidencialidade quanto à divulgação de informações pessoais. A análise dos dados foi feita a partir da interpretação das falas dos participantes, sendo correlacionadas com os principais pressupostos teóricos adotados na pesquisa.

RESULTADOS

Os principais resultados da pesquisa, separados por categorias de informações, estão representados pela percepção dos participantes quando aos critérios de pesquisa adotados. Nesse sentido, as categorias foram agrupadas na seguinte ordem.

Situações de patrulhamento

O principal motivo de acidentes de trânsito envolvendo policiais militares, na percepção dos próprios, se refere à “falta de atenção” do condutor. Essa falta de atenção é representada por diversos fatores que interferem no cuidado ao conduzir o veículo. Encontram-se categorizados os seguintes aspectos: conversas ao celular promovidas pelos acompanhantes que se encontram no interior do veículo; conversas paralelas entre esses integrantes; sistema de rádio das viaturas; palpites repentinos sobre movimentação nas vias; além de outros aspectos que, se não ligados ao fator comportamental de forma exclusiva, também interferem, já que a atenção pode ser desviada caso elementos pertencentes às condições das vias se façam presentes.

É o caso, principalmente, dos buracos nas vias principais e nas vias secundárias, seguidos pelo asfalto em má condição, areia e óleo na pista, chuva e sinalização das vias periféricas. A manutenção dos veículos também preocupa e se coloca como condição para a mudança brusca de comportamento, onde o condutor tem que desviar sua atenção para uma possível resolução do problema. É o caso da manutenção das viaturas onde, no caso específico da PMAM, são relatadas situações em que o sistema de frenagem das viaturas deixa a desejar.

No caso de situações de patrulhamento, o critério velocidade não é tido como relevante, uma vez que há um limite de velocidade indicado como seguro para a realização dessa tarefa. Não obstante, e tendo em vista o maior número de acidentes nessa condição, sustenta-se que o desvio de atenção, como o próprio relaxamento do condutor, conversas paralelas e rádio são os principais itens apontados como possibilidade de ocorrência de acidentes.

Situações de atendimento a ocorrências

Nessas circunstâncias, o item velocidade passa a ser preponderante, porém, há uma ressalva quanto à atenção redobrada dos condutores, onde esses passam a se preocupar mais com a direção defensiva que, somada às condições das vias, a

manutenção das viaturas e o despreparo de motoristas civis para dar fluxo à viatura, passam a representar os fatores mais evidentes para a ocorrência de acidentes de trânsito.

Como se trata de uma atividade em que a rotina do policial militar se altera drasticamente, levando-se em conta a necessidade em atingir o objetivo da missão, a literatura considera que há um elevado nível de estresse, e o próprio organismo busca uma homeostase, procurando adequar o indivíduo a esse tipo de situação. Pode-se considerar, portanto, que a condição de risco altera o comportamento do indivíduo, mas o seu equilíbrio interno faculta a este a condição de maior atenção e cuidado com as vidas que estão em jogo no momento.

Agressividade e outros fatores na condução de veículo policial

Tanto na situação de patrulhamento quanto no atendimento a ocorrências, o policial condutor de viaturas se expõe a mecanismos que conduzem a graus elevados de agressividade. Essa característica, registre-se, é um componente usual na condução de veículos por qualquer motorista, seja aquele que se desloca em rapidez, seja aquele preso nos engarrafamentos cotidianos nos grandes centros urbanos.

Como a agressividade é um elemento que altera substancialmente o comportamento, podendo levar a níveis de interferência na atenção ao conduzir o veículo, os participantes declararam não estarem imunes a esse fenômeno. Em Manaus, face à limitação do espaço nas vias, dos constantes engarrafamentos e da falta de civilidade de alguns motoristas, pode ser um fator importante que justifique a ocorrência de acidentes.

Principalmente no atendimento a ocorrências, em que o fator emergencial é visivelmente preponderante, a agressividade pode ser manifestada pelo fato do trânsito não ceder espaço para a circulação dos veículos. Tendo, portanto, o intuito de sua missão prejudicado por terceiros, os policiais podem manifestar sua agressividade para cima de outros motoristas.

Essa é uma condição que teria de ser analisada antecipadamente à montagem das equipes. Os próprios participantes declararam que não se pode simplesmente dar

a qualquer pessoa a condição de condutor, se esta não tem o controle emocional suficientemente sustentado para enfrentar essas situações adversas no trabalho, o que pode resultar na ineficácia do serviço e na possibilidade de acidentes.

Quanto a outros fatores de ordem emocional, extrínsecos à personalidade do condutor, tem-se que problemas de ordem pessoal, apesar de não representarem unanimidade nas falas dos participantes, podem ser considerados como potencializadores a acidentes, já que, nessas condições o indivíduo não consegue se concentrar efetivamente em suas ações, face às pressões de natureza externa a este. Problemas de ordem pessoal são perfeitamente justificáveis para a expressão de comportamentos agressivos e estes, por sua vez, podem se incluir nos acidentes de trânsito.

Percepção de encarregados de ITs

Nessa parte da pesquisa, a intenção maior foi de conhecer qual o tratamento dispensado pela corporação para avaliar o emocional dos indivíduos que se envolvem com acidentes de trânsito. Pegando-se as falas dos oficiais responsáveis pela condução dos ITs, identifica-se que até o presente momento não há essa preocupação, já que os inquéritos seguem padrões formais de procedimentos, e visam fundamentalmente a apontar a culpabilidade no acidente e diagnosticar a magnitude do dano causado.

Ainda assim, os participantes declaram que seria de bom alvitre que fossem estabelecidos critérios, até mesmo nos próprios ITs, que pudessem servir de base correlacional para a identificação do estado emocional e do comportamento dos condutores de viaturas. No entanto, salientam de forma mais expansiva que seria uma obrigação do comandante das equipes em verificar o estado emocional dos indivíduos escalados para atuarem nessas condições.

Muitos criticam a montagem do serviço, em que não observa a preocupação em verificar se o policial escalado para tal se encontra em condições de atuar nessa jornada. A preocupação maior, portanto, é com a quantidade de indivíduos e

viaturas rodando, do que quanto ao aspecto qualitativo, de perscrutar a condição do condutor.

Considera-se, portanto, que essas medidas corresponderiam a medidas preventivas, na medida em que se estaria colocando pessoas na condução de viaturas que se encontrassem fortalecidas emocionalmente, reduzindo, portanto, a possibilidade de envolvimento em acidentes de trânsito.

E nas situações em que o condutor se envolve em acidentes de trânsito, a análise do aspecto comportamental seria importante para conduzir os procedimentos visando à saúde, ao bem-estar e à qualidade de vida do indivíduo, já que, em muitas situações, o comportamento ao trânsito pode ser alterado em função de um envolvimento dessa natureza.

O que se percebe é que o tratamento dado ao condutor envolvido em acidente costuma relegar as questões relacionadas ao estado emocional do policial militar. Por todos os aspectos apontados nesta pesquisa, é relevante destacar que a análise dos fatores que incidem sobre o comportamento humano no trânsito deva ser tratada de modo a representar uma realidade que se tem como recorrente, na medida em que os acidentes envolvendo viaturas e policiais militares são uma realidade que não pode ser desprezada.

CONCLUSÃO

Assim como motoristas civis que se envolvem em acidentes podem sofrer desequilíbrios que os atrapalhem em seu ato de conduzir veículos, também policiais se submetem a estes, o que evidencia a necessidade de um olhar mais acurado sobre os aspectos que ensejam possibilidades de se envolver em acidentes de trânsito.

No momento, não há uma preocupação por parte dos órgãos responsáveis da PMAM em direcionar investigações acerca do aspecto emocional dos envolvidos em acidentes, registrando-se, inclusive, contumácia de alguns indivíduos quanto a essa questão.

Não obstante, pelo observado na literatura, não se pode simplesmente desconsiderar os fatores observáveis do comportamento humano no trânsito, muito menos deixar de perceber algumas variáveis emocionais que influem nesse ato. Dessa maneira, entende-se que medidas de avaliação psicológica de condutores de viaturas policiais podem ajudar a minimizar o número de acidentes envolvendo esses indivíduos.

Como recomendações finais, estima-se que a verificação dos estados emocionais pode ser conduzida, nos moldes como apresentado nos relatos dos participantes da pesquisa, a partir de observações preliminares quando da montagem dos serviços, e esses estados merecem reforço se os indivíduos se envolverem em acidentes, minimizando-se, dessa forma, a possibilidade de envolvimento em outros acidentes.

Para tanto, a instituição pode se servir do auxílio do núcleo de Psicologia da Polícia Militar, no sentido de traçar estratégias visando à identificação de perfis adequados para a escolha de policiais militares que irão servir na condução de viaturas.

Essa condição pode ser obtida através dos testes psicológicos identificados na literatura como passíveis de mensuração dos níveis psíquicos e emocionais de tais indivíduos.

Pode-se também efetuar um reprocessamento na condição do condutor que se envolve em acidentes, buscando uma conscientização acerca do ato de conduzir um veículo dessa natureza e em condições diferenciadas do motorista comum. Trata-se, portanto, de uma reeducação e de um fortalecimento emocional que pode contribuir para que esse policial aja com mais cautela e prudência no trânsito.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ALCHIERI, J. C. Considerações sobre a prática da avaliação psicológica de condutores no Brasil. In: HOFFMAN, M. H.; CRUZ, R. M.; ALCHIERI, J. C. **Comportamento humano no trânsito**. São Paulo: Casa do Psicólogo, 2003.

ALMEIDA, N. D. V. Contemporaneidade x trânsito: reflexão psicossocial do trabalho dos motoristas urbanos. **Psicologia: Ciência e Profissão**. v. 1, n. 1, Brasília: CFP, 1991. Disponível em: <<http://www.scielo.br/>> Acesso em: 28 maio 2009.

BRASIL. Senado Federal. **Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997**. Institui o Código de Trânsito Brasileiro. Brasília: DOU, 1997.

CRUZ, R. M.; HOFFMAN, M. H.; KLÜSENER, C. S. Competências sociais e técnicas dos psicólogos que realizam avaliação de condutores. In: HOFFMAN, M. H.; CRUZ, R. M.; ALCHIERI, J. C. **Comportamento humano no trânsito**. São Paulo: Casa do Psicólogo, 2003.

DELLA MÉA, C. P.; ILHA, V. D. Percepção de psicólogos do trânsito sobre a avaliação de condutores. In: HOFFMAN, M. H.; CRUZ, R. M.; ALCHIERI, J. C. **Comportamento humano no trânsito**. São Paulo: Casa do Psicólogo, 2003.

DOTTA, A.; DOTTA, R. **Acidentes de trânsito: como evitá-los**. 4 ed, Porto Alegre: (s. e.), 2002.

DUARTE, T. O. Avaliação psicológica de motoristas. In: HOFFMAN, M. H.; CRUZ, R. M.; ALCHIERI, J. C. **Comportamento humano no trânsito**. São Paulo: Casa do Psicólogo, 2003.

GÜNTHER, H. Ambiente, Psicologia e trânsito: reflexões sobre uma integração necessária. In: HOFFMAN, M. H.; CRUZ, R. M.; ALCHIERI, J. C. **Comportamento humano no trânsito**. São Paulo: Casa do Psicólogo, 2003.

LEITE, P. R. **Metodologia do trabalho científico**. 2008. Disponível em: <<http://www.meusite.mackenzie.com.br/>> Acesso em: 1 ago. 2009.

LEMES, E. C. Trânsito e comunidade: um estudo prospectivo na busca pela redução de acidentes. In: HOFFMAN, M. H.; CRUZ, R. M.; ALCHIERI, J. C. **Comportamento humano no trânsito**. São Paulo: Casa do Psicólogo, 2003.

MACHADO, A. P. Um olhar da Psicologia Social sobre o trânsito. In: HOFFMAN, M. H.; CRUZ, R. M.; ALCHIERI, J. C. **Comportamento humano no trânsito**. São Paulo: Casa do Psicólogo, 2003.

MARIN, L.; QUEIROZ, M. S. A atualidade dos acidentes de trânsito na era da velocidade: uma visão geral. **Cadernos de Saúde Pública**, v. 16, n. 1, Rio de Janeiro,

jan./mar. 2000. Disponível em: <<http://www.scielo.br/>> Acesso em: 2 jun. 2009.
PEREIRA, E. R. **Fundamentos de ergonomia e fisioterapia do trabalho**. Rio de Janeiro: Taba, 2002.

PERFEITO, J.; HOFFMAN, M. H. Marketing social e circulação humana. In: HOFFMAN, M. H.; CRUZ, R. M.; ALCHIERI, J. C. **Comportamento humano no trânsito**. São Paulo: Casa do Psicólogo, 2003.

ROZESTRATEN, R. J. A. **Psicologia do trânsito: conceitos e processos básicos**. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 1988.

SANDRINI, R. **Exame psicológico integrado para examinadores/peritos**. Manaus: Universidade do Amazonas, 2002. APOSTILA.

SODERLUND, N.; ZWI, A. B. Mortalidad por accidentes de tránsito en países industrializados y en desarrollo. **Boletín de la Oficina Sanitaria Panamericana**, 119:471-480, 1995. Disponível em: <<http://www.lilacs.br>> Acesso em: 15 maio 2009.

TONGLET, E. C. **BFM-1-Bateria de funções mentais para motorista: testes de atenção**. 2 ed. São Paulo: Vetor, 2002.

VEDANA, E. A. **Acidentes de trânsito com viaturas no policiamento ostensivo do 4º BPM, nos anos de 1996 a 1998**. Trabalho de Conclusão de Curso de Avançado de Administração da Polícia Militar. Academia de Polícia Militar. Porto Alegre: 1999.

VISÃO GERAL DE TESTES PSICOLÓGICOS. Apostila. Rio de Janeiro: Faculdade Estácio de Sá, 2003. Disponível em: <<http://www.estacio.br/site/psiconsult/cursos>> Acesso em: 8 jul. 2009.

WISNER, A. **A inteligência no trabalho: textos selecionados de ergonomia**. São Paulo: FUNDACENTRO, 1994.

A ATIVIDADE FÍSICA COMO INSTRUMENTO DE COMBATE AO ESTRESSE E MELHORIA DA QUALIDADE DE VIDA DO POLICIAL MILITAR DE MT

Anderson Luiz da Silva¹.

RESUMO

Buscou-se comprovar a importância cada vez maior da atividade física, com objetivos específicos (educação física - treinamento físico, etc.), para melhoria da qualidade de vida do policial militar. A atividade física é fator preponderante para redução dos níveis de estresse em que se encontram os policiais militares de Mato Grosso. Em 2009 uma pesquisa de natureza qualitativa e comparativa envolveu 60 policiais militares do BOPE e QCG/PMMT de ambos os sexos, idade entre 25 e 35 anos e com 10 anos de profissão. Optou-se pela elaboração de dois questionários, com questões fechadas com Levantamento de Fonte de Estresse e outro com Inventário de Sintomas de Estresse para Adulto (Lipp) com dois quadros de perguntas fechadas, relativo às fases do estresse I Alerta, II Ultrapassado Alerta e III - Resistência ou Exaustão. Após a análise dos dados verificou-se a alta incidência do estresse, manifestada pelos policiais militares pesquisados. Com os resultados obtidos, pode-se concluir que policiais militares que praticam atividade física estão menos suscetíveis ao estresse e aqueles que pouco, ou não pratica a atividade física estão mais vulneráveis. Assim, pode-se asseverar que a atividade física é muito útil na redução do estresse, além de melhorar o organismo, músculos, articulação e ossos.

Palavras-chave: *Estresse - Policial Militar - Atividade Física.*

ABSTRACT

We tried to prove the growing importance of physical activity, with specific goals (physical education - physical training, etc.), to improve the quality of life of the military police. Physical activity is a major factor in reducing levels of stress that are the military police of Mato Grosso factor. In 2009 a qualitative and comparative nature involved 60 military police BOPE and QCG / PMMT of both sexes, aged between 25 and 35 years and with 10 years in the profession. We opted for the development of two questionnaires with closed questions with Survey Source of Stress and another with Stress Symptoms Inventory for Adult (Lipp) with two frames of closed questions relating to stress phases Alert I, II and Surpassed Alert III - Resistance and Exhaustion. After analyzing the data, there was a high incidence of stress, manifested by the military police investigated. With the results, we can conclude that military police who engage in physical activity are less susceptible to stress and those little, or not practice physical activity are more vulnerable. Thus, one can assert that physical activity is very helpful in reducing stress, and improving the body, muscles, joint and bones.

Keywords: *Stress - Military Police - Physical Activity.*

¹ Oficial da Polícia Militar do Estado de Mato Grosso, Especialista em Gestão de Segurança Pública (APMCV/UNEMAT), graduado em Curso de Formação de Oficiais (APMCV).

INTRODUÇÃO

Através dos resultados de uma pesquisa realizada pelo Ambulatório da PMMT em Cuiabá/MT no ano de 2009, junto a um grupo de Policiais Militares, aparentemente revela que a “tropa” está “fora de forma” e já com indícios de início de doenças relacionadas ao sedentarismo.

A escolha dessa temática vem ao encontro da necessidade de se saber mais sobre a importância da “atividade física como instrumento de combate ao estresse e melhoria da qualidade de vida do Policial Militar de MT”.

Sabe-se, que a função Policial Militar tanto operacional como administrativo, é considerada uma das profissões mais estressantes. Será que é devido à elevada demanda de serviços interno (quartel) e/ou externo (sociedade)?

Diante dessa problemática, surgem questionamentos como: quais seriam os fatores desencadeadores desse estresse?

Uma das hipóteses levantadas foi a de que “o poder público, a sociedade, a relação Policial Militar e seus superiores têm contribuído para esse problema”.

Por isso, o objetivo deste trabalho é o levantamento de dados comprobatórios, tendo como parâmetro o comparativo de estresse do Policial Militar de MT; mensurando o nível de estresse dos Policiais Militares que praticam frequentemente atividades físicas, daqueles que não pratica com tanta frequência e também daqueles que se declararam sedentários.

Este artigo está assim distribuído: A primeira parte discorre sobre a atividade física do Policial Militar; já a segunda parte se desenvolve visando contextualizar o estresse como um todo, cujo objetivo é este trabalho.

Ao discorrer a segunda parte surgiu também a necessidade de se pensar na qualidade de vida do Policial Militar num sentido mais amplo.

A terceira parte destinou-se a metodologia, finalizando com os resultados e discussão, e, por último às considerações finais.

1 ATIVIDADE FÍSICA

1.1 ASPECTOS HISTÓRICOS DA EDUCAÇÃO FÍSICA, ESPORTES E ATIVIDADES FÍSICAS.

No início do século XX, a Educação Física no Brasil sofreu um grande impacto na definição do conteúdo enquanto área de conhecimento, com a introdução dos esportes modernos. Em 1920 se iniciou a escolarização que representou a explicitação de um projeto educacional, cuja configuração fica mais clara nos anos 1930 (GEBARA, 1992).

Ao comentar as perspectivas históricas para a Educação Física e os esportes no Brasil, Gebara (1992) evidencia o significado do termo Educação Física, para os autores do século passado e possíveis significados na atualidade. Na Europa do século XVIII e início do século XIX, foi ampliada conceitualmente de saúde pública. Com a consolidação das instituições políticas e do próprio Estado Nacional, a Educação Física é apontada como um campo de conhecimento situado tanto na educação quanto nas ciências médicas.

1.2 CONCEPÇÕES EPISTEMOLÓGICAS EMERGENTES

O campo das ciências da Atividade Física é definida por Bouchard *et al.* (1992) como uma área dedicada à compreensão de aspectos da atividade humana (biológico, físico, de comportamento e social) e à aplicação desta compreensão no intuito de satisfazer às necessidades da população (homens e mulheres, capazes e deficientes; crianças e adultos).

1.3 DEFINIÇÃO DE ATIVIDADE FÍSICA POLICIAL MILITAR

É a preparação organizada da condição física total do Policial Militar, por meio de atividades físicas regulares e controladas pedagogicamente (BARBOZA, 2002, p. 10).

1.4 OBJETIVOS DA ATIVIDADE FÍSICA POLICIAL MILITAR

- Proporcionar a manutenção preventiva de saúde do Policial Militar;
- Desenvolver, manter ou recuperar a condição física total do Policial Militar;
- Cooperar no desenvolvimento das qualidades morais e profissionais do Policial Militar (BARBOZA (2002, p. 10).

Dentro da atividade física do Policial Militar, existem pelo menos seis teorias diferentes que incluem um sentimento de: autocontrole e autoconfiança maiores; interação social; “interrupção” do estresse regular da vida; alterações químicas e estruturais do cérebro; neurotransmissores² cerebrais; e elevação dos opiáceos³ corporais.

1.5 APTIDÃO FÍSICA E CAPACIDADE FÍSICA DE TRABALHO

A Aptidão física geral de um indivíduo é a capacidade de realizar um trabalho físico no dia-a-dia, sem prejuízo do equilíbrio biológico, psicológico e social.

1.6 PROMOÇÃO DE SAÚDE E ATIVIDADE FÍSICA

Nas últimas décadas, apesar da diminuição da mortalidade e o incremento da expectativa de vida, cada vez mais cresce a prevalência das doenças crônicas não transmissíveis e de outros distúrbios, resultados de condutas nocivas à saúde. O baixo nível de aptidão física das populações ao redor do mundo aumentou a prevalência de mortalidade precoce causada por enfermidades da civilização, demonstrando que o sedentarismo, como estilo de vida, pode ser maléfico para o indivíduo e potencialmente prejudicial à sociedade.

O estilo de vida ativo exerce um impacto positivo em muitos aspectos de saúde individual e coletiva, nas diversas fases da vida. Dentre os fatores comportamentais mais associados à saúde estariam inclusos hábitos alimentares, o controle do estresse e a atividade física regular.

1.7 BENEFÍCIOS DA ATIVIDADE FÍSICA

² **Neurotransmissores** são substâncias químicas produzidas pelos neurônios, as células nervosas. Por meio delas, podem enviar informações a outras células. Podem também estimular a continuidade de um impulso ou efetuar a reação final no órgão ou músculo alvo.

³ Os **opiáceos** são substâncias derivadas do ópio e, portanto, estão incluídos na classe dos opióides-grupo de fármacos que atuam nos receptores opióides neuronais. Eles produzem ações de insensibilidade à dor (analgesia) e são usados principalmente na terapia da dor crônica e da dor aguda de alta intensidade. Produzem em doses elevadas euforia, estados hipnóticos e dependência e alguns (morfina e heroína) são usados como droga recreativa de abuso.

Fisiológicos: diminuição da pressão arterial; controle do peso corporal; melhora da mobilidade articular; melhora a resistência à insulina; melhora o perfil dos lipídeos; melhora a força muscular; aumenta a densidade óssea e melhora resistência física.

Psicossociais: aumenta a auto-estima; Alivia o estresse; Melhora a auto-imagem; Diminui a depressão; Mantém a autonomia e Reduz o isolamento.

A nova recomendação de atividade física como forma de promover saúde na população sugere que os indivíduos deveriam realizar atividade física leve ou moderada por pelo menos 30 minutos por dia, na maioria dos dias da semana – se possível todos os dias – de forma contínua ou acumulada.

2 ESTRESSE X QUALIDADE DE VIDA

2.1 CONSIDERAÇÕES GERAIS

Essa é a Era das grandes realizações e conquistas – a preocupação excessiva com a profissão - leva o indivíduo a uma má qualidade em sua vida emocional, pois vive sobre pressão psicológica. Seria uma cadeia – indivíduo com problemas no trabalho - influenciando no próprio trabalho e no seu ambiente familiar.

Essas verdades podem levar o indivíduo a ter medo do futuro, sentir-se incapaz, desprotegido, gerando nele, possivelmente, um estado de impotência emocional, baixa-estima, cansaço – estaríamos diante do estresse.

2.2 ESTRESSE: AFINAL, O QUE É ISSO?

O estresse é “um conjunto de relações que o organismo desenvolve ao ser submetido a uma situação que exige esforço para adaptação” (SELYE, 1965).

2.2.2 CONSEQUÊNCIAS DO ESTRESSE

Os distúrbios causados pelo *estresse*, devido a um desgaste emocional, podem trazer consequências graves para o indivíduo, se ele, uma vez consciente das alterações ocorridas no seu organismo, não tomar iniciativa para controlar os agentes estressores.

Seria o estresse um vício? Não um vício, que é um hábito prejudicial, mas um fator positivo à medida que leva o indivíduo a ser produtivo.

2.3 ESTRESSE NO TRABALHO

As dificuldades que são enfrentadas no ambiente de trabalho estão acompanhadas de manifestações de vários tipos: tremores ou sensação de fraqueza; tensão ou dor muscular; dor de cabeça; irritabilidade; impaciência; fadiga; falta de concentração e alterações de memória; pesadelos; impotência sexual; vista cansada e desinteresse.

2.5 FATORES QUE LEVAM O INDIVÍDUO AO ESTRESSE NO TRABALHO

Instabilidade no trabalho, apoiada na recessão; Problemas financeiros; Carga excessiva de trabalho; Pressões psicológicas; Aumento de volume de trabalho (quando a carga de trabalho excede a condição de resistência do indivíduo);

2.6 FASES DA EVOLUÇÃO

O estresse é um processo. Não surge num passe de mágica. O seu desenvolvimento vai depender da resistência psicológica do indivíduo, da sua personalidade, do seu modo de perceber as coisas que se passa a sua volta.

1ª fase - o indivíduo não percebe o que se passa dentro dele. É um movimento inconsciente. Ele pode se mostrar mal-humorado, agressivo, inquieto.

2ª fase - a tendência do organismo é adaptar-se e permitir que esse estado de desequilíbrio permaneça podendo os sintomas iniciais agravar-se, favorecendo um quadro permanente de tensão.

2.7 QUALIDADE DE VIDA

2.7.1 Definições

A qualidade de vida no trabalho, portanto, constitui-se na peça chave do desenvolvimento humano enquanto profissional, pois é nas organizações que ele, como trabalhador, encontra seu sucesso ou sua frustração. Cabe às instituições o cuidado da criação de mecanismos capazes de proporcionar ao trabalhador uma esperança de vida melhor.

2.7.2 Viver com qualidade de vida: desafio para o século XXI

As pessoas têm adotado posturas reativas, acumulando atividades profissionais, assumindo compromissos de capacitação pessoal, cuidando da família, enfim, desdobrando-se para atender às múltiplas e concorrentes exigências da modernidade. O cidadão comum vê-se cada vez mais sobrecarregado de trabalho, de informações, esfalfando-se em diárias repletas de eventos e afazeres.

2.7.3 Propostas para a melhoria da qualidade de vida

2.7.3.1 Aprender com o passado

Ao que tudo indica, Comênio estava mais preocupado com o destino que atribuímos a nossa vida do que com sua duração em anos. Também era sua preocupação o cuidado com a vida em decorrência de problemas que poderiam acarretar perdas para o portador dessa vida ou a seus descendentes. Fazendo um contraponto com o pensamento de Comênio, identificamos que nas propostas de qualidade de vida de nosso tempo atual, o sentido de prolongar a vida é um valor por si só, descartando-se as preocupações sobre como usamos essa vida. O prolongar a vida é um valor biologicamente desejável, posto como um valor cultural.

2.7.3.2 A mudança de paradigmas

Qualidade de vida significa vivenciar tudo isso ao mesmo tempo, motivo suficiente para realizarmos propostas, em qualquer área do conhecimento humano, que levem em consideração a interdependência de ver, perceber, conceber e pensar. Isso só é possível por meio do conhecimento complexo, pois este reconhece os limites do próprio ato de conhecer.

2.7.4 Necessidade de mudar valores

Capra (1999, p. 27) já afirmava a notável conexão nas mudanças entre pensamento e valores. O eixo de deslocamento dessas mudanças está direcionado da auto-afirmação para a integração.

2.7.5 Qualidade de vida e as palavras-chave para o futuro

Muitos valores na sociedade pós-industrial devem ser substituídos por princípios baseados em solidariedade, participação, prazer criativo, para o ensino do não-trabalho, das atividades ligadas ao tempo livre.

Toda essa forma de pensar está centrada em algumas palavras-chave para o futuro, calcadas como:

Intelectualização, emotividade, estética, subjetividade, confiança, hospitalidade, feminilização, qualidade de vida, desestruturação do tempo e do espaço e virtualidade. Uma menor atenção ao dinheiro, a posse de bens materiais e ao poder. Uma maior atenção ao saber, ao convívio social, ao jogo, ao amor, a amizade, e a introspecção. (DE MASI 2000, p 271).

2.7.6 Qualidade de vida no trabalho e na Era da informação

A falta de qualidade de vida no trabalho pode gerar alguns transtornos na vida dos profissionais e conseqüentemente, na vida das empresas. Os problemas físicos aparecem com maior intensidade, e o psicológico fica bastante afetado pela ausência da qualidade de vida, as crises de estresse, descontentamento e irritação são mais intensos, o que afeta não só o rendimento pessoal, mas também faz com que problemas profissionais sejam levados para casa afetando o relacionamento familiar.

Na Era da informação as pessoas precisam tornar-se mais independentes, autoconfiantes e determinadas, assumindo a coragem de expressar a opinião.

2.8 AUTOACEITAÇÃO

Para promover a verdadeira autotransformação, sabe-se que o passo inicial é libertar-se de posturas como fuga, resistência, tendência a culpar o outro pelos nossos insucessos.

2.9 AUTOCONHECIMENTO E MOTIVAÇÃO

O que realmente motiva a pessoa?

Ninguém motiva ninguém. A motivação é um processo de dentro para fora.

Certamente o verbo motivar, aplicado é reflexivo: motivar-se.

2.10 A CONQUISTA DA QUALIDADE DE VIDA

O homem é autor das suas escolhas, ações, decisões e é responsável pelo próprio bem estar, pela qualidade de vida. Ele constrói, mantém ou modifica os valores que caracterizam a cultura organizacional afeta e é afetado pelo comportamento dos outros com os quais trabalha e convive.

3 METODOLOGIA

3.1 TIPO DE PESQUISA

Esta pesquisa caracteriza-se por ser do tipo pesquisa de campo de natureza descritiva e qualitativa, com método comparativo, sendo que os resultados foram analisados de forma quantitativa, em que na mesma foi feito um questionário com Levantamento de Fonte de Estresse contendo 30 perguntas fechadas e mais um questionário⁴, com três fases do estresse: sendo as Fases de Alerta e Fase Ultrapassada de Alerta com quinze perguntas fechadas cada e a Fase de Exaustão com 23 perguntas fechadas, para conhecer o nível de estresse de 30 policiais militares do Efetivo Operacional do BOPE (Batalhão de Operações Especiais) e 30 do Efetivo Administrativo do QCGPMMT (Quartel do Comando Geral da Policia Militar de Mato Grosso).

3.2 POPULAÇÃO AMOSTRA

São participantes deste estudo, 60 Policiais Militares sendo 30 do Efetivo Operacional do BOPE (Batalhão de Operações Especiais) e 30 do Efetivo Administrativo QCGPMMT (Quartel do Comando Geral da Policia Militar de Mato Grosso) de ambos os sexos com idade entre 25 a 35 anos, cuja jornada de trabalho do Efetivo Administrativo é expediente de Segunda à Sexta-Feira, das 08 às 18:00 horas (concorrendo a escala extra em finais de semana (alternados)) e o BOPE que é uma tropa aquartelada de pronto emprego, com escala de 24 x 48 horas.

3.3 MÉTODOS / MATERIAIS/INSTRUMENTOS

Foi aplicado um questionário para cada Policial Militar responder.

⁴ Ver questionário utilizado nesta pesquisa nos anexos.

Para atingir o objetivo proposto, foi utilizado caneta e fotocópias do Inventário de Sintomas de Estresse para Adulto de Lipp (ISSL) e cópia de um questionário de Levantamento de Fonte de Estresse, composto de 30 questões.

3.4 TRATAMENTO DOS DADOS

Os dados dos questionários (ISSL) foram analisados, tabulados e representados quantitativamente através de gráficos.

4 RESULTADOS E DISCUSSÃO

4.1 RESULTADOS

Observa-se na Tabela 1, a comparação entre os resultados dos dados dos Policiais do Quartel do Comando Geral da PMMT (Administração) e do BOPE Batalhão de Operações Especiais (Operacional) sobre as situações consideradas estressantes.

TABELA 1 - Tabela de frequência dos sintomas físicos e psicológicos.

SINTOMAS	QCGPM/MT (Administrativo)	BOPE (Operacional)
1 Ter pouco tempo para si mesmo(a)	28	25
2 Dificuldades financeiras	28	20
3 Sentimento de insegurança quanto a questões financeiras	26	16
4 Não ter tempo para o lazer	25	20
5 Ter sobrecarga de trabalho ou estudo	23	14
6 Ter que dar atenção ao parceiro(a)	22	08
7 Sentir-se mal quando a vida não anda conforme suas próprias exigências	22	09
8 Ter compromisso com o(a) parceiro(a) ou namorado(a)	21	11
9 Ter que lidar com exigências do trabalho ou do estudo	21	18
10 Estudar muito e sentir que tem mais coisas pra fazer	21	09
11 Falta de motivação para a vida social	21	09
12 Ter que tomar decisões sozinho(a)	20	06
13 Não ter tempo para estudar	19	17
14 Querer que tudo caminhe com perfeição	19	12
15 Brigas constantes com o(a) parceiro(a)	19	07
16 Assumir responsabilidades	17	10

17	Insegurança quanto ao futuro	17	10
18	Dificuldade sexual	17	05
19	Relacionar-se com a família	16	09
20	Não conseguir separar a vida pessoal do estudo e da família	16	08
21	Saudade dos familiares	16	06
22	Sentir-se impotente diante das dificuldades do momento	15	11
23	Preocupação com a aparência	15	-o-
24	Não se sentir bem em casa	14	05
25	Não ter condução	14	10
26	Sentir-se culpado(a)	13	08
27	Não ter com quem dividir responsabilidades	10	09
28	Sentir necessidade de amar	10	05
29	Ter dificuldades de se relacionar com o sexo oposto	06	03
30	Não ter namorado(a)	03	01

Fonte: Levantamento de Fonte de Estresse (ALLEGRETTI, 2006, p. 33).

Na Tabela 1, foram citadas situações consideradas estressantes pelos Policiais Militares tanto do BOPE (Operacional), como do QCGPM/MT (Administrativo). As situações que tem maior impacto na vida dos policiais são as aqui destacadas: *Ter pouco tempo para si mesmo e dificuldades financeiras*: é o item mais estressante considerado por 28 dos policiais do QCGPMMT (Administrativo), todavia 25 policiais do BOPE (Operacional) consideraram o fator tempo para si mesmo como mais estressante, e, dentre os 30 pesquisados, 20 elencou as dificuldades financeiras como segunda maior condição de estresse.

Já o *sentimento de insegurança quanto questões financeiras* foi o terceiro item de maior prevalência apontado pelos policiais - vê-se, que em meio a uma gama de oferta de produtos e serviços, as sociedades modernas têm condições de vida que demandam muitas exigências individuais, sociais, econômicas, culturais e políticas, com planos surpresos.

Outro ponto importante que foi mencionado pelos Policiais Militares do BOPE (Operacional) e do QCGPMMT (Administrativo) foi *não ter tempo para o lazer*.

Ter sobrecarga de trabalho ou estudo foi outro fator muito citado pelos nossos pesquisados, sendo 23 do QCGPMMT e 14 do BOPE. Nota-se, muitas das vezes que essa sobrecarga seja devido a falta de organização do próprio indivíduo em

administrar o seu tempo, conseqüentemente isso gera a desmotivação para vida em todos os sentidos, especialmente para a vida social.

Brigas constantes com o(a) parceiro(a) - o surgimento de uma situação adversa, um mal-entendido ou uma pequena grosseria sem propósito significa, para muitos, o estopim de uma bomba.

Sentir-se mal quando a vida não anda conforme suas próprias exigências - é o mesmo que sabotar a si mesmo e 22 policiais do QCGPMMT mais 09 BOPE, se sentem nestas condições.

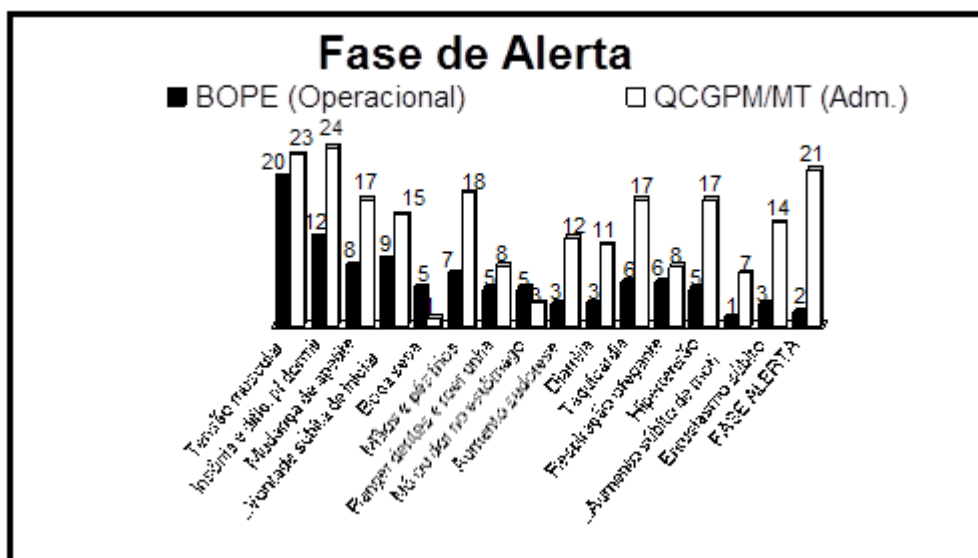
Ter compromisso com o(a) parceiro(a) ou namorado(a) - não é tarefa fácil, especialmente se este exercer uma profissão que não seja tão desgastante como é a dos policiais, vai haver conflitos, discussões, divergência de pensamentos e comportamentos, tornar-se-á um caos.

Lidar com as exigências do trabalho e ao mesmo tempo com estudo faz com que 21 dos policiais QCGPMMT e 11 do BOPE encarem essa situação como estressante.

A falta de motivação para a vida social - foi um sintoma apontado por 21 policiais do QCGPMMT e por 09 do BOPE - enquanto as pessoas dependerem que algo mude em sua vida para se sentirem motivadas, continuarão vivendo a mesma situação.

Quanto a ter que tomar decisões sozinho 20 policiais do QCGPMMT e 06 do BOPE, considera estressantes - pois, tomar decisões é uma qualificação essencial da vida importante para todos.

De acordo com Lipp & Rocha (1996) "a resposta de estresse pode ser caracterizada por fases de acordo com a intensidade e frequência com que certos sintomas se apresentam: 1) Fase de Alerta; 2) Fase Ultrapassada de Alerta, e 3) Fase de Resistência ou Fase de Exaustão", são as fases que estão representadas nos quadros: 1, 2 e 3 a seguir.



Fonte: Originado da pesquisa

Quadro 1: Sintomas experimentado nas últimas 24 horas, pelos 30 policiais do BOPE (Operacional) e 30 policiais do QCGPMMT (Administrativo).

Dos 60 Policiais Militares, 20 policiais do BOPE e 23 do QCGPMMT se mostraram mais suscetíveis a *tensão muscular como, dores nas costas, pescoço e ombros.*

Esse foi o segundo sintoma classificado com maior prevalência *insônia, dificuldades para dormir.*

Ainda, de acordo com Douglas (2006, p. 271), "existem dois mecanismos do estado de sono que aceitam duas possibilidades funcionais que podem determinar sono fisiológico. Os mecanismos podem ser passivos ou ativos".

A *mudança de apetite, ter muita fome e às vezes falta de apetite* relatada pelos PMMT, foi fator importante.

Segundo Douglas (2006, p. 800),

A fome é um conjunto de sensações despertadas pela necessidade de alimento, que levam o indivíduo à procura, captação e ingestão desse alimento. Denomina-se, por outro lado, saciedade, a sensação consciente da cessação de fome [...].

Já em relação a *vontade súbita de iniciar novos projetos* – vê-se que o ser humano está submetido a mudanças rápidas e significativas em diferentes setores de sua vida.

Taquicardia foi um dos sintomas apresentados por 17 policiais do QCGPMMT e 06 policiais do BOPE. Considerando o estado físico e psíquico do ser humano,

pode-se dizer que a *taquicardia* é uma forma de arritmia cardíaca que se refere ao batimento rápido do coração.

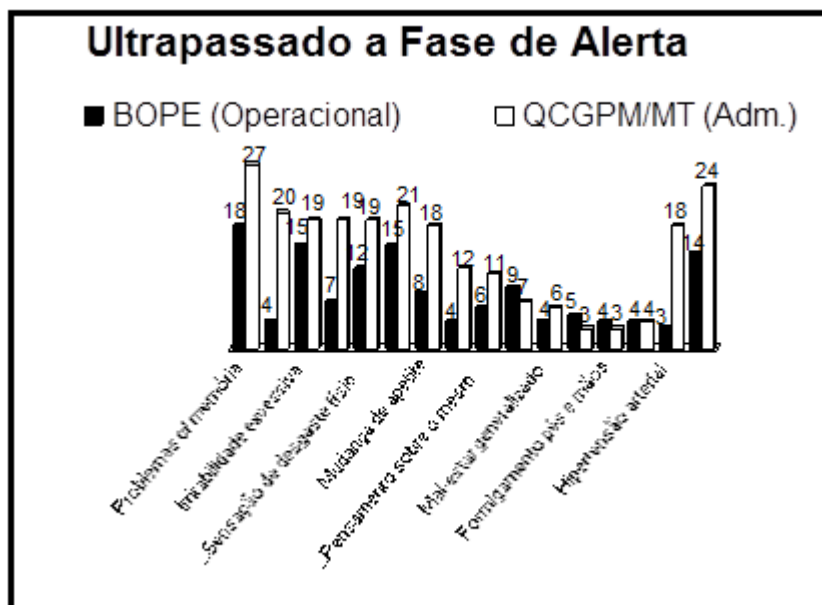
Nessa fase de alerta os Policiais Militares mencionaram sintomas como os da *hipertensão*, sendo 17 policiais do QCGPMMT e 05 do BOPE.

Sabe-se que a *hipertensão arterial*, mais popularmente chamada de "pressão alta", está relacionada com a força que o coração tem que fazer para impulsionar o sangue para o corpo todo.

Existem também dois níveis de sintomas, físicos e psicológicos:

Sintomas físicos: mãos e pés frios, boca seca, nó no estômago, aumento de sudorese, tensão muscular, aperto de mandíbula/ranger de dentes, diarreia passageira, insônia, taquicardia, hipertensão arterial súbita ou passageira e mudança de apetite.

Sintomas psicológicos: aumento súbito de motivação, entusiasmo súbito e vontade súbita de iniciar novos projetos.



Fonte: Originado da pesquisa

Quadro 2: Sintomas apresentados no último mês pelos 30 policiais do BOPE (Operacional) e 30 policiais do QCGPMMT (Administrativo).

Para que o indivíduo ultrapasse a Fase de Alerta são necessários quatro ou mais sintomas dos acima elencados, por um período de 30 dias e, mediante os resultados obtidos assevera-se que 24 Policiais Militares do QCGPMMT e 14 Policiais Militares do BOPE, ultrapassaram a Fase de Alerta.

O estresse e ansiedade são fatores que alteram a *memória*, em qualquer idade. Esquecer é comum. Torna-se um problema quando a memória começa a pregar peças que alteram a rotina. Este é o sinal de alerta, e segundo 27 policiais do QCGPMMT juntamente com 18 policiais do BOPE, tem se queixado desse incômodo.

Segundo Douglas (2006, p. 297);

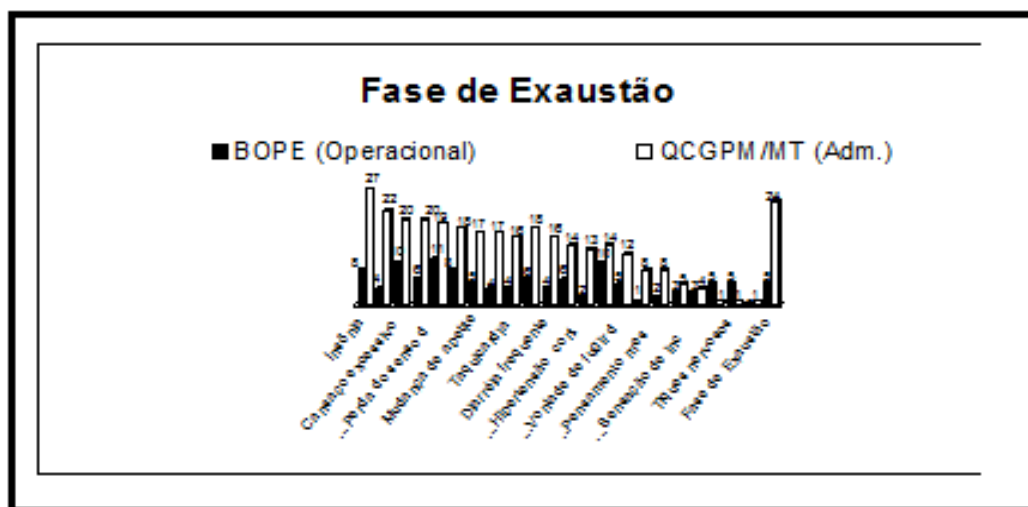
O termo memória se refere ao processo de armazenagem pelo qual a modificação na potencialidade condutual é preservada através do tempo. Em consequência, graças a aprendizagem, o organismo adquire a capacidade para demonstrar, após certo tempo, a conduta modificada.

Sintomas como os de *tontura* ou sensação de insegurança ao caminhar, é um dos sintomas elencados por 20 policiais do QCGPMMT e por 04 do BOPE. Sabe-se, que tais consequências são notadas em pessoas com pré-disposição aos problemas no labirinto.

Se os sintomas ocorrem com frequência e por períodos prolongados - trinta dias - o estresse torna-se devastador à saúde e à qualidade de vida. Pois, nesse processo há uma inundação de hormônios causadores de mau humor, ansiedade e *irritabilidade excessiva*, sendo esse último, um dos sintomas de maior incidência apresentado por 19 policiais do QCGPMMT e 15 do BOPE.

Explicar o *baixo desejo sexual*, ou, *diminuição da libido*. Algumas delas na esfera social, outras em âmbito psicológico, sendo um dos sintomas manifestados nos últimos 30 dias por 19 policiais do QCGPMMT e por 07 policiais do BOPE.

Dentro desse panorama vimos que com 15 Policiais Militares do BOPE e 21 do QCGMMT, os sintomas como *cansaço constante* é um dos que mais os incomoda. Se considerarmos que o ser humano tem suas limitações tanto emocionais como físicas vê-se que o desgaste de energia física e mental são somatizações do estresse e a sensação de cansaço e fadiga são constantes após esforço mental (LIMONGI, 1999, p. 70).



Fonte: Originado da pesquisa

Quadro 3: Sintomas apresentados nos últimos três meses pelos 30 Policiais Militares do QCGPM/MT e 30 do BOPE

Os *Sintomas físicos* apresentados pelos Policiais Militares na Fase de Exaustão foram: diarreia frequente 04 policiais do BOPE e 16 policiais do QCGPM/MT.

Dificuldades sexuais foi o sintoma apresentado por 06 policiais do BOPE e 14 do QCGPM/MT nos últimos três meses;

A insônia foi detectada por 08 policiais do BOPE e 27 do QCGPM/MT; tiques nervosos 05 do BOPE e 01 do QCGPM/MT;

A hipertensão continuada 02 policiais do BOPE e 13 do QCGPM/MT alegaram ter sentido essa variação, ou seja, deixando de ser mínima diastólica e passando para máxima sistólica;

Os problemas dermatológicos prolongados foram mencionados por 05 policiais do BOPE e 01 QCGPM/MT; em relação a mudança extrema de apetite 05 policiais do BOPE e 17 do QCGPM/MT apresentaram essa variação, ou seja, em determinados momentos sentiam muita fome e em outras um considerável apetite; ter tontura frequente foi o que 04 policiais do BOPE e 17 do QCGPM/MT, indicaram sentir nos últimos três meses; Com a variação de apetite, ora pouco, ora muito, instalou-se um quadro de úlcera 04 policiais do BOPE e 22 do QCGPM/MT; a taquicardia também foi apontada por 04 policiais do BOPE e 16 do QCGPM/MT;

outro sintoma físico também relatado foi o formigamento das mãos e dos pés, mencionados por 03 policiais do BOPE e 05 do QCGPMMT.

Já em relação aos *sintomas psicológicos* citados pelos policiais foram: impossibilidade de trabalhar tem-se um dado interessante, uma vez que dos 30 policiais pesquisados do BOPE ninguém apresentou esse sintoma e dos 30 QCGPMMT apenas 01 apresentou.

Quanto aos pesadelos somente 01 policial do BOPE manifestou esse sintoma, enquanto que 08 do QCGPMMT; foi dada importância a sensação de incompetência em todas as áreas por 03 policiais do BOPE e por 04 do QCGPMMT; em se tratando da vontade de fugir de tudo 05 policiais do BOPE e 12 do QCGPMMT já foram acometidos desse sintoma nos últimos três meses; sem contar no sentimento de apatia relatados por 08 policiais do BOPE e 18 do QCGPMMT; cansaço excessivo foi um dos itens que teve lugar de destaque na vida de 10 policiais do BOPE e 20 do QCGPMMT; quanto a pensar/falar constantemente em um só assunto, 02 policiais do BOPE e 08 do QCGPMMT, se viram nessa situação por um longo período; quem já não sentiu irritabilidade sem causa aparente? Pois é, 06 policiais do BOPE e 20 do QCGPMMT fazem parte desse grupo; há momentos na vida em que angústia/ansiedade diária toma conta do indivíduo e 10 policiais do BOPE e 14 do QCGPMMT sofreram com esse sintoma nos últimos três meses; 05 policiais do BOPE e 18 do QCGPMMT tiveram momentos de hipersensibilidade emotiva com isso, acabou gerando a perda de senso de humor em 11 do BOPE e 19 do QCGPMMT.

Desse modo, chega-se a conclusão que dos 30 Policiais Militares do QCGPMMT (Administrativo) 24 encontra-se na Fase de Exaustão e apenas 05 policiais do BOPE (Operacional) demonstraram encontrar-se nessa fase.

5 ANÁLISE E DISCUSSÃO DOS DADOS

Daqueles policiais que se encontram na **fase de resistência** e aqueles que estão na **fase de quase-exaustão** prevaleceram os mesmos sintomas citados acima, com exceção de *irritabilidade sem causa aparente*. Deve-se considerar que os sintomas manifestados estão presentes em um maior número de policiais em **fase de quase-exaustão**, se comparados com os que se encontram na **fase de resistência**.

A presença de quadro sintomatológico de ordem psicológica, provavelmente, esteja influenciando negativamente as relações interpessoais que os policiais devem estabelecer com o coletivo e a sociedade. Deve-se ressaltar que o relacionamento adequado entre policial x sociedade, policial x superior e policial x parceiro (a) é condição essencial para o bom desempenho da função.

CONCLUSÃO

A prática diária de atividade física está associada a uma redução da reatividade cardiovascular em relação ao estresse mental. Isto é, os estímulos estressantes do dia-a-dia possuem um impacto negativo menor sobre a saúde de indivíduos fisicamente ativos.

Sabe-se que durante a atividade física a hipófise aumenta a produção de endorfina, que é um hormônio responsável pelo bem-estar, dando a sensação de mais tranquilidade e euforia. Por isso, ela tem um papel importantíssimo no tratamento e na prevenção da depressão, da ansiedade e do estresse, devido à normalização das concentrações cerebrais e neuroendócrinas dos neurotransmissores dopamina, serotonina e norepinefrina.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ALLEGRETTI, Juliana. **Níveis de estresse, fatores estressores e estratégias de enfrentamento em mulheres**. 2006. 70f. Dissertação (Mestrado em Psicologia) Centro de Ciências da Vida - Pontifícia Universidade Católica de Campinas, São Paulo. 2006.

BARBANTI, Valdir J. **Dicionário de Educação Física e Esporte**. 2. Edição. São Paulo. Ed. Manoele. 2003.

BARBOZA, Celso Henrique Souza & SANDES, Wilquerson Felizardo. **Educação física Policial Militar: Uma proposta de vida saudável**. Rev. e Publicação - Set. 2002.

CAPRA, F. **A teia da vida: uma nova compreensão científica dos sistemas vivos**. São Paulo: Cultrix, 1999.

DE MASI, Domenico. **O futuro do trabalho:** fadiga e ócio na sociedade pós-industrial. 3ª ed. Rio de Janeiro: Editora José Olympio Ltda e Brasília Edii. Da UNB 2000.

DOUGLAS, Carlos Roberto. **Tratado de fisiologia aplicada às ciências médicas.** 6. ed. – Rio de Janeiro: Guanabara Koogan, 2006.

FURASTÉ, Pedro Augusto. **Normas Técnicas para o Trabalho Científico: Explicação das normas da ABNT.** 13 ed. Porto Alegre: s.n., 2005.

GEBARA, A. **Educação Física e esportes no Brasil:** perspectivas (na historia) para o século XXI. In: MOREIRA, W. W. (Org.). **Educação Física & esportes:** perspectivas para o século XXI. Campinas-SP: Papirus, 1992.

LIMONGI FRANÇA, Ana Cristina & Rodrigues, Avelino Luiz. **Estresse e trabalho:** uma abordagem psicossomática. 2. ed. – São Paulo: Atlas, 1999.

LIPP, Marilda Novaes e MALAGRIS, Lúcia Novaes. Manejo do estresse. In: RANGÉ, Bernard. **Psicoterapia comportamental e cognitiva: pesquisa, prática, aplicações e problemas.** Campinas: PSY, 1995.

SELYE, H. **Estresse a tensão da vida.** 2ª ed. São Paulo: Ibrasa: 1965.

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

André Wilian Dorileo¹

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*

¹ 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	Curso de Automobilismo , 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 Quadro de Especialistas Motoristas (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	Estágio de Motorista Policial Militar (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	Avaliação de Motorista Habilitado ; 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 Eduardo² (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

² 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 Pedroso³, 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

³ 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)⁴, do qual esta última gerou muita polêmica em face da alegação das praças de não haverem 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:

⁴ 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
TOTAL	759	323	1082
FROTA LOCADA PARA A PMMT			
Ano Fabricação	Viaturas Automóvel		
2007	203		
2008	44		
2009	49		
TOTAL	296		
TOTAL GERAL PMMT (PRÓPRIA + LOCADA) = 1.378			

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
TOTAL ATUAL = 12.890			

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
TOTAL	03	05

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

Fonte: Divisão de Procedimento Administrativo da Corregedoria Geral da PMESP⁵

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

⁵ 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
TOTAL	03	05

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, publicidade⁶ 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

⁶ 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.

POLÍCIA DA FAMÍLIA: UMA EXPERIÊNCIA ACREANA

*Estephan Elias Barbary Neto*¹

RESUMO

Este artigo apresenta a experiência do policiamento comunitário desenvolvido no Estado do Acre através do projeto Polícia da Família executado e coordenado pelas polícias Civil e Militar e a filosofia de Polícia Comunitária como estratégia para o envolvimento da comunidade no combate à escalada da violência, redução do medo do crime e aumento da sensação de segurança das pessoas conforme prevê a Constituição Federal de 1988 a qual determina Segurança Pública como dever do Estado, direito e responsabilidade a todos.

Palavras-chave: *Policiamento Comunitário – Filosofia – Violência - Segurança Pública*

ABSTRACT

This article presents the experience of community policing developed in the state of Acre project by the Family Police executed and coordinated by the police Civilian and Military Police Community and philosophy as a strategy for involving the community in combating the escalating violence, reducing the fear of crime and increased sense of security of the people as provided by the Federal Constitution of 1988 which states as Public Safety duty of the state, duty and responsibility to all.

Key words: *Community Policing - Philosophy – Violence -Public Safety*

¹Oficial da Polícia Militar do Acre, Especialista em Gestão de Segurança Pública pela Academia de Polícia Militar de Mato Grosso.

INTRODUÇÃO

A violência tem sido um dos maiores problemas da atualidade e em consequência disso, a sociedade tem demonstrado grande preocupação quanto ao assunto.

A sensação de insegurança como resultado desse problema tem estimulado uma parcela da população, principalmente a de maior poder aquisitivo, a buscar alternativas para garantir o direito à segurança que mesmo previsto na Constituição Federal não tem atendido o anseio do cidadão. Tais alternativas implicam no investimento em equipamentos de segurança para residências (cercas elétricas, câmeras de filmagens e alarmes), o uso de cães de guarda, veículos com blindagem e até segurança particular (guarda-costas).

Apesar da grande cobrança da sociedade ao governo e aos órgãos de segurança pública o problema parece não ter solução. As modalidades inovadoras de policiamento, as forças-tarefas desenvolvidas e demais ações praticadas pelas polícias não têm sido suficiente para combater de maneira eficaz o crime e a violência, o que permite que as mazelas da sociedade passem a fazer parte do cotidiano das pessoas.

Os direitos outorgados pela Carta Magna Brasileira criaram na sociedade um sentimento de esperança de tal forma, que o cidadão passou a buscar o exercício íntegro de sua cidadania, entretanto, muitos dos direitos nela previstos ainda não alcançaram a sua plenitude, merecendo enfoque, dentre outros, o direito à segurança.

Dispondo-se a alcançar resultados satisfatórios relativos aos índices de violência nos estados brasileiros, as polícias militares passaram a inovar modelos de policiamento a exemplo de vários países que optaram por implementar a filosofia de policiamento comunitário, objetivando a aproximação e, conseqüentemente, uma parceria, principalmente, com a comunidade bem como com as instituições governamentais e não governamentais buscando, com isso, proporcionar condições para a real garantia da segurança pública através de medidas preventivas para o

crime.

Dentro deste contexto, as Polícias Militar e Civil do Estado do Acre, como políticas de governo para adoção da filosofia de polícia comunitária, uniram-se na tentativa de reprimir o crime, focando suas ações na prevenção através o projeto denominado “Polícia da Família” buscando assim, alcançar a redução das oportunidades para o cometimento do delito.

1 SEGURANÇA PÚBLICA

A manutenção do ordenamento jurídico da nação e a fiscalização de seu cumprimento é a garantia que o Estado tem dado à sociedade para que a convivência entre os seus membros possa se dar de forma harmônica e respeitosa, garantindo o exercício dos direitos individuais, sem prejuízo de que outros também possam exercê-los.

Quando algo ocorre impedindo ao cidadão o exercício de tais direitos, conforme previsão constitucional e normas infraconstitucionais, a administração pública assume a função não só de fiscalizadora, mas também de repressora dos atos contrários às normas em nome do Estado, através do “poder de polícia” garantido por esse, para coibir que o interesse marginal não sobressaia em detrimento ao interesse do Estado.

No Brasil, assim como em outros países, a segurança pública é preocupação essencial do aparelho policial que na sua estrutura divide-se em polícia preventiva e polícia repressiva ou judiciária.

A Polícia Militar, mesmo que constitucionalmente tenha a função de polícia preventiva, não pode vislumbrar a atividade sem repressão imediata quando o delito não puder ser evitado e, portanto, a bipartição para a Polícia Militar não condiz com a realidade, ficando mais um discurso acadêmico.

Com o objetivo de garantir e restabelecer a segurança e a ordem pública, caso

sejam quebradas, o Estado se mobiliza através dos seus órgãos criados para essa finalidade.

A Constituição Federal de 1988, no seu Artigo 144, “caput”, estabelece que:

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

- I- Polícia federal;*
- II- Polícia rodoviária federal;*
- III- Polícia ferroviária federal;*
- IV- Polícias civis;*
- V- Polícias militares e corpos de bombeiros militares.*

Lazzarine (apud LOPES e MESALIRA, 2005, p.4) ao discorrer sobre segurança pública diz que:

Falar de segurança pública exige do doutrinador cauteloso a atitude de sempre se reportar à Ordem Pública, face à inter-relação existente entre esses conceitos.[...] entendo que a Segurança Pública é um aspecto da Ordem Pública, concordo até que seja um dos seus elementos, formando a tríade ao lado da tranquilidade pública e salubridade pública, com partes essenciais de algo composto.²

A interpretação do autor é a de que ambas, segurança e ordem pública não podem ser tratadas isoladamente uma vez que vinculam por seus objetivos.

A ordem pública na ótica jurídica tem conotação de respeito ao relacionamento entre os cidadãos e inspira-se na proteção aos direitos dos indivíduos contra a ação de delinquentes insanos.

1.1 Cidadania

Cidadania se expressa desde os mais simples gestos como o de não jogar papel na rua, não pinchar os muros, respeitar os sinais e placas, não destruir telefones públicos, e até mesmo saber lidar com o abandono e a exclusão das pessoas necessitadas, o direito das crianças carentes e outros grandes problemas que enfrentamos em nosso país.

² LOPES, Paulo Marino; MESALIRA, Sidney. **Doutrina de Polícia ostensiva II**. PMESP, Academia de Polícia Militar do Barro Branco, São Paulo, 1995.

A cidadania é o conjunto dos direitos políticos de que goza um indivíduo e que lhe permitem intervir na direção dos negócios públicos do Estado, participando de modo direto ou indireto na formação do governo e na sua administração, seja ao votar ou a concorrer a cargo público.³

Todos os seres humanos necessitam de segurança e têm o direito de serem protegidos do medo e de todas as espécies de temor. Temos medo do abandono, de passar necessidade e privações, medo das agressões, da doença e da morte.

“Uma sociedade que se funde no espírito de solidariedade procurará construir modelos de convivência que afastem o medo do horizonte permanente de expectativas. Numa sociedade fraterna, o homem não será “lobo” do outro homem.”⁴

Embora tenha havido uma manifestação do Estado para a melhoria da qualidade de vida das pessoas através da garantia dos direitos à liberdade, manifestação do pensamento, segurança, emprego, justiça social entre outro, muito ainda deixou de ser feito e, portanto, a sociedade vem sofrendo as mazelas decorrentes da inércia do poder estatal.

Apesar dos direitos e garantias estarem tutelados na constituição brasileira vigente e não fazer qualquer discriminação para o seu exercício, o cidadão ainda ignora-os deixando, portanto, de implementá-los em detrimento da não efetivação dos direitos humanos.

2 A POLÍCIA MODERNA

A Polícia Moderna teve seu marco em 1829 quando Sir Robert Peel cria a

³ LARRUBIA, Bruno. **O que é Cidadania?** Disponível em: <<http://www.debemcomavida.blog.dada.net/categorie/54823>> Acesso em: 30 jun.2008.

⁴ MACHADO, Sibá. **Diário do Senado Federal.** Disponível em: <<http://www.senado.gov.br/sf/publicacoes/diarios/pdf/sf/2006/06/23062006/21475.pdf>> Acesso em: 26 jun.2008.

Polícia Metropolitana de Londres (PML) também chamada “Scotland Yard”. O objetivo de Peel era que a força policial pudesse atender aos interesses da segurança do Estado inglês que passava por momentos turbulentos motivados pela revolução industrial. A violência e a onda de criminalidade em ascensão, como resultado da inoperância do antigo modelo de polícia foram impulsos concretos para o surgimento da PML que tinha uma estrutura marcante das polícias contemporâneas a qual se baseava na hierarquia e disciplina militar com foco de atuação na prevenção do crime, garantia da lei e da ordem e, sobretudo, na proteção do cidadão.

Monet (apud ROLIM, 2006 p.26) diz que o policial londrino também denominado *constable* eram preparado por Peel com a seguinte orientação:

O constable deve ser civil e cortês com as pessoas de qualquer classe ou condição. Ele deve ser particularmente atento para não intervir desastrosamente ou sem necessidade, de modo a não arruinar sua autoridade. Ele deve lembrar que não existe nenhuma qualidade tão indispensável ao policial como uma aptidão perfeita para conservar seu sangue-frio.⁵

Desta forma, inúmeros estudiosos sustentam que Peel foi o precursor do modelo comunitário de polícia. Portanto, a partir daí, as instituições públicas de segurança, em especial a força policial, segundo alguns autores passou a ser chamada de Polícia Moderna.

2.1 Polícia Comunitária

O surgimento do policiamento comunitário se deu a partir do entendimento de que a polícia tinha valor imensurável frente à ordem social e, portanto, poderia engajar-se numa política de qualidade do serviço a ser prestado às comunidades atuando com presteza e humanidade diante dos fatos deparados.

A busca desenfreada de teóricos de vários lugares do mundo pelo estudo e compreensão da criminalidade e, por conseguinte, alternativa para o seu enfrentamento, despertou nos governos grande preocupação sobre a política de segurança pública no combate ao crime, levantando indagações se o modelo

⁵ ROLIM, Marcos. *A Síndrome da Rainha Vermelha: Policiamento e Segurança Pública no Século XXI*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Ed.; Oxford, Inglaterra: Universidade of Oxford, Centre for Brazilian Studies, 2006. p.26.

tradicional de policiamento é viável no cotidiano uma vez que sua atenção se restringe apenas ao delinquente e deixando pra quem interessar a preocupação com a vítima e com o ambiente.

O aumento da criminalidade e da violência advindas de problemas comprovadamente sociais como desemprego, tem deixado claro que o paradigma tradicional de manutenção da ordem pública é ineficiente e, portanto, não atende mais as expectativas da comunidade. Por conta disso, o medo do crime e a insegurança tem sido uma constante na vida das pessoas deixando todos em situação de alerta, e em consequência, a mídia, rotineiramente, tem lançando crítica aos órgãos de segurança pública, exigindo em nome do cidadão, uma solução para o problema.

Neste contexto, deve a comunidade ter participação direta nas atuações da polícia e esta, por sua vez, integrar-se no dia-a-dia para discussão dos problemas daquela de modo que a própria comunidade possa decidir o que é prioridade em termos de combate ao crime.

Para a Miquilino,

a participação da comunidade na persecução da qualidade da segurança pública é o ponto chave para que o Policiamento Comunitário frutifique na sociedade, modificando a situação atual e tornando o relacionamento mais íntimo entre a população comunitária e a polícia, ocasionando uma cumplicidade entre as partes.⁶

Segundo Trojanowicz e Bucqueroux, o Policiamento Comunitário,

é uma filosofia e uma estratégia organizacional que proporciona uma nova parceria entre a população e a polícia. Baseia-se na premissa de que tanto a polícia quanto a comunidade devem trabalhar juntas para identificar, priorizar, e resolver problemas contemporâneos tais como crime, drogas, medo do crime, desordens físicas e morais, e em geral a decadência do bairro, com o objetivo de melhorar a qualidade geral da vida na área.⁷

A Polícia Comunitária, portanto, não deve ser entendida e colocada para a

⁶MIQUILINO, Carmem Verônica Fanaia. **Polícia Comunitária no Município de Campo Grande-MS**. OAB, 18/02/03. Disponível em: <http://www.oabms.org.br/noticias/lernoticia.php?noti_id=129> Acesso em: 20 jun. 2008.

⁷ TROJANOWICK, R.; BUCQUEROUX, B. **Policiamento Comunitário - como começar**. Rio de Janeiro: Biblioteca da Polícia Militar, 1994.

comunidade como outra Polícia, e sim, como uma filosofia de trabalho e estratégia de colaboração recíproca entre o cidadão, os seguimentos da sociedade e a Polícia.

Baseando-se no conceito de Trojanowicz, a polícia deve sensibilizar-se de que somente atuar com o paradigma tradicional não conseguirá alcançar o resultado esperado, seja o de aumentar o nível de sensação de segurança da sociedade e, portanto, a sua interação com a comunidade é fator preponderante para tornar sua atuação mais precisa e certamente mais eficaz, levando-se em consideração que todos os acontecimentos são do conhecimento da comunidade local e que nem sempre se torna conhecido pela polícia e, por isso, inúmeros casos ficam sem solução em virtude da inexistência de colaboração mútua entre ambas as partes, ficando o criminoso na maioria das vezes impune e cometendo outros delitos, gerando medo e revolta nos cidadãos.

A afirmação de Sir Robert Peel de que “a Polícia é o público e o público é a Polícia” Kelling (apud ROLIM, 2006, p.73),⁸ respalda o pensamento de que polícia e comunidade devem unir-se na luta contra a sensação de insegurança motivada pelo medo do crime.

A filosofia de polícia comunitária não tem o objetivo de somente fazer com que a polícia tenha um conceito melhor frente à comunidade. Ela deve ser executada de maneira que os resultados atinjam um nível de satisfação superior aos apresentados pelo policiamento tradicional.

Para tanto, é preciso que todos os envolvidos nesse processo sejam as outras instituições de segurança, empresários, comerciantes, imprensa, políticos e a comunidade como um todo, atentem para a importância de suas participações na discussão dos problemas de segurança e possível deliberação das ações para o enfrentamento do enigma.

A interação com a comunidade tem se concretizado mais rapidamente entre as polícias que optaram por trabalhar com a filosofia de polícia comunitária através

⁸ ROLIM, Marcos. *Op. Cit.* p.73.

do engajamento dos policiais designados a patrulhar os bairros a pé.

Kelling e Wilson, autores da teoria de “JANELAS QUEBRADAS”, enfatizam que em relação à preocupação que a comunidade tem em seu espaço físico, para promover os devidos consertos destacam a importância do patrulhamento a pé como processo de policiamento que transmite maior sensação de segurança aos moradores de um lugar, tendo em vista que as patrulhas estarão mais próximas dos residentes colhendo informações em razão da interação promovida naquele ambiente.

Rolim (2006, p. 71) ⁹ enfatiza a importância de a Polícia dar uma atenção aos pequenos fatos noticiados mesmo não se tratando de emergências, ressalta ainda que os maiores problemas da comunidade não se referem a crimes graves, e sim, aos pequenos fatos como perturbação do sossego público, arruaças, briga de vizinhos, venda de droga nas ruas e outros que não chegam a caracterizar crime ou sequer contravenção, como acúmulo de lixo, falta de iluminação pública, falta de acesso fácil à saúde, terrenos baldios, prédios abandonados e muitos outros que para ele caracterizam desordem e, portanto, defende que a polícia deve prestar auxílio necessário para o enfrentamento desses problemas.

O policiamento comunitário invoca ações prioritariamente preventivas, todavia, não exclui o policiamento repressivo, porém, molda-o.

Atuando nas causas motivadoras dos problemas, a polícia estará agindo na prevenção primária, e desta forma, estará contribuindo para a eficiência e eficácia do aparelho de segurança do Estado.

Ferreira (apud RODRIGUES, 2007, p.20) ao comentar sobre o papel da polícia diz que “a polícia é uma atitude, na qual o policial, como cidadão, aparece a serviço da comunidade e não como uma força. É um serviço público, antes de ser uma força pública”.¹⁰

⁹ ROLIM, Macos. *Op. Cit.* p.71.

¹⁰ RODRIGUES, Wankley Correa. **Atuação dos Conselhos Comunitários de Segurança dos bairros Pedregal e Planalto em Cuiabá-MT.** Várzea Grande: APMCV/PMMT, 2007. p.20.

Conforme preceitua a Constituição brasileira no seu artigo 144, a segurança pública é um direito assim como e responsabilidade de todos e, portanto, não poderia o cidadão se eximir dessa responsabilidade, porém, o que é comum e notório, e o encargo ser atribuído único e exclusivo às polícias e, em consequência disso, e da inércia tanto do governo como da sociedade, o crime vem sendo aprimorado pelos infratores através de investimentos em tecnologia e armas de última geração de uso restrito das forças armadas, envolvendo autoridades públicas e infiltrando-se na política nacional e, assim, tomando proporções assustadoras e obviamente, de complexo controle.

Assim, o policiamento comunitário, é estratégia crucial para a melhoria da qualidade de vida da comunidade e garantia de um dos direitos fundamentais do cidadão - o da Segurança - necessidade do homem previsto em segundo lugar na escala hierárquica da pirâmide de Maslow.¹¹

O modelo chegou ao Brasil no final da década de 80 em razão da promulgação da Constituição Cidadã que levou as Polícias Militares a buscarem uma mudança na sua forma de atuação frente às questões de segurança pública. A partir de então, organizações não-governamentais, mídia e estudiosos inclinaram-se em persuadir os Comandos a um direcionamento à filosofia de Polícia Comunitária.

2.2 Reorientação do Policiamento

Defensores da interação da polícia com a comunidade através do policiamento comunitário, Skolnick e Bayley (2002, p.24)¹², comentam sobre a importância dessa participação coletiva nos assuntos que envolvem a segurança e sugerem a reorientação da atividade de patrulhamento não se restringindo apenas às

¹¹ GOMES, Maria da Graça dos Santos. Fundamentação Teórica. *In*: GOMES, Maria da Graça dos Santos. **Sentir-se Aceito: É o Que o Jovem ou Adulto Espera de seu Educador no Processo de Alfabetização**. Brasília: Universidade Brasília, 2005. p.21.

¹²SKOLNICK, Jerome H.; BAYLEY, David H. **Policiamento Comunitário: Questões e Práticas através do mundo**. Trad. Ana Luisa Amêndola Pinheiro. São Paulo: editora da universidade de São Paulo, 2002. p.24.

chamadas de emergências.

Embora as atividades policiais tradicionais, na sua essência, possam ser entendidas por muitos como um modelo preventivo - fato comumente questionado - apresenta um foco voltado, prioritariamente, para o combate ao crime e dessa forma, o policiamento é lançado a patrulhar utilizando, exclusivamente, a viatura onde deverão estar apostos e em condições de atender ao cidadão quando esse fizer uso do terminal de chamada de emergência. Todavia, o contato do policial para com esse, não ultrapassa o atendimento daquela emergência, ou seja, de atender apenas o problema encontrado no local, desconsiderando as causas motivadoras e possíveis outros eventos ilícitos que poderão advir. Dizem os autores que:

Ao invés de desenvolver como um serviço ambulatorial, os policiais da patrulha deveriam “empenhar-se em conhecer a comunidade”, falar com as pessoas em seus itinerários diários usuais, encorajar pedidos de serviços não-emergenciais, e tornar-se parte visível da cena comunitária, mas sem chamar atenção. Ao agir dessa maneira, os policiais do patrulhamento serão capazes de ajudar na autoproteção coletiva e individual; de intervir nos estágios iniciais para prevenir os problemas que poderiam surgir; de desenvolver uma apreciação fortalecida das preocupações da comunidade; de explicar os serviços da polícia com mais precisão, e de obter informações que levem a prisões e a dar seguimento aos procedimentos legais.¹³

De acordo com esse pensamento, o policiamento mesmo sendo realizado em viaturas conforme o modelo tradicional poderá adotar uma postura que venha a contribuir com a interatividade entre a polícia e a sociedade através das relações de apoio mútuo e da comunicação com o cidadão.

3 POLÍCIA DA FAMÍLIA

Após estudos realizados pela Secretaria de Justiça e Segurança Pública do Acre e obedecendo as diretrizes estabelecidas pela Secretaria Nacional de Segurança Pública, o Governo, visando ampliar e cumprir o novo modelo de segurança pública estabelecido para o Brasil para conter a escalada da violência, aprimorando a resposta estatal, com o propósito de restaurar a sensação de segurança, criou em

¹³ SKOLNICK, Jerome H.; BAYLEY, David H. **Policiamento Comunitário: Questões e Práticas através do mundo**. Trad. Ana Luisa Amêndola Pinheiro. São Paulo: editora da universidade de São Paulo, 2002. p.24.

setembro de 2003, um novo modelo de interação social denominada Polícia da Família, coordenado e executado pelas polícias Civil e Militar com foco voltado, prioritariamente, para a prevenção ao crime.

A ideia de nomear o projeto como Polícia da Família, se deu em virtude da existência de um programa do Governo do Estado denominado “Médico da Família”, e devido a sua aceitação por todas as comunidades, o governo queria dar um mesmo direcionamento onde o cidadão fosse atendido dentro de um verdadeiro espírito de humanidade.

Para a implantação, dentre os bairros mais problemáticos da capital acreana, foram escolhidos o do Vitória, Jorge Lavocat e Santa Cecília para a instalação das bases físicas como pilotos do projeto ficando cada Base responsável por alguns outros bairros adjacentes.

Nos primeiros anos de atuação, os índices, principalmente, de homicídio apresentaram um decréscimo chamando a atenção da mídia e demais seguimentos da sociedade para a importância do trabalho preventivo de segurança. No entanto, o projeto apresentou problemas, tais como: atendimento somente durante os dias úteis e nos períodos matutino e vespertino, uniforme diferenciado de qualquer outro das polícias, a não integração com o desdobramento das Unidades Operacionais que também atuam na área e atendimento de ocorrência seletivo devido à orientação de que quando solicitados, deveriam acionar a patrulha convencional.

Pelos problemas apresentados em maio de 2008 a Polícia da Família foi desinstalada, tendo a Sejusp e a Polícia Militar, mais uma vez buscado encontrar alternativa para combater a escalada da violência, obviamente, dentro do enfoque comunitário de policiamento. Portanto, encontra-se em fase de implementação o projeto de Propostas para Modernização e Otimização Operacional da Polícia Militar no Quadriênio 2007/2010 onde estão previstas as diversas mudanças a serem adotadas, inclusive, a nova forma de atuação do policiamento comunitário conforme sua filosofia.

CONCLUSÃO

O ser humano sempre buscou estabelecer um modelo de convivência harmônica em grupo, buscando uma vida normal em relação a sua integridade física, psíquica e o exercício de seus direitos como cidadãos livres e partes do Estado.

Mesmo que em muitos países o ser humano esteja longe de alcançar essa meta, outros criaram e puseram em prática o seu código de convivência, vindo a contemplar os anseios da população, de modo que o cidadão passou a fazer parte ativamente do governo.

Embora as inovações dos modelos políticos de governo tenham proporcionado, em algum ponto, a melhoria na qualidade de vida das pessoas, é notório que pouco se fez para garantir a real segurança da população.

A violência típica da ação do homem tem se enraizado no seio da sociedade e provocado consequências irreparáveis, gerando medo e insegurança na população, violência essa considerada o pior dos males de todos os tempos. Mesmo com a busca desenfreada por estudiosos para encontrar os motivos para essa manifestação e, por conseguinte, soluções que pelo menos minimizem o problema, esse vem crescendo assustadoramente.

A procura de respostas para esse fenômeno não tem saído do questionamento, e isso, vem causando um sentimento de revolta e descrédito no governo pela inércia demonstrada perante o assunto e, muito ainda, na justiça pela leniência e inoperância. Diante desta situação caótica, resta ao povo cobrar e, o que é pior, atribuir responsabilidade única e exclusiva à Polícia que na ótica daquele é a única com poderes para o enfrentamento das mazelas da sociedade, o que não é verdade, uma vez que todos devem sentir-se desafiados e, sobretudo, responsáveis pela busca de solução para o enigma.

A Polícia Militar como órgão público e representante do governo, tem prestado o serviço de polícia ostensiva e de preservação da ordem pública apesar de que em outros tempos sua missão era servir à coroa.

Hoje, esta assume um papel de destaque por está totalmente a serviço do cidadão e o marco desta nova polícia data de 1988, com a promulgação da Constituição Cidadã.

A partir daquele momento, a polícia no Brasil passou a buscar uma aproximação com as comunidades através da filosofia de polícia comunitária, onde ambas pudessem promover uma parceria e convivência harmoniosa para o enfrentamento dos problemas que feriam a ordem e a segurança pública.

As polícias brasileiras se sensibilizaram da importância da interação com a comunidade, tendo implantado a filosofia de Polícia Comunitária. Um exemplo é o das polícias do Acre que mesmo não atingindo a excelência do projeto implantado denominado Polícia da Família por conta de alguns problemas apresentados estas despertaram para a importância de se unirem à comunidade para o enfrentamento da violência e redução da sensação de insegurança buscando oferecer uma melhor qualidade de vida para os cidadãos acreanos.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BRASIL. **Constituição Federal**. 5.ed. Organização de texto por Luiz Flávio Gomes. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2003.

GOMES, Maria da Graça dos Santos. Fundamentação Teórica. *In*: GOMES, Maria da Graça dos Santos. **Sentir-se Aceito: É o Que o Jovem ou Adulto Espera de seu Educador no Processo de Alfabetização**. Brasília: Universidade Brasília, 2005. p.21.

LARRUBIA, Bruno. **O que é Cidadania?** Disponível em: <<http://www.debemcomavida.blog.dada.net/categorie/54823>> Acesso em: 30 jun.2008.

LOPES, Paulo Marino; MESALIRA, Sidney. **Doutrina de Policia ostensiva II**. PMESP, Academia de Policia Militar do Barro Branco, São Paulo, 1995.

MACHADO, Sibá. **Diário do Senado Federal**. Disponível em: <<http://www.senado.gov.br/sf/publicacoes/diarios/pdf/sf/2006/06/23062006/21475.pdf>> Acesso em: 26 jun.2008.

MIQUILINO, Carmem Verônica Fanaia. **Polícia Comunitária no Município de Campo Grande-MS.** OAB, 18/02/03. Disponível em: <http://www.oabms.org.br/noticias/lernoticia.php?noti_id=129> Acesso em: 20 jun. 2008.

RODRIGUES, Wankley Correa. Atuação dos Conselhos Comunitários de Segurança dos bairros Pedregal e Planalto em Cuiabá-MT. Várzea Grande: APMCV/PMMT, 2007.

ROLIM, Marcos. **A Síndrome da Rainha Vermelha: Policiamento e Segurança Pública no Século XXI.** Rio de Janeiro: Jorge Zahar Ed.; Oxford, Inglaterra: Universidade of Oxford, Centre for Brazilian Studies, 2006

SKOLNICK, Jerome H e BAYLEY, David H. **Policiamento Comunitário: Questões e Práticas através do mundo.** Trad. Ana Luisa Amêndola Pinheiro. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2002. (Série Polícia e sociedade; n.6, organização: Nancy Córdia).

TROJANOWICK, R. e BUCQUEROUX, B. **Policiamento Comunitário - como começar.** Rio de Janeiro: Polícia Militar do Rio de Janeiro. 1994.

USO DE TECNOLOGIAS AVL NO MONITORAMENTO DE VIATURAS: UMA FORMA DE INIBIR DELITOS PRATICADOS POR POLICIAIS MILITARES

Zerly Celestino da Silva¹

RESUMO

Este artigo apresenta uma análise da tecnologia de Localização Automática de Veículo – AVL, na atividade da Polícia Militar, mas precisamente nas viaturas que fazem o patrulhamento motorizado. O objetivo do estudo é o sistema AVL usado para inibir delitos praticados por policiais militares durante o serviço na viatura. Mostrar como funciona o AVL e como ele pode ser usado para inibir delitos praticados por policiais militares, bem como conceituar Crimes Militares e Violência Policial.

Palavras-chave: *Polícia Militar – serviço na viatura – inibir delitos – crimes militares*

ABSTRACT

This article presents an analysis of the technology of Automatic Vehicle Location - AVL, in the activity of the Military Police, but just in cars that are patrolling the motor. The objective of the study is the AVL system used to inhibit offences committed by police during military service in the car. Show how the AVL and how it can be used to inhibit offences committed by military police and conceituar Crimes Military and Police Violence.

Key words: *Military Police - service in the car - inhibit crimes - crimes military*

¹ Capitão da Polícia Militar de Mato Grosso, Bacharel em Segurança Pública, Especialista em Gestão de Segurança Pública.

INTRODUÇÃO

A Secretária de Justiça e Segurança Pública do Estado de Mato Grosso implementou uma tecnologia muito importante para a Polícia Militar e para os demais órgãos da Segurança. Esta tecnologia vai auxiliar no policiamento ostensivo na grande Cuiabá e também vai auxiliar no controle interno. Uma vez que esta tecnologia tem a possibilidade de localizar uma viatura em tempo real, o que vai facilitar na fiscalização do serviço.

A localização automática de veículo - AVL é uma ferramenta capaz de localizar um veículo em tempo real e realizar operações associadas, ou seja, verificar a temperatura do motor, combustível, velocidade, transmissão de imagem e voz, cerca eletrônica, bloqueio do veículo, etc. Logo existe tecnologia capaz de localizar pessoas, equipamentos, cargas, máquinas, etc. sendo um avanço muito importante para a humanidade.

O avanço tecnológico tem nos mostrado que o mundo ficou pequeno diante de tantas tecnologias, sendo possível saber de coisas a milhares de quilômetros sem ao menos sair de casa. Graças à ciência que vem mudando a humanidade desde os primórdios, conduzindo cada um para um caminho sem volta, isto é, quem quer sair do conforto e tentar descobrir a roda novamente. Segundo a Veja (2008, p.115), essa evolução tem dado os chamados saltos evolutivos, foi assim com a descoberta do fogo, na dominação da energia elétrica, na invenção da roda, na descoberta do computador, etc, o homem a cada dia busca novas formas de viver. Com esse avanço principalmente os das telecomunicações, é possível saber onde está uma pessoa em qualquer lugar da terra, ou seja, nos 510.3 milhões de quilômetros quadrado da superfície do globo terrestre.

Essa evolução científica e tecnológica está ajudando as pessoas a achar seus caminhos, quer seja na tela de um celular ou no monitor de um computador. Onde é visto um pontinho indicando, com precisão de metros, a localização de um veículo ou pessoas, em um mapa da cidade onde ele está, assim ele pode escolher o caminho onde quer passar, sem perder o cruzamento que quer entrar ou perder tempo em

avenidas congestionada. Tudo isso é possível graças a um equipamento inventado em 1964 pelo Departamento de Defesa Norte Americano (DoD), que analisou os sinais do “Sputnik” primeiro satélite artificial lançado em órbita em 04 de outubro de 1957 pela União Soviética, verificando que se os satélites deslocasse de forma programada no espaço poderia determinar a posição de um receptor. Daí foram feitas várias experiências chegando no atual GPS, que vem modernizando a vida das pessoas a cada dia.

O sistema AVL foi usado inicialmente pelas forças armadas americana, onde poderiam localizar suas tropas em qualquer lugar do planeta, atualmente e amplamente utilizadas pelas empresas e órgãos de segurança pública. E de um tempo para cá está sendo usado na localização das viaturas dos órgãos de segurança pública de alguns estados brasileiros, sendo iniciado no Estado do Rio de Janeiro em 1995, depois outros estados também aderiu à tecnologia de localização das viaturas, melhorando o controle de suas frotas.

O AVL na Segurança Pública de Mato Grosso é usado para saber em tempo real a localização da viatura, assim ajuda o despachante do CIOSP a determinar a viatura mais próxima da ocorrência, melhorando o tempo resposta no atendimento emergencial. Ele também pode traçar um rastro por onde a viatura passou e esses dados podem ser usados futuramente, para conclusões de procedimentos, dar uma resposta à sociedade, quando alega que em sua rua não passa viatura, melhora a qualidade do serviço prestado, em fim tem uma série de utilidade para os órgãos de segurança pública.

1 SISTEMA DE MONITORAMENTO COM EMPREGO DAS TECNOLOGIAS AVL

O sistema de monitoramento com emprego das tecnologias AVL (Automatic Vehicle Location) ou sistema de Localização Automática de Veículo é uma ferramenta muito usada nas empresas e órgãos públicos. Para entender esse sistema é necessário falar dos sistemas de posicionamento geográfico, que fornece as

coordenadas de um determinado lugar na terra, desde que tenha um aparelho de posicionamento global e este consiga sinais dos satélites em órbitas, assim ele permite o desenvolvimento de várias aplicações nos ramos aeronáutico, agrícola, militar, etc. tendo em vista que fornecem coordenadas com precisão da ordem de dezenas de metros e até unidades de metros.

Para ter um melhor entendimento dos sistemas de posicionamentos geográficos é necessário fazer um breve histórico, dos sistemas existentes e os que foram usados por muito tempo e que até hoje é usado. Na antiguidade eram usados os corpos celestes para navegação, o homem conseguiu grandes conquistas com o uso destes meios de orientação, hoje é pouco usado, graça ao avanço tecnológico.

Logo surgiu a bússola, equipamento inovador que tem uma boa precisão para alinhar com o campo magnético da terra. A face da bússola destaca os pontos cardeais, ou seja, norte, sul, leste e oeste. Os antigos navegantes conseguiam com o emprego da bússola, calcular a posição geográfica, latitude e longitude, mas com a chegada de modernos dispositivos, tais como: Gyrocompass (instrumento semelhante ao giroscópio, ele é uma bússola que dá o norte real e não é afetado pelos metais, o gyrocompass é muito usado nos Navios), Sistema de Posicionamento Global (GPS) tecnologia americana, Sistema Global de Navegação por Satélite (GLONASS) tecnologia russa, Sistema de Posicionamento Global por Satélite Europeu (Galileo) e o Sistema Chinês de Posicionamento Global por Satélite (Compass ou Beidou-2). Com esses equipamentos ficou fácil saber a posição geográfica da terra, latitude, longitude e altitude, e a direção da navegação, substituído à velha bússola, que foi e ainda é usada pelo ser humano.

1.1 Sistema GPS

O Sistema de Posicionamento Global, conhecido por GPS, no Inglês (Global Positioning System) é um sistema de posicionamento geográfico por satélite americano, capaz de determinar uma posição na superfície da terra ou em órbita.

Esse sistema pode ser usado gratuitamente por qualquer pessoa, desde que ela possua um receptor que capte o sinal emitido pelos satélites. Segundo Rodrigues e Madeira Junior (2003, p.35-43) ², o sistema é composto pela constelação de 28 satélites, sendo quatro sobressalentes, para uma substituição imediata caso seja necessário, em 6 planos orbitais, a uma velocidade 11.265 km/hora, com altitude de 20.200 km, dando duas voltas na terra por dia. O GPS é monitorado pelas estações terrestres em varias partes do mundo, ao longo da Zona Equatorial, com a central no Estado do Colorado nos Estados Unidos da América. Estas estações são responsáveis pelo monitoramento das órbitas dos satélites. Nestas estações são realizadas as sincronizações dos relógios atômicos a bordo dos satélites. A sincronização é muito importante, tendo em vista, que os satélites enviam sinais aos receptores simultaneamente, o que possibilita uma precisão das coordenadas terrestres. Também faz a atualização dos dados de almanaque que os satélites transmitem.

Para saber a localização de um ponto na terra é necessário um receptor que capta os sinais emitidos pelos satélites que estão em órbitas. Um receptor de rádio, também conhecido por (GPSR), com uma unidade de processamento capaz de decodificar em tempo real a informação enviada por cada satélite e calcula a sua posição com base nas distâncias a estes. A posição é dada por latitude, longitude e altitude, coordenadas geodésicas referente ao sistema “elipsoide de referência” ou “WGS84”, que é uma superfície matematicamente definida que se aproxima do geoide, ou seja, a verdadeira figura da terra.

Os GPS ainda podem funcionar em modo diferencial, sistema DGPS, neste caso os sinais de GPS são armazenados em computador e processados posteriormente com dados cruzados, pedidos às estações de controlo fixas. Neste modo pode eliminar erros sistemáticos, sendo útil principalmente para os que trabalham com cartografia, sua precisão pode chegar a menos de 1 metro, que é muito bom, tendo em vista que as coordenadas espaciais são fixas no tempo.

² RODRIGUES, José Gutemberg Lima; MADEIRA JUNIOR, Luiz Antônio. Sistema Integrado de Navegação por Fusão de dados Iniciais e GPS: Dissertação apresentada a Universidade de Brasília. 2003.

Quando um receptor de GPS recebe sinais de apenas três satélites, ele calcula uma posição 2D (latitude e longitude), mas quando este recebe sinais de quatro ou mais satélites ele calcula uma posição 3D (latitude, longitude e altitude).

1.2 Sistema GALILEO

O Sistema de Posicionamento Geográfico - Galileo (Sistema de Posicionamento Global por Satélite Europeu)³, seu funcionamento é quase idêntico com funcionamento do GPS americano, ou seja, tem uma constelação de satélites em órbitas que enviam sinais eletromagnéticos a um receptor adequado que dá as coordenadas de um lugar na terra. O Galileo é um projeto civil, em oposição ao GPS americano e ao GLONASS russo que são de origem militar. Foi por esse motivo que em 1990 a União Europeia, reconheceu a necessidade de criar um sistema Civil de Posicionamento próprio, para evitar que os militares em tempo de guerra, decidam por deixar de funcionar o GPS ou o GLONASS. Isso levantaria sérios problemas para todos os transportes que utiliza estes dispositivos de navegação, pois podem deixar de saber onde estão de um momento para o outro. Imagine os prejuízos se isso ocorresse em um avião na hora do pouso, ele ficaria desorientado, não saberia qual seria a altitude das pistas, o local exato do pouso, com certeza poderia causar um grande acidente.

O Sistema Galileo é bem recente e seu pleno funcionamento está previsto para o ano de 2013. Quando o sistema estiver completo contará com 30 satélites em órbitas, dos quais três ficarão de reserva, como suplentes caso seja necessário o uso. O primeiro satélite lançado em órbita foi o GIOVE-A, construído pela Surrey Satellite Technology Ltd (SSTL), seu papel e meramente para testar a transmissão e recepção de sinais, não podendo ser usado para navegação, ele foi lançado no dia 28 de dezembro de 2005 com órbita de 23.222 km de altitude.

³ Idem p 4

O segundo satélite do sistema Europeu é GIOVE-B que foi construído pela empresa Alemã Astrium GmbH e foi lançado em órbita no dia 27 de abril de 2008 pela ESA (Agência Espacial Europeia), com órbita de 23.173 Km de altitude e faz uma volta completa ao redor da terra de 14 horas e 3 minutos, ele está equipado com relógio atômico. Os dois primeiros satélites lançados têm um papel fundamental para futuro Sistema de Posicionamento Europeu - Galileo, uma vez que eles são experimentais, enviados ao espaço para realização de testes. Os dois primeiros satélites da constelação operacional do Galileo estão previstos o lançamento para 2009 e em 2010 mais dois, e a previsão de conclusão do Sistema Galileo está marcado para o final de 2013, onde a constelação estará pronta para ser operada. A partir daí o sistema Europeu estará concorrendo com o GPS americano, logo isso é bom para os usuários dos sistemas de posicionamento geográfico, uma vez que terá mais opções de sistemas geolocalizados.

1.3 Sistema GLONASS

O GLONASS (Global Navigation Satellite System) ⁴ é um Sistema de Posicionamento Geográfico, similar ao GPS americano, pertence à Federação Russa, contado com uma constelação de 24 satélites divididos em 3 órbitas, com 8 satélites por plano. Os planos têm a inclinação de 64,8° que é maior que os planos orbitais do GPS de 55°. Essa inclinação é um benefício para os usuários localizados em latitudes altas ou baixas, já que os satélites GLONASS viajam muito mais ao norte ou ao sul, em relação aos satélites GPS americano. Em 12 de outubro de 1982, foi lançado em órbita o primeiro satélite GLONASS, inicialmente tinha a finalidade militar, somente em 1993 foi liberado a versão civil com finalidade comercial.

Os satélites GLONASS estão em órbitas de 19.100 km de altitude mais baixa que os satélites GPS, com isso eles completam uma volta em torno da terra em 11 horas e 15 minutos, menos que os satélites GPS que é de 11 horas e 58 minutos. O sistema GLONASS tem um índice maior de falhas do que o GPS devido estar

⁴ Idem p.4

incompleto, tendo em vista que a previsão de termino para o ano de 2009, segundo declaração do governo Russo, mas em 2008 terá condições de operar em todo território russo, com boas condições. Em dezembro de 2007 foram colocados em órbitas mais três satélites, totalizando 18 satélites e ao final contará com 24 satélites, com isso o sistema estará completo, devendo ocorrer no final de 2009.

O GLONASS podem ser empregado em operações diferenciais (DGLONASS) a exemplo do que ocorre com o GPS (DGPS). Esse sistema permite ter uma maior precisão nas coordenadas, comumente usado na navegação aérea que necessita do máximo de precisão.

1.4 Sistema Beidou ou Compass

Sistema de Posicionamento de Navegação por Satélites, é um projeto Chinês⁵, onde quer desenvolver uma independência de navegação por satélites. O atual sistema Beidou - 1 (composta de 4 Satélites) é experimental e tem cobertura limitada na aplicação. No entanto, a China tem planejado em desenvolver um verdadeiro sistema global de navegação por satélite, constituído de uma constelação de 35 satélites, conhecido de Compass ou Beidou - 2.

O Beidou - 1 foi lançado em órbita no dia 30 de outubro de 2000, o Beidou 1B no dia 20 de dezembro de 2000, Beidou 2 no dia 24 de maio de 2003 e os últimos satélites foram lançados em 03 de fevereiro de 2007.

Em 2003 a China aderiu ao Sistema Galileo e vai investir cerca de US\$ 296 milhões dólares, no Galileo nos próximos anos. Segundo a China a partir de 2008, o sistema Beidou irá oferecer serviço aberto com uma precisão de 10 metros.

⁵ WIKIPÉDIA. **Sistema de Navegação Beidou**. Disponível em: http://en.wikipedia.org/wiki/Beidou_navigation_system acesso em: 30 de maio de 2008

2 CONCEITO DE AVL

AVL (Automatic Vehicle Location) e no português Localização Automática de Veículo, esse sistema permite conhecer em tempo real a localização de um veículo e a realização de operações associadas. Isso é possível graças a criação de Sistemas de Posicionamento Geográfico, no Brasil e vários outros países adotaram o GPS americano na localização de frotas. Porém pode ser usado outro sistema de posicionamento geográfico como o GLONASS russo, o GALILEO Europeu e o Beidou - 2 Chinês. Segundo Rodrigues (s.d), o GPS foi criado para fins militares e depois para fins civis. De posse de um equipamento que permitia saber a posição de um determinado ponto da terra com precisão de metros, percebeu que ela poderia ser usada para saber a localização dos veículos.

O sistema de Localização Automática de veículo - AVL foi criado no início dos anos noventa, sendo uma poderosa ferramenta de gestão de frota de veículos. Essa tecnologia é usada no veículo, onde possui um módulo que contém um receptor GPS, que fornece a sua localização a uma estação base. Os sinais do módulo AVL são transmitidos de varias formas: através de uma rede de comunicação ou por rede de Rádio Transceptor convencional, via telefonia celular ou então por satélite. Em posse desses dados a estação base, tem a localização exata do veículo, onde pode realizar ações associadas e gerencia toda a frota.

2.1 Funcionamento do AVL

O AVL funciona basicamente com o uso de um receptor GPS, acoplado a um transmissor de dados, que enviam as coordenadas do veículo para uma estação com uma interface interligada a um computador e a uma unidade DGPS. Com os dados recebidos o computador relaciona as coordenadas com um mapa da cidade, permitindo assim que o veículo seja localizado rapidamente. Os mapas usados no monitoramento podem ser próprios ou os gratuitos como o Google Earth, porém este último tem a necessidade do sistema estar conectado a Internet para abertura do

mapa. Além de saber a localização podem ter ações associadas ao AVL, tais como: bloqueio do veículo, comunicação de voz e imagem, monitoramento do funcionamento do veículo, ou seja, velocidade, temperatura, combustível, portas, etc.

As informações sobre a localização do veículo, coletada pelo AVL são transmitida para uma central de controle da frota. Bosh (2005) “Dependendo da aplicação, essa informação é visualizada em mapas eletrônicos, para comparação entre a posição planejada e a posição real”. A comunicação de dados com uma central de monitoramento é muito importante para o funcionamento do AVL. Esta comunicação de dados, entre uma unidade móvel e uma estação base é feita através de três grupos a serem considerados: os que utilizam transmissões de dados via satélites, os que utilizam transmissões de dados via telefonia celular e os que utilizam transmissões de dados via rádios.

Quando o órgão já possui uma estrutura de rádio transceptores (VHF, UHF ou Trunking) e os equipamentos de rádios não são usados com muita frequência, pode ser uma excelente alternativa para as transmissões de dados à estação base, não tendo nenhum custo adicional com esse sistema de comunicação. Mas se esse órgão usar o sistema de rádio com muita frequência, não será viável, tendo em vista que a utilização do transceptor poderá interferir na transmissão dos dados e isso deixará o sistema AVL menos eficientes e em certos casos não funcionará bem. Neste caso é mais viável a transmissão de dados por telefonia celular.

A transmissão de dados por telefonia celular, atualmente é muito usada. O sistema AVL consegue a localização através do receptor GPS e envia a uma estação base, com o emprego do celular GSM/GPRS, para melhorar a velocidade na transmissão dos dados foi criado a rede EDGE. A taxa de transmissão de dados típica é de 100 a 130 kbps, portanto mais rápida que a GPRS que é de aproximadamente 26 a 40 kbps. Assim a transmissão na rede EDGE é três vezes maior do que a rede GPRS. A telefonia celular evoluiu muito desde a sua criação em 1983, hoje já temos uma tecnologia 3G (terceira geração) que veio para melhorar a transmissão e recepção de dados.

2.2 Utilização do AVL

O AVL é utilizado nas empresas, na agricultura, taxistas, pessoas físicas, na segurança pública, etc. seu emprego é bem diversificado, tanto na área urbana ou rural. Esse sistema de localização é bastante usado por diversas empresas e tem crescido muito nos últimos tempos. Além das grandes empresas, os pequenos frotistas também estão investindo nos sistemas de monitoramento, tentando achar alternativa a fim de evitar roubos dos veículos e das cargas. Em contra partida também tem aumentado as empresas especializadas em rastreamento, bloqueios, monitoramento de cargas, sendo um ramo com futuro promissor.

Hoje o sistema de localização, vai além da localização de veículos, podem localizar pessoas, objetos, etc. sendo muito importante para o gerenciamento de frota e segurança das pessoas, isto é, paz para as pessoas que investe em sistema de localização. Os sistemas de monitoramentos podem ser através de AVL ou localização através de celulares e PND (Personal Navigation Devices), que é o aparelho de GPS em si, ou seja, os navegadores portáteis instalados nos carros que permitem aos motoristas orientarem-se no trânsito, sendo um equipamento muito importante para a navegação, principalmente nas grandes cidades, onde o trânsito é muito confuso.

2.3 LBS

O LBS (Location Based Service) no português Serviço Baseado em Localização é um sistema semelhante à Localização Automática de Veículo - AVL, mas no caso do LBS é usado um gpstone, que é uma solução de posicionamento que utiliza uma tecnologia avançada de GPS assistido ("A-GPS") para gerar informação de posicionamento confiável e precisa, para redes de celulares. Os primeiros serviços do LBS foram lançados comercialmente a KDDI no Japão em 2001. Hoje é bem utilizado pela população mundial, ou seja, com esse sistema pode encontrar uma pessoa em qualquer lugar da superfície da terra.

Esse sistema permite a pessoa ver o caminho por onde anda e como chegar a um determinado local. “Acabou aquele negócio de perder o tempo no trânsito quando se erra uma bifurcação em São Paulo” Veja (2008, p. 118). Até julho deste ano deve ser lançado nos Estados Unidos um tênis que pode transmitir sua localização, o qual foi projetado para crianças e idosos, para evitar que se perca. Da mesma forma é o funcionamento das pulseiras usadas em presos no regime semi-abertos, em alguns países e no Brasil está preste a ser implantado.

2.4 AVL NA SEGURANÇA PÚBLICA

Na Segurança Pública, ficou comprovada a sua eficácia, quando se trata de atendimento de ocorrência, isto é, a central de monitoramento das viaturas, está nos centros que despacham as ocorrências, assim o operador do sistema integrado tem uma visão geral da localização das viaturas de sua área de atuação e quando tem um chamado de emergência, ele despacha a ocorrência para viatura que está mais próxima do local. Assim a vítima é atendida com mais rapidez.

Segundo Sakata (2006), o primeiro órgão de Segurança Pública a utilizar o sistema de Localização Automática de Veículo - AVL, foi a Secretaria de Segurança do Estado do Rio de Janeiro - SESP, em meados de 1995. A partir da Secretaria de Segurança do Estado do Rio de Janeiro, outros estados também fizeram uso da tecnologia AVL no policiamento ostensivo. Teve estado que usou o sistema AVL com transmissão de dados, com frequência da rede rádio, esse sistema tem um custo menor na transmissão de dados, tendo em vista que a rede rádio é própria do órgão, porém a comunicação com o rádio pode interferir na transmissão do sinal. Essa interferência acontece, porque ao acionar o PTT (Push To Talk) da comunicação de rede rádio da viatura para comunicação entre viaturas ou com as centrais, automaticamente é cessada a transmissão dos dados da localização dessa viatura para as estações bases. A transmissão é compartilhada entre a comunicação da rede radio e o envio das mensagens do receptor GPS e assim que termina a comunicação e liberada a rede de rádio, retornando a transmissão dos sinais do GPS. Logo a

tecnologia GSM/GPRS não tem esse problema na transmissão dos dados a uma central de monitoramento.

A Secretaria de Justiça e Segurança Pública do Estado de Mato Grosso retomou o projeto do AVL em 2008, tendo em vista que a primeira vez que os módulos foram instalados não funcionaram. Porque usava a transmissão de dados via radiofrequência e os rádios são bem usados na comunicação de voz. Para resolver esse problema os módulos são equipados com o sistema GPRS. Uma vez que o sistema GSM/GPRS tem maior capacidade de transmissão e recepção de dados, ou seja, o sistema via rádio tem a capacidade de 1.2 Kbps e o GSM 40 Kbps, portanto bem mais veloz em relação o via rádio. Isso foi possível porque os módulos que foram adquiridos anteriormente são híbridos, ou seja, tem a capacidade de operar tanto no sistema de rádio, quanto no sistema de telefonia celular.

Os módulos usados no CIOSP são da empresa Geo Control, que tem a possibilidade de estar integrado em tempo real, ao sistema automatizado de atendimento e despacho de ocorrências. Além de outras atividades como verificar a velocidade das viaturas, armazenamento e recuperação, para administração cadastral, da última posição válida das viaturas em arquivo que permita um mínimo de 100 viaturas pelo tempo mínimo de 7 dias de operação. Os módulos instalados nas viaturas dispõe de uma memória com capacidade de armazenar até 50.000 posições em caso de falha do sistema de transmissão de dados até o CIOSP. Ele deverá seguir o padrão rede local Ethernet 802.3, na transmissão de dados entre o sistema GPS/AVL e a interface do módulo.

O Sistema AVL tem a função de capturar dados da localização da viatura e encaminhar a um servidor central no CIOSP, com um mapa digital geo-referenciado é mostrado a localização da viatura e o funcionamento da mesma, como velocidade, ponto de parada, quando desliga ou liga a viatura, etc. daí o despachante do CIOSP determina a viatura mais próxima da ocorrência para atendê-la, sendo mais rápido o atendimento, uma vez que ele tem o controle da localização das viaturas em sua área de atuação.

O sistema está em pleno funcionamento, ou seja, o sistema está integrado, em tempo real, ao sistema automatizado de atendimento e despacho de ocorrências do CIOSP. Com isso é possível verificar a viatura que está mais próxima da ocorrência, facilitando para o despachante do CIOSP designar uma viatura para o atendimento emergencial, bem como ele tem condições de saber, quais as viaturas que estão em rondas, no policiamento ostensivo, em PB (ponto base), ou as que estão nos CISCs registrando ocorrências ou flagrante de delito. Tem condições também de emitir relatórios diversos. Em fim esse sistema AVL é uma ferramenta de apoio a ações operacionais e táticas das forças de Segurança, pois possibilitam tomadas de decisão baseadas nos históricos de deslocamento dos veículos.

Atualmente no CIOSP é possível verificar a localização de uma viatura individualmente ou várias ao mesmo tempo, porém para ter um relatório detalhado, é mais viável verificar uma de cada vez, mas na tela do monitor são visualizadas todas ao mesmo tempo, dentro de cada área de atuação. Cuiabá foi dividido por área de atuação, sendo a área do 1º Batalhão de Polícia Militar na região do porto, 3º Batalhão de Polícia Militar na região da Morada da Serra, 9º Batalhão de Polícia Militar da região do Coxipó e 10º Batalhão de Polícia Militar na região do Santa Isabel.

O CIOSP está usando o sistema de telefonia celular, onde o módulo instalado nas viaturas possui um conjunto receptor GPS, um chip da empresa ganhadora do certame licitatório, para a transmissão GPRS. Os dados do GPS são enviados ao servidor na central de monitoramento e controle, que através de processos informatizados fornecerá a posição geográfica da viatura e seu rastreamento, em mapas digitais no servidor central e nas cabines dos despachantes.

É verdade que o CIOSP não está equipado com tecnologias de monitoramento de última geração, mas tem uma tecnologia capaz de atender algumas das várias necessidades da Polícia Militar. Existem no mercado tecnologias capazes de transmitir voz e imagem de vídeo, o que não é muito diferente dos equipamentos instalados no CIOSP, porém essas tecnologias que usa a transmissão de voz e imagem necessitam de tecnologias capazes de transmitir as imagens com mais

velocidades, ou seja, necessita de vários kbps para essa transmissão. Com a chegada da tecnologia 3G no Brasil, vai facilitar esse processo de transmissão de imagem, tendo em vista que está revolucionando o mercado. Na teoria ela tem a capacidade de transmissão de dados superior a 1 Mbps. Com essa velocidade as imagens de vídeos, terão uma boa qualidade e vai dar uma melhor aceitação, em relação à instalação de câmeras nas viaturas, para filmar as abordagens, realizadas pela Polícia Militar, com a finalidade de melhorar a qualidade da prestação de serviço à população.

A empresa Maxtrack dispõe de um produto que realiza este tipo de operação é o MTC 600 (computador de Bordo), ou seja, é um AVL de última geração responsável pelo gerenciamento do sistema embarcado. Possibilita a leitura de todas as informações de localização do veículo, direção e velocidade estando o veículo em área aberta ou não. Integra dispositivos com teclados, painéis de mensagens, contadores de passageiros, equipamento de validação, câmeras, sensores, atuadores diversos, etc. também tem como função o processamento das informações provenientes dos sensores e das câmeras embarcadas, a leitura da posição do veículo. Conta com um GPS com Giroscópio, com a finalidade de realizar a leitura de todas as informações de movimentação do veículo a cada segundo, estando ou não em local com cobertura de GPS, além de informar a hora UTC, direção e velocidade.

Segundo Bernal Filho (2003), o transceptor Spread Spectrum, utiliza uma frequência livre ISM 900 MHz com taxa de transmissão de até 115 Kbps. Pode ser utilizado para tráfego de informações pesadas, poupando custo de transmissão por GPRS, como carga de lista negra, transmissão das informações de validação, atualização de firmware dos equipamentos, transmissão de frames capturados pelas câmeras. A captura das imagens é realizada por câmeras a bordo, podendo ser utilizada até quatro, de acordo com as necessidades da operação.

O equipamento dispõe de um acelerômetro interno, capaz de identificar situações anormais de operação, relacionadas à forma de condução, podendo identificar tombamento lateral, frenagem brusca, aceleração violenta, entre outros. Esta funcionalidade é muito útil para padronizar o modelo de condução e reduzir

custos de manutenção por mau uso. O Sistema de comunicação GSM/GPRS/EDGE facilita a transmissão de dados à estação base.

3 DELITOS POLICIAIS MILITARES

O Estado tem um papel importante junto à sociedade, sendo ele responsável para resolver os conflitos que assola a população. Assim a população conta com pessoas de seu próprio seio para intervir nos conflitos, usando para isso as leis, que serve para garantir os direitos e deveres de cada um. Para o cumprimento das leis e resolução dos conflitos foi necessário intervir nas liberdades individuais em prol de um bem maior, que a vida. Estas pessoas que receberam funções junto ao Estado receberam treinamentos, instruções de como lidar com os conflitos, sendo autorizadas pelo Estado a usar a força em defesa do coletivo, quando necessário. Esses servidores públicos são lotados na Secretaria de Segurança Pública, podendo ser Policial Militar ou Policial Civil, mas neste trabalho será abordado especificamente os Policiais Militares, que tem atuado diuturnamente para dar segurança à população.

Os delitos estão relacionados com o caráter de cada um, sendo ele policial militar ou não. Os delitos podem ser leves ou graves, porém sendo ele leve ou grave sempre é matéria para várias discussões, tanto no meio interno como nas salas de aulas, buscando saber o porquê da violência, dando mais repercussão quando o assunto é violência policial. Segundo Santos Filho, “poucos problemas sociais mobilizam tanto a opinião pública como a violência policial, afetando toda a população independente de classe, raça, credo religioso, sexo ou estado civil”, sendo sempre uma preocupação para os comandantes das unidades da instituição. Assim Santos Filho, entende por “violência à relação social caracterizada pelo uso real ou virtual da coerção que impede o reconhecimento do outro (pessoa, classe, gênero ou raça) mediante o uso da força ou coerção, provocando algum tipo de dano”.

Na segurança pública o cidadão é merecedor de todos os direitos e garantias individuais e quando comete um ato infracional e por isso e somente por isso, deve ser sancionado na forma da lei. Portando o objetivo do Estado é evitar que os atos infracionais sejam cometidos, daí a necessidade de uma força policial ostensiva que fizesse trabalhos pró-ativos e quando há um desvio de conduta de um cidadão ela intervisse repressivamente para levar este cidadão para ser sancionado na forma da lei. Por outro lado não justifica, quem tem o poder constitucional para fazer cumprir a lei, também cometer desvio de conduta, ser violento nas abordagens, ou seja, praticar delitos durante o serviço ou nas horas de folga. Para Santos Filho (p 3), a violência será policial quando,

[...] cometida por integrantes das organizações policiais no exercício de suas funções. A violência policial é um fato não um caso isolado ou um 'excesso' do exercício da profissão. E em se tratando de um fato concreto deve ser encarada como um grave problema a ser solucionado pela sociedade (pelos comandantes e diretores), porque a violência ilegítima praticada por agentes do Estado, que detém o monopólio legítimo do uso da força, ameaça substancialmente as estruturas democráticas necessárias ao Estado de Direito.

Para melhor entender o que é violência policial se faz necessário verificar o conceito de delito policial militar. Segundo Gadelha (2006):

Um fato, para ser considerado delituoso, deve ser típico, antijurídico [...]. Para ser considerado como um delito militar, além de tudo isso, tem que se amoldar ao artigo 9º do Código Penal Militar (tipicidade indireta).

As leis por si só não são suficientes para inibir à prática de delitos, apesar de serem rígidas, necessitam de mecanismos para auxiliar na inibição dos delitos. A impunidade é uma das principais causas do cometimento de delitos. Logo tem que punir aqueles que são culpados de praticar delitos, mas deve melhorar a fiscalização para evitar que estes delitos sejam cometidos. No âmbito interno a Instituição Policial Militar deve adotar mecanismos para auxiliar na redução dos delitos, uma vez, que a falta de fiscalização aliado a outros fatores levam a prática de violência policial. E a Instituição Polícia Militar tem o dever de prestar um serviço de qualidade a sociedade. Na concepção de Ledur apud Santos Filho (s.d. pg 6):

A violência praticada pelos PM decorre da falta de conhecimento da técnica adequada, aliada a uma cultura institucional voltada para o destaque da coragem

peçoal e, também, da ausência de um sistema eficiente de fiscalização e de responsabilidade, [...].

Com a instalação do sistema de monitoramento AVL nas viaturas de Cuiabá, auxiliou o oficial de área do 3º BPM na fiscalização do serviço.

Segundo Castro (2008), no dia 01 de junho de 2008, quando na função de oficial de área teve que participar uma guarnição policial militar por “faltar com a verdade”, uma vez a guarnição tinha deslocado para o CISC para uma prisão em flagrante, e como estava demorando muito, ele pediu a localização da viatura, sendo informado que eles estavam no CISC, porém ele viu que não era verdade, pois ele encontrava-se naquele local, mas quando foi verificado junto ao CIOSP o AVL deu a verdadeira localização, bem diferente do local informado pela a guarnição. Assim ele deslocou até o local verdadeiro e relatou o fato para os policiais militares, e disse que eles iriam responder pela falta. (Informação verbal⁶)

Assim pode-se verificar que o sistema AVL é uma ferramenta de apoio nas ações operacionais e táticas da SEJUSP, mas também pode ser usada para auxiliar os oficiais de áreas na fiscalização do serviço e dos policiais militares. Como existe um número bem significativo de denúncias na Corregedoria Geral da PMMT, justifica lançar mão do Sistema AVL para auxiliar nas conclusões de alguns procedimentos administrativos instaurados pela Corregedoria. O mais importante é que se o sistema for bem usado, pode inibir a prática de delitos na Polícia Militar.

4 CONCLUSÃO

Neste artigo pode observar a importância da administração e do controle de uma frota, bem como o controle interno dos policiais militares. Ficou evidenciado que a tecnologia AVL, realmente auxilia na qualidade do serviço policial militar, bem como inibi os delitos praticados por policiais militares durante o serviço na viatura. É verdade que essa tecnologia não vai resolver o problema de desvio de conduta da Polícia Militar, até porque existem fatos, onde policiais militares cometem crimes nos horários de folga. Mas é importante que pelo menos no horário que estejam de serviço não ocorra à incidência de delitos, logo vai melhorar a imagem da instituição.

6 Em conversa no Comando Geral da PMMT com o Aspirante a Oficial da Polícia Militar Wanderson Costa Castro, Oficial de área do 3º BPM no dia 01 de junho de 2008

Com a utilização da tecnologia AVL no monitoramento das viaturas vai melhorar a fiscalização do policiamento ostensivo, em consequência inibirá delitos praticados por policiais militares, bem como uma prestação de serviço de melhor qualidade a sociedade, respeitando os direitos individuais do cidadão. Porém para que esse sistema dê certo é necessário uma melhor participação dos policiais que estejam em funções de comando e uma capacitação dos policiais militares que trabalham nas viaturas.

Conclui-se que o sistema AVL é uma tecnologia, que bem empregada vai melhorar o atendimento de ocorrências, bem como inibirá delitos praticados por policiais militares durante o serviço nas viaturas. Porém não pode esquecer que uma tecnologia sozinha não vai conseguir os resultados esperados, tem que ter a participação de seus operadores seja na administração ou na execução das missões cotidianas da Segurança Pública, ou seja, a manutenção da Ordem Pública.

Com base nas informações obtidas através do instrumento de pesquisa, vê-se que o sistema AVL, não está sendo usado com a sua totalidade de recursos disponível, pois essa tecnologia está carente de investimentos para melhorar a sua utilização, para atender aquilo que é esperado do órgão de Segurança Pública. Mas com sistema AVL, mesmo que não está funcionando todo o recurso que o equipamento dispõe, a Polícia Militar vai poder dar uma resposta à sociedade cuiabana.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

AMORA, Antônio Soares. **Minidicionário Soares Amora da língua portuguesa**, 12.ed. – São Paulo: Saraiva, 2003

ARTIGO, **O sistema GPS**. Disponível em: <<http://www.gpsglobal.com.br/Artigos/ITA12a.html>>. acesso em: 30 de maio de 2008

ARTIGOS. **GPS na agricultura.** Disponível em: <<http://www.gpsglobal.com.br/Artigos/Agrícola/GPSAgric.html>>. acesso em: 29 de maio de 2008

BERNAL FILHO. Humber. **Rádio Spread Spectrum.** 2003. disponível em: <http://www.teleco.com.br/tutoriais/tutorialss/default.asp>. acesso em: 16 de junho de 2008

BLITZKOW, Denizar. **Sistema de Posicionamento por Satélite GPS.** São Paulo-SP. 2002. Disponível em: <<http://www.ptr.poli.usp.br/ptr/site-ant/FTP01/DGPS2201-02B.pdf>> acesso em: 29 de maio de 2008

BOLZANI, Caio Augustus Moraes. **Computação Pervasiva e Sistema de Rastreamento.** São Paulo-SP. 2004. Disponível em: <http://www.bolzani.com.br/artigos/art03_04.pdf> acesso em: 28 de maio de 2008

BOSH, Robert. **Manual de Tecnologia Automotiva.** 25.ed. São Paulo: Blucher, 2005.

BRASIL, **Constituição Federal.** 5.ed. Organização de texto por Luiz Flávio Gomes. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2003, p.94.

BRASIL. **Código Penal Militar.** Disponível em: <<http://www.portaljuridicoempresarial.com.br/codigos/cpm.html> > acesso em: 30 de junho de 2008

CIÊNCIA VIVA. **Latitude e Longitude.** Disponível em: <http://www.cienciaviva.pt/latlong/anterior/gps.asp>. acesso em: 30 de maio de 2008

CONTROLANDO, **Sistema de Rastreamento.** Disponível em: <<http://www.controlando.com.br>>. Acesso em 14 de junho de 2008

FERREIRA, Aurélio Buarque de Holanda. **Novo Dicionário Aurélio da Língua Portuguesa.** - 2. ed. - Rio de Janeiro: Editora Nova Fronteira, s. d.

FURASTÉ, Pedro Augusto. **Normas Técnicas para o Trabalho Científico.** 14.ed. Porto Alegre: [s.ed.], 2006.

GADELHA, Patrícia Silva. **Você sabe o que é um crime militar? . Jus Navigandi,** Teresina, ano 10, n. 977, 5 mar. 2006. Disponível em: <<http://jus2.uol.com.br/doutrina/texto.asp?id=8063>>. Acesso em: 30 jun. 2008.

GPS CENTER. **Conceito de GPS.** Disponível em: <<http://www.gpscenter.com.br/index64.html>>. acesso em: 30 de maio de 2008

JARDIM, Fernando de Moraes. **Treinamento Avançado em Redes Wireless.** São Paulo. Digerati Book. 2007

LAKATOS, Eva Maria; MARCONI, Maria de Andrade. **Metodologia Científica**. 4.ed. São Paulo: Atlas, 2006

MARCINEIRO, Nazareno, **Polícia de Preservação da Ordem Pública**. SC S.d.

MAXTRACK. Disponível em: <
http://www.maxtrack.com.br/produtos/detalhe_produto.php?codigo=33 > acesso em 16 de junho de 2008.

MONTEIRO, Ubaldo. **A Polícia de Mato Grosso: História - Evolução**. Cuiabá: s.ed., 1985.

POLEZEL, Wesley Gildo Caducci. SOUZA, Eunice Menezes de. MÔNICO, João Francisco Galera. **Metodologia de Redução do Multicaminho em Estações de Referência GPS**. UFSC. Florianópolis: COBRAC, 2006.

RODRIGUES, José Gutemberg Lima; MADEIRA JUNIOR, Luiz Antônio. **Sistema Integrado de Navegação por Fusão de dados Iniciais e GPS**: Dissertação apresentada a Universidade de Brasília, 2003.

RODRIGUES, Marcos. **AVL: Enfim mais recursos e custos menores**. Disponível em: <<http://www.kretta.com.br/novo/html/artigos/artigo1.htm>> acesso em 10 de junho de 2008

SAKATA, Marcus Vinícius Akira. **O Sistema de Localização Automática de Veículos nas (...)**. Monografia apresentada no Curso de Formação de Oficiais da APMCV-MT. Várzea Grande: APMCV, 2006

SANTOS FILHO, José Palominhas Fagundes dos. **A violência do Policial Militar no exercício da função**. Artigo. Polícia e Segurança Pública. Porto Alegre-RS S.d. Disponível em: <http://www.policiaeseguranca.com.br/viol_pol.htm> acesso em: 18 de junho de 2008.

SOUSA FILHO, Arlindo Marques de. **Análise sobre a necessidade da manutenção preventiva das viaturas (...)**. APMCV/ UFMT, Curso de Especialização em Gestão de Segurança Pública, CAO. Cuiabá: UFMT, 2006, p. 27

WIKIPÉDIA. **GIOVE**. Disponível em: <http://en.wikipedia.org/wiki/GIOVE-B>. acesso em: 10 de junho de 2008.

WIKIPÉDIA. **GLONASS**. Disponível em: <http://pt.wikipedia.org/wiki/GLONASS>. acesso em 10 de junho de 2008.

WIKIPÉDIA. **Sistema de Posicionamento Global**. Disponível em: <<http://pt.wikipedia.org/wiki/GPS>>. acesso em: 30 de maio de 2008

WIKIPÉDIA. **Sistema de Navegação Beidou.** Disponível em: <
http://en.wikipedia.org/wiki/Beidou_navigation_system > acesso em: 30 de maio
de 2008

STRESS POLICIAL NA PMMT: “UMA ANÁLISE DAS CAUSAS, CONSEQUÊNCIAS E POLÍTICAS DE PREVENÇÃO”.

Mário Luiz Pinheiro de Souza¹

RESUMO

Constantemente vê-se nos meios de comunicação em geral estudos e reportagens sobre o estresse, descrevendo este como um dos males do mundo moderno. Mas afinal o que esta doença? Quais seus sintomas? Quais seus malefícios para a saúde? Quais suas causas? Pode ser considerado benéfico? Como a Polícia Militar de Mato Grosso vem agindo fins de controlar o nível de estresse dos policiais militares da Instituição? O Presente trabalho teve como objetivo macro uma análise sistemática de um problema invisível e que assola sorrateiramente nosso organismo, podendo causar inúmeras consequências ao ser humano. Procuramos através de aplicação de questionários, verificar em nosso Público interno se estes apresentam os sintomas do estresse, bem como a opinião a cerca das medidas adotadas pela Polícia Militar do Estado de Mato Grosso fins de combater tal doença. Diante do quadro encontrado existe a urgente necessidade de aplicarmos políticas de controle e prevenção ao estresse.

Palavras chave: *Estresse - Policial Militar - Prevenção, Controle.*

ABSTRACT

We constantly see in the media in general studies and reports on the stress, describing this as one of the evils of the modern world. But ultimately what this disease? What your symptoms? What harm to their health? What causes? It may be considered beneficial? As the Military Police of Mato Grosso is acting purposes of monitoring the level of stress of the military police institution? The current work aimed at a macro systematic analysis of a problem plaguing sorrateiramente invisible and that our body and can cause numerous consequences to humans. We seek through application of questionnaires, check in our internal audience if they show the symptoms of stress, and to view some of the measures adopted by the Military Police of the State of Mato Grosso purposes of combating this disease. Facing the table found there is the urgent need to implement policies to control and prevention to stress.

Key words: *Stress - Military Police – Prevention – Control.*

¹ Oficial da Polícia Militar do Estado de Mato Grosso, pós graduado em Gestão e Segurança Pública pela APMCV, Bacharel em Segurança Pública pela APMCV.

INTRODUÇÃO

Inicialmente verificou-se que as patologias psicológicas estão intimamente ligadas ao meio e conduta social do indivíduo, bem como a estímulo externo que este venha a receber do meio. O meio de vida social, profissional, emocional do indivíduo contribui sobremaneira para o desenvolvimento de patologias psicológicas. Dessa forma, um ambiente de trabalho saudável pode dirimir uma das maiores causas de Licença para Tratamento de Saúde em nossa Instituição que são as patologias psicológicas, sendo tal situação já discutida e estudada em outras co-irmãs do Território Nacional.

A palavra estresse tem como significado "o estado de perturbação causado por um conjunto de reações do organismo". (LUFT,1996, p. 274).

Segundo Pitliuk², pesquisas sobre o comportamento humano revelam que no momento em que o indivíduo coloca sua vida em risco, ele desenvolve um desequilíbrio biológico onde componentes físicos e psicológicos se manifestam.

1 ESTRESS, TRABALHO E DOENÇAS DE ADAPTAÇÃO

1.1 HISTÓRICO SOBRE O ESTRESSE

O Quadro abaixo mostra a evolução do estresse desde sua descoberta através de Sir Willian Oster³, sua definição por Hans Selye e sua quarta fase postulada pela Dr^a. Marilda Emmanuel Novaes Lipp⁴.

² Paulo Pitliuk, Especialista em Psiquiatria pela Associação Brasileira de Psiquiatras, Chefe do Setor de Psiquiatria do Hospital Albert Sabin em São Paulo. Disponível em: <<http://www.mentalhelp.com/stress.htm>>.

³ O Senhor William Osler (12 de Julho, 1849 - 29 de Dezembro, 1919) foi um físico canadense, sendo um dos ícones da medicina moderna, chamado por vezes de "pai" dela, mas que no entanto Avicena era tido como tal por ele.

⁴ Pesquisadora Brasileira, possui graduação em Psicologia - American University (1972), mestrado em Mestrado Em Psicologia Experimental - George Washington University (1976) e doutorado em Ph D Em Psicologia Experimental e Clínica - George Washington University (1977). Atualmente é professora Titular e Chefe Editora da Revista Estudos de Psicologia da Pontifícia Universidade Católica de Campinas.

ANO	EVENTO
1910	- Sir Willian Oster postula que o excesso de trabalho e de preocupações podem levar a doenças.
1926	- Selye nota a “síndrome de simplesmente estar doente”.
1936	- Selye conduz experimentos com ratos e descobre que a reação de alarme leva a que: a) o córtex das supra-renais sofra aumentos de tamanho e fique hiperativo; b) o timo, os nódulos linfáticos e baço diminuam em tamanho; c) úlceras apareçam nas paredes do estômago e dos intestinos.
1936	- Selye publica na revista Nature o primeiro artigo sobre a síndrome do stress e chama de <i>alarme</i> à primeira fase do stress.
1952	- Selye descobre que o organismo não fica para sempre em estado de alarme: ou ele morre ou ele se adapta. Seyle chama a esse estágio de “resistência”. Descobre também que após um período prolongado em resistência, o organismo não mais consegue resistir. A Resistência se quebra e ele cai em exaustão. Seyle conceitua o stress como um processo trifásico: a) estágio de alarme; b) estágio de resistência; c) estágio de exaustão. O stress é postulado como podendo gerar: alterações no timo (redução), nas supra renais (dilatação do córtex) e na área gastrintestinal (aparecimento de úlceras). Seyle se referia, então, a uma tríade que representaria “a expressão corporal de uma mobilização total das forças da defesa”.
1966	- Lazarus introduz o conceito de interpretação do evento como o verdadeiro estressor.
2000	- No decorrer da padronização do inventário de sintomas de Stress para adultos, Lipp identifica uma nova fase: a quase-exaustão. Encontra-se entre a fase de resistência e a de exaustão. É caracterizada por um enfraquecimento da pessoa que não mais está conseguindo se adaptar ou resistir ao estressor. Propõe o modelo quadrifásico.
2004	- A noção de “temas da vida” surge com base nos trabalhos clínico e experimentais de Lipp, indicando uma tendência crônica das pessoas a repetir suas experiências criadoras do stress.

Fonte: LIPP (2005, p. 18-19).

Quadro 01 – Histórico do Estresse

Os primórdios do termo “estresse” remontam-se ao ano de 1936, através de Hans Selye, médico e pesquisador que trabalhava em Montreal, no Canadá, empregou pela primeira vez, como termo médico, a palavra inglesa stress, para caracterizar qualquer agente ou estímulo, nocivo ou benéfico, capaz de desencadear no organismo mecanismos neuroendócrinos de adaptação.

O termo estresse, na forma que tem sido utilizada, vem da Física e nesse campo do conhecimento, tem o sentido do grau de deformidade que uma estrutura sofre quando é submetida a certo esforço.

SELYE não tinha apenas a preocupação em definir estresse, mas sim configura-lo de acordo com a sua atuação no organismo, causas, sinais, sintomas e características patológicas de sua atuação.

O termo estresse tem sido apresentado como um grande vilão do século, sendo atribuído a ele desde a úlcera de um executivo até o baixo rendimento de um atleta, inclusive como um ator na dramática diminuição de vida.

Ocorre que não existe qualquer dado científico que comprove que nossa atual sociedade sofra maior estresse que os antepassados, porém nosso cotidiano sofre de maior intensidade de estímulos estressantes que a sociedade outrora enfrentava.

Logo, estar estressado é o estado do organismo, após o esforço de adaptação que pode produzir deformações na capacidade de resposta atingindo o comportamento mental e afetivo. O estado físico e o relacionamento com as pessoas. (FRANÇA, 2005 p.30)

1.2 OS EFEITOS DO ESTRESSE NO ORGANISMO

Estresse é um estado de tensão que causa uma ruptura no equilíbrio interno do organismo, ou seja, um estado de tensão patogênico do organismo. O desequilíbrio ocorre quando a pessoa necessita resolver alguma situação que ultrapassa sua capacidade adaptativa. (FERREIRA, 2000, p.335)

Com o passar do tempo, um organismo sob o efeito do estresse pode desenvolver hipertensão arterial, câncer, problemas cardíacos e respiratórios, além dos transtornos psicológicos e/ ou psiquiátricos.

O estresse também pode acarretar o envelhecimento precoce, depressão e ansiedade. Dificuldades sexuais são frequentes nas pessoas muito estressadas.

1.3 O ESTRESSE E SUAS FASES

Ao conjunto de modificações não específicas que ocorrem no organismo, diante de situações de estresse, Selye (1956) deu o nome de Síndrome Geral de Adaptação.

Abaixo se realiza uma comparação entre as fases/ modelos de estresse apresentados por Hans Selye e Marilda Lipp onde a pesquisadora brasileira desenvolveu e apresentou a fase da quase-exaustão do estresse.

MODELO TRIFASICO - SEYLE (1952)	MODELO QUADRIFASICO - LIPP (2000)
Estágios	Fases
Alarme	Alerta
Resistência	Resistência
Exaustão	Quase-exaustão
	Exaustão

Fonte: LIPP (2005).

Quadro 02 - Comparação dos Modelos Teóricos do Estresse

Pode-se verificar que ambos os modelos postulam o stress como um processo que se desenvolve de acordo com etapas. Desse modo o stress pode ser um estado temporário, de baixa ou grande intensidade, estar na etapa de resistência ao fato gerador de desequilíbrio ou já ter atingido um estado de exaustão tão grande que doenças de grande seriedade podem surgir (LIPP, 2005, p 19).

O stress se desenvolve em quatro estágios: Fase de Alerta, Fase de Resistência, Fase de Quase-Exaustão, Fase de Exaustão.

Tendo utilizado o modelo trifásico do stress por muitos anos em nosso trabalho, percebeu-se que a fase de resistência proposta por Seyle merecia reflexão, uma vez que uma pessoa não entra subitamente em exaustão, existindo antes um

período de transição em que a pessoa não esteja mais capaz de resistir, mas ainda não tenha atingido a exaustão completa.

Desse modo, o modelo quadrifásico que representa uma extensão do trifásico de Seyle, postula que o stress se desenvolve do modo descrito a seguir:

- **Fase de Alerta:** nesse estágio do desenvolvimento do stress, a pessoa necessita produzir mais força e energia a fim de poder fazer face ao que esta exigindo dela um esforço maior. As mudanças hormonais que resultam na fase de alerta contribuem para que haja aumento de motivação, entusiasmo e energia, o que pode, desde que não excessivo, gerar maior produtividade no ser humano.

- **Fase de Resistência:** nesse estágio ocorre um aumento na capacidade de resistência acima do normal. Nessa fase, sempre há uma busca pelo reequilíbrio, ocorrendo uma utilização grande de energia, o que pode gerar a sensação de desgaste generalizado sem causa aparente e dificuldades com a memória é sinal que a demanda ultrapassou a capacidade da pessoa de lidar com a situação presente.

- **Fase da Quase-Exaustão:** quando as defesas do organismo começam a ceder e ele já não consegue resistir às tensões e restabelecer a homeostase interior. Há momentos em que ele consegue resistir e se sente razoavelmente bem e outros em que ele não consegue mais. É comum nessa fase a pessoa sentir que oscila entre momentos de bem-estar e tranquilidade e momentos de desconforto, cansaço e ansiedade. Algumas doenças começam a surgir, demonstrando que a resistência já não está mais eficaz.

- **Fase de Exaustão:** nesse estágio, há uma quebra total da resistência e alguns sintomas que aparecem são semelhantes aos da fase de alarme, embora sua magnitude seja muito maior. Há um aumento das estruturas linfáticas, exaustão psicológica em forma de depressão e exaustão física, na forma de doenças que começam a aparecer, podendo ocorrer a morte como resultado final.

2 O ESTRESSE E A ATIVIDADE POLICIAL

O trabalho é uma atividade importante para qualquer indivíduo, não apenas pelo seu sustento ou de sua família, mas para o enfrentamento de dificuldades no cotidiano do mesmo.

De acordo com a Organização Internacional do Trabalho o estresse profissional é uma das maiores ameaças à saúde deste século. As formas comprometedoras de saúde, neste âmbito são: o estresse agudo e o estresse pós-traumático, gerados por eventos críticos. Outras consequências considerada marcante do estresse ocupacional é conhecida como Síndrome de Burnout ou Síndrome de Desistência. Fatores como pouca autonomia no desempenho profissional, problemas de relacionamento com as chefias, colegas ou clientes, conflito entre trabalho e família, sentimento de desqualificação e falta de cooperação da equipe, estão aparentemente associados ao desenvolvimento desta síndrome.

Quando o indivíduo coloca sua vida em risco, automaticamente este vive uma situação de estresse, ocorrendo um desequilíbrio biológico em seu organismo, porém as consequentes repetições de tais desequilíbrios podem causar no indivíduo mudanças bruscas de humor, depressão, gastrites, úlceras, etc.

O Policial, através de suas inúmeras funções no tocante a “servir e proteger” a sociedade sofre grande gama de pressão externa o que o conduz ao quadro de estresse, porém este não sofre sozinho de tal mal, levando tal situação aos seus familiares, à sua Instituição Policial e inclusive à sociedade. Através da realização de seu trabalho este fica “cara a cara” com situações críticas e perigosas, que podem culminar com a lesão ou até a morte do policial, exigindo deste grande controle emocional para si de modo que não coloque em risco a vida de sua equipe, da vítima e ainda por incrível que pareça do agressor. Ou seja, o policial mesmo em situações de grande estresse tem que estar sereno e calmo de modo a transmitir tal qualidade a todos os envolvidos na intervenção policial, por isso imprescindível se faz a adoção de medidas anti-estresse em nosso meio policial.

2.2 PREVENÇÃO DO ESTRESSE

O estresse é uma consequência da vida moderna e nós precisamos aprender a conviver com as situações e administra-las para vivermos mais e com melhor qualidade de vida.

Conforme crescemos e amadurecemos, nos aperfeiçoamos na técnica de saber o que esperar de nossa vida diária, e o que fazer com as coisas que nos aborrecem, porém certa quantidade de estresse é necessário ao ser humano, o que diferencia é a forma de como este deve ser encarado pelo indivíduo.

A prevenção do estresse não é tarefa fácil, sendo destacadas algumas diretrizes:

- Tirar férias anuais;
- Praticar lazer;
- Reavaliar suas atividades e modo de pensar.
- Alimentar-se de maneira saudável;
- Delegar atividades e aprender trabalhar em grupo;
- Evitar o fumo, café e bebidas alcoólicas;
- Realizar atividade física periódica e com orientação médica;
- Procurar ser mais compreensivo e menos exigente;

2.3 RECURSOS PARA LIDAR COM O ESTRESSE

Para convivermos bem com o estresse, precisamos dispensar um tempo para considerar quais são as fontes de estresse em nossas vidas, e se nossas respostas emocionais e físicas e elas são sensatas e úteis, ou se estão nos impossibilitando de lidar com tais fontes de estresse e ter controle da situação.

Existem vários métodos simples e eficazes, bem como recursos dos quais podemos citar: físicos, psíquicos e sociais.

Recursos Físicos:

- Técnicas de relaxamento;
- Exercício físico regular;
- Repouso, lazer e diversão;
- sono apropriado às necessidades individuais;

Recursos Psíquicos:

- Métodos psicoterapêuticos;
- Processos de auto-conhecimento;
- Estruturação do tempo livre com atividades prazerosas;
- Avaliação periódica de sua qualidade de vida;
- reavaliação de seu limite de tolerância e exigência;
- busca de convivência menos conflituosa com pares e grupos.

Recursos Sociais:

- Revisão e redimensionamento das formas de organização do trabalho;
- Aprimoramento, por parte da população em geral, do conhecimento de seus problemas médicos e sociais;
- Concomitância dos planejamentos econômico, social e de saúde.

As estratégias citadas devem obedecer a princípios de ação dirigida, com o intuito de conhecer de forma mais detalhada e completa possível as percepções e as necessidades das pessoas ou grupos, fins de criação de programas específicos.

3 CRIAÇÃO DO SERVIÇO DE APOIO SOCIAL DA PMMT

Inicialmente criado para oferecer suporte logístico (estadia, material de higiene, alimentação, agendamento para inspeção na Perícia Médica do Estado e apoio no deslocamento) a policiais da ativa lotados no interior do estado que necessitassem vir a Cuiabá para resolver pendências funcionais e/ou realizar atendimentos de saúde, o Serviço de Apoio Social ao Policial Militar – SAS, logo em seu primeiro mês de funcionamento, já ultrapassou as expectativas previstas.

Em agosto de 2007, período em que iniciou suas atividades, o setor foi procurado não somente por policiais que necessitassem de auxílios imediatos para facilitar sua estadia na capital por um período determinado, mas principalmente por policiais e familiares de policiais lotados em Cuiabá, necessitados de auxílio no acesso aos serviços de saúde e de assistência social, disponibilizados pelo Estado e pela Instituição.

No que tange aos serviços e recursos disponíveis no âmbito interno da Instituição, cabe ressaltar a importância da articulação com diversos órgãos, como a Diretoria de Saúde da PM, SAD, SETECS, CFAP, DARH, DAF, Colégio Militar Tiradentes. Em âmbito externo, destaca-se a articulação junto ao Hospital Militar, Associação de Cabos e Soldados da Polícia Militar, Associação de Sub-Tenentes e Sargentos da Polícia Militar, MT Saúde, Pax Nacional, Centros de recuperação para alcoólatras e drogas.

Atualmente, é possível visualizar a constante ampliação dos serviços prestados pelos SAS, procurados não apenas pelos militares da ativa, mas também por policiais reformados e pertencentes à reserva remunerada e por funcionários civis que prestam serviços na Instituição. Dessa forma, o setor objetiva em última instância promover o bem-estar de seus funcionários, cujo reatamento se dá na melhoria dos serviços oferecidos à população, ou seja, na prestação da segurança pública. Sua existência por si só sinaliza que a Instituição está preocupada com seus funcionários sob uma perspectiva humanitária, buscando a excelência de seu desempenho e de sua imagem perante a sociedade mato-grossense.

4 ANÁLISE DE DADOS DA PESQUISA DE CAMPO

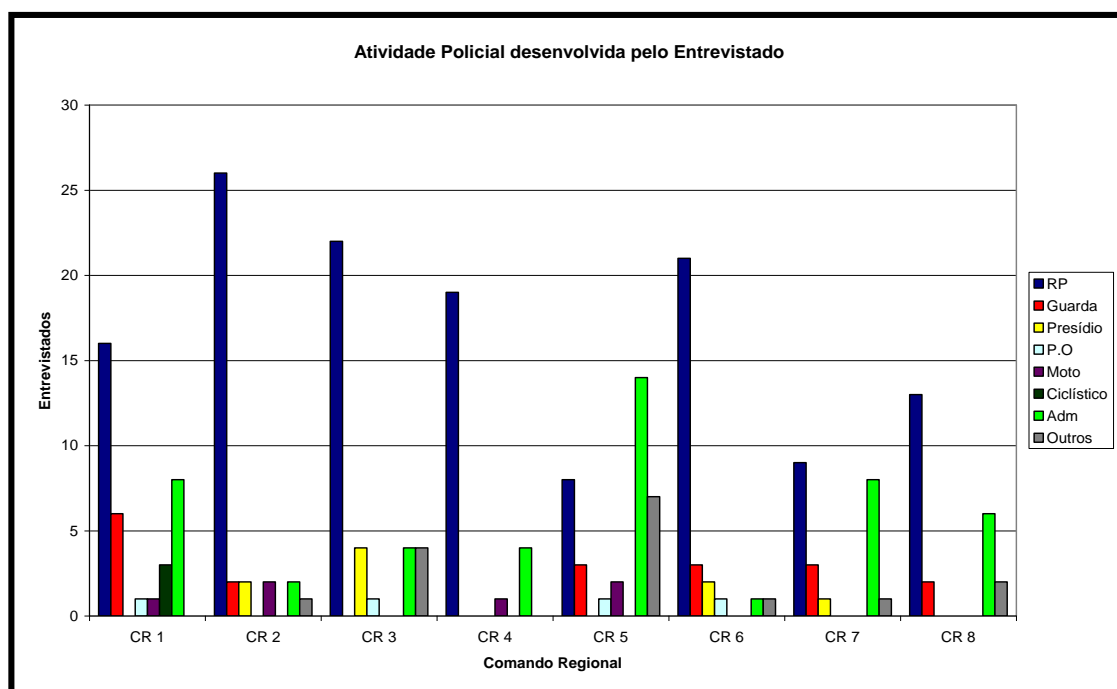
Para nossa Pesquisa de Campo adaptamos o questionário do Dr. Cyro Mascy, presente na obra “A Hora da Virada: enfrentando os desafios da vida com equilíbrio e serenidade”. (2003).

Segundo o Autor, a frequência dos sintomas de estresse são divididas entre **não ocorrem, ocasionalmente e frequentemente**, sendo atribuídos aos mesmos pontuação de 00, 01 e 02 pontos, respectivamente.

De acordo com a pontuação para cada sintoma apresentado, verifica-se o nível do estresse do indivíduo, sendo assim distribuído 00 a 04 pontos sem estresse, 05 a 12 pontos estresse moderado, 13 a 18 pontos estresse intenso e acima de 19 pontos estresse muito intenso.

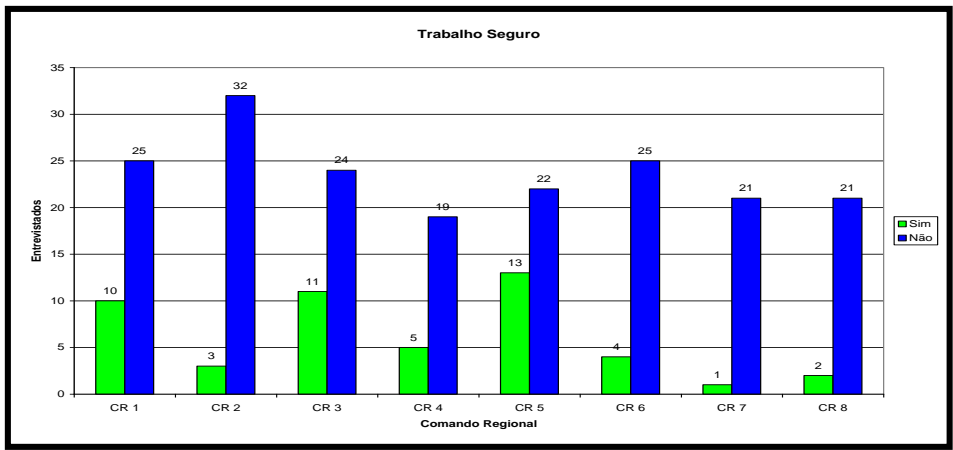
Com a devida autorização dos Comandantes Regionais, os questionários adaptados foram distribuídos nos Comandos Regionais da PMMT aos profissionais que desempenham seus serviços nas diversas modalidades de policiamento, turnos de trabalho, tipo de lazer e pratica de atividades físicas.

Foram distribuídos 280 (duzentos e oitenta) questionários, retornando 238 (duzentos e trinta e oito) questionários devidamente preenchidos.



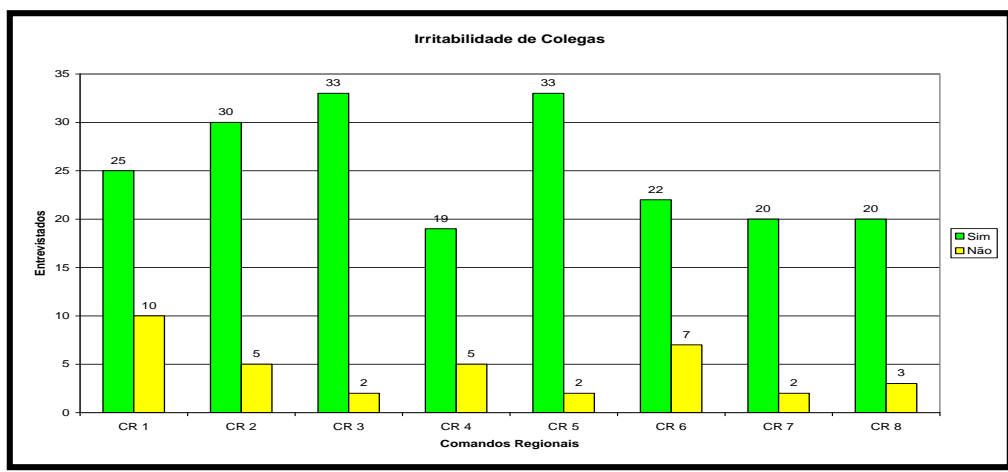
Fonte: Pesquisa de Campo

Gráfico 1 - Atividade policial desenvolvida pelos entrevistados



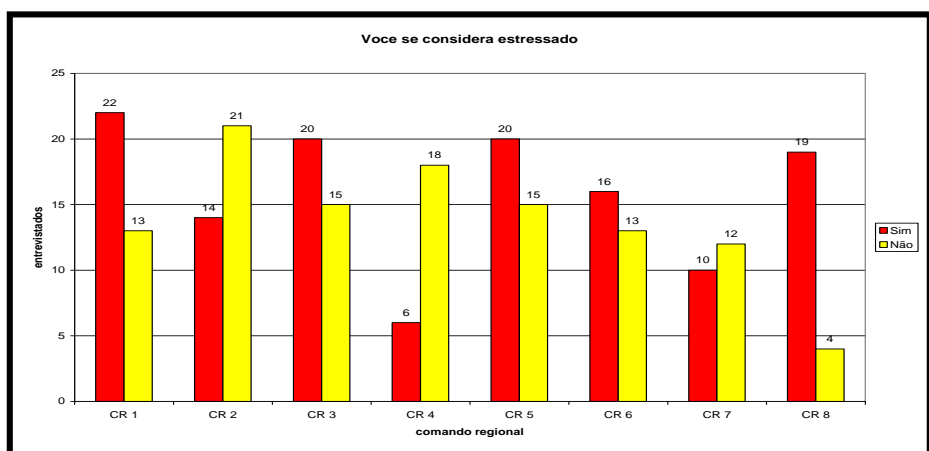
Fonte: Pesquisa de Campo

Gráfico 2 - Opinião dos entrevistados sobre a segurança no trabalho



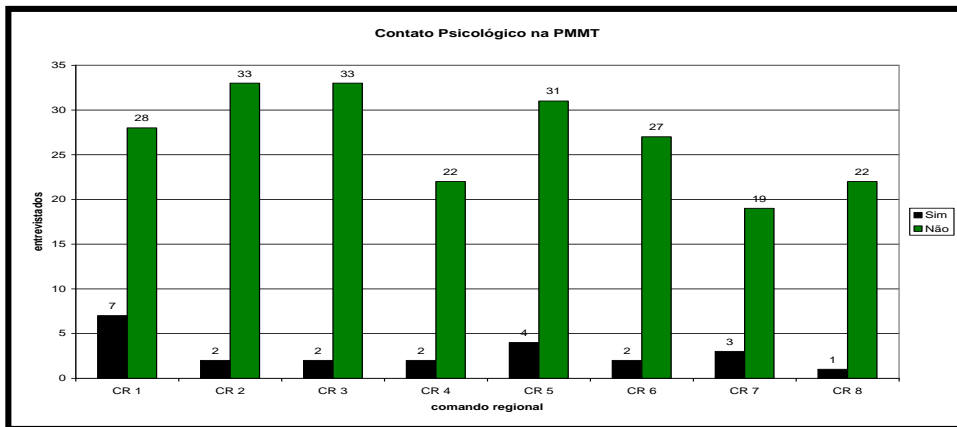
Fonte: Pesquisa de Campo

Gráfico 3 - Opinião dos entrevistados sobre a irritabilidade de colegas



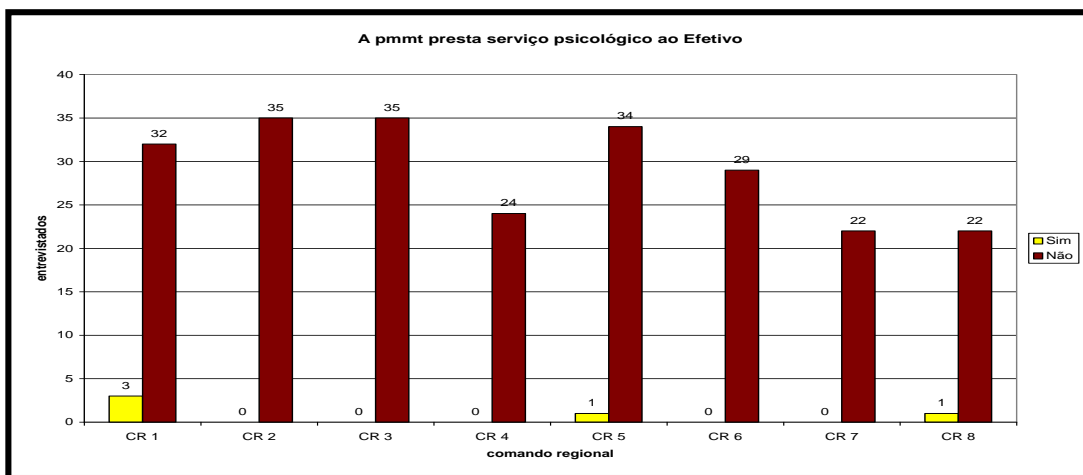
Fonte: Pesquisa de Campo

Gráfico 04 - O entrevistado se considera estressado?



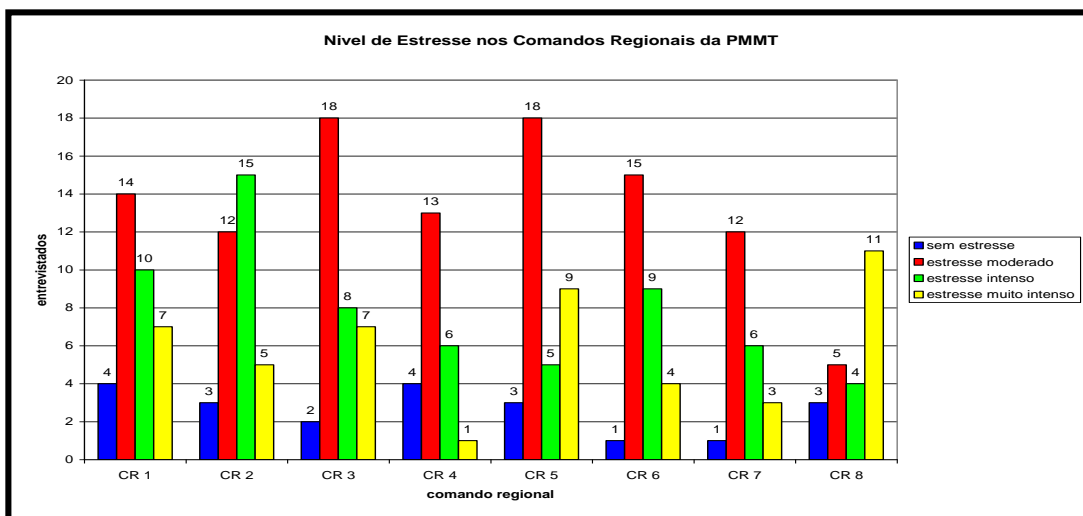
Fonte: Pesquisa de Campo

Gráfico 05 - Contato psicológico do entrevistado na PMMT



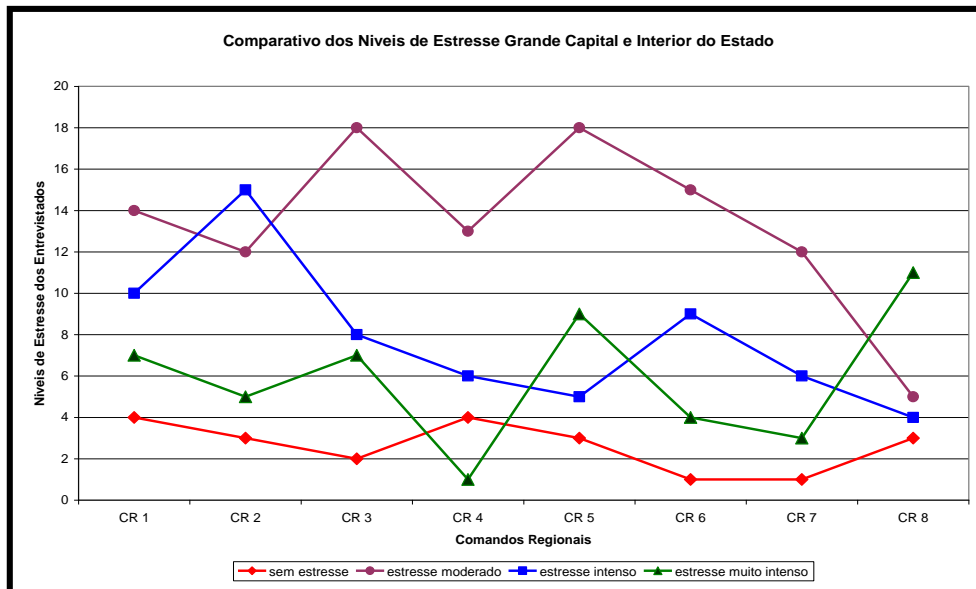
Fonte: Pesquisa de Campo

Gráfico 06 - Avaliação dos entrevistados se a PMMT presta serviço psicológico



Fonte: Pesquisa de Campo

Gráfico 07 - Níveis de estresse dos entrevistados



Fonte: Pesquisa de Campo

Gráfico 08 - Comparativo dos níveis de estresse dos entrevistados da capital com o interior do estado

CONCLUSÃO

O presente trabalho teve como característica e função básicas, o estudo da problemática cotidiana que constantemente vê-se falar que é o estresse.

Através do levantamento bibliográfico, pode-se expor toda a parte teórica descrita em nosso Projeto de Pesquisa.

Dessa forma fora descrito o estresse, seus conceitos e definições, bem como seus malefícios e ainda se é que se pode imaginar a descrição de algumas benesses do estresse.

Afinal, como seria a vida caso não se tivesse um pouco do estresse para estimular o cotidiano diário.

Foram distribuídos questionários de avaliação nas Sedes dos Comandos Regionais da Polícia Militar. Apesar de um Estado único, este possui dimensões continentais, além dos diversos imigrantes que o colonizaram o que torna um Estado

com várias características folclóricas e culturais, criando uma grande miscigenação e por consequência, cada região possui sua particularidade.

Dessa forma, comparou-se os níveis de estresse da Capital do Estado com o Interior do Estado.

De acordo com o Questionário, a grande maioria dos entrevistados é do sexo masculino, sendo em sua totalidade Praças da Polícia Militar.

Verificou-se também que maioria dos Entrevistados possui tempo de serviço de 01 a 10 anos, desenvolvendo a atividade rádio patrulha e serviço administrativo.

Em sua maioria o turno de trabalho dos entrevistados é 12 horas, com exceção do Comando Regional VIII de Juína, onde seu Efetivo ainda trabalha o turno de 24 horas e ainda as escalas extras casuais e constantes em alguns Comandos Regionais.

A opinião dos entrevistados é que políticas anti-estresse seriam de grande valia para o nosso Efetivo, a grande maioria nunca teve algum contato com psicólogo ou apoio psicológico pela PMMT e ainda avaliaram como negativo nossas políticas anti-estresse e ainda a grande maioria dos entrevistados se considera estressado.

A esmagadora maioria dos entrevistados diz ter colegas que se irritam facilmente ou frequentemente, o que nos mostra que devemos atentar para o caso do estresse em nossa Instituição.

Apesar de a Capital possuir infra-estrutura de certa forma adequada, além de Efetivos e Equipamentos melhores que o Interior do Estado, os índices de estresse do interior foram menores que os da Capital, talvez pela qualidade de vida, talvez pela tranquilidade, talvez pelo clima ameno, talvez pela prática de atividades físicas, talvez pelos momentos de lazer, o que vemos é que tais características podem contribuir para a diminuição do estresse em nosso Efetivo.

Talvez grande número dos casos de abusos ou violência praticados por nosso Efetivo possa estar intimamente ligado ao estresse.

Dessa forma, pode-se validar a hipótese número 02 apresentada em nosso projeto **"As políticas de prevenção ao stress não tem sido efetivas na PMMT, resultando num índice de stress devido a falta da prevenção e combate desta patologia"**.

Sabe-se da imensa vontade e capacidade dos profissionais de saúde, fins de implementação de políticas anti-estresse em nossa Instituição, porém o que podemos perceber é a falta de estrutura em nossa Instituição para tal finalidade.

Também se verificou durante conversas informais quando da aplicação dos Questionários de pesquisa sobre a grande resistência por parte do Efetivo no que tange à procura dos serviços psicológicos, talvez pela falha de profissionais anteriores.

Outro quesito de vale ressaltar é a pequena parcela do Efetivo que se apresenta nas visitas do serviço psicológico, bem como da presença apenas de Praças durante as visitas.

Ressalta-se que o estresse é uma doença invisível que pode atingir toda parcela da população, tanto Praça como Oficiais de nossa Instituição e que devemos urgentemente adotar medidas anti-estresse em nossa Gloriosa Instituição.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRAFICAS

AMADOR, Fernanda Spanier. **Um Programa Preventivo em Saúde Mental do Trabalhador na Brigada Militar**, disponível em:

http://scielo.bvs-psi.org.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1414-98932002000300009&lng=pt&nrm=is. Acessado em: 11/06/2008.

BALLARDIN, Maria da Graça, **O Estresse e a Atividade Policial**, disponível em: www.sindipoldf.org.br/.../publicacoes/revistas/01/16_17.pdf&nome_arquivo=16_17.pdf> acessado em: 02/06/2008

BALLONE G.J. **Estresse 1ª Parte**, disponível em: <http://www.redadultosmayores.net/buscador/files/SALUD030.pdf>. Acessado em: 10/06/2008.

DAVIDOFF, Linda L, **Introdução à Psicologia**, 3 e.d, São Paulo, Makron Books, 2001.

FELIN, Carlos Roberto Maj PM QOS, **Acompanhamento Psicológico Preventivo ao Servidores Brigada Militar Rio Grande do Sul**.2000

FURASTÉ, Pedro Augusto. **Normas Técnicas para o Trabalho Científico**. 14.e.d. Porto Alegre, 2006.

GIL, Antônio Carlos. **Como Elaborar Projetos de Pesquisa**. 4. ed.-8.reimpr. - São Paulo: Atlas, 2006.

LAKATUS, Eva Maria. **Metodologia Científica**, 4. ed. - São Paulo: Atlas, 2004.

LIMONGI França, Ana Cristina; Rodrigues, Avelino Luiz. **Stress e Trabalho: uma abordagem psicossomática**. 4 e.d. São Paulo: Atlas, 2005.

LIPP,Marida Novaes, **Como enfrentar o stress**. São Paulo: Ícone,1998.

LIPP,Marida Novaes, **O Stress no Brasil: Pesquisas Avançadas**, Campinas, SP, Papyrus, 2004.

LIPP,Marida Novaes, **O Percurso do stress**. Disponível em: <<http://blogdafisa.juliosilva.net/2008/03/mdulo-ii-psicologia.html>> Acessado em: 05/06/08

MASCY, Cyro, **A Hora da Virada: enfrentando os desafios da vida com equilíbrio e serenidade**. Ed. Saraiva. 4a. edição, 2000.

PITLIUK, Paulo. **O Stress**. Disponível em: <<http://www.mentalhelp.com/stress.htm>> Acessado em: 26/04/2008

SANTOS, Osmar S.A. **Ninguém morre de trabalhar: o mito do stress**. São Paulo: IBCB, 1988.

SEABRA, Julio. **Estresse é o maior inimigo do Policial**. Disponível em: <<http://www.pm.se.gov.br>> Acessado em: 25/04/2008

SELYE, Hans.**Sufrimiento**, Barcelona, Madrid Valencia: Científica Médica, 1954.

SILVA, Daniel Araújo. **Estresse Policial no 3º BPM Cuiabá**. 2003. Cuiabá, PMMT. Monografia

SILVA, Sara Cristina. **O Estresse do Policial Militar do Estado de Mato Grosso, condições de saúde do Policial Militar**. 2004. Cuiabá, PMMT. Monografia

WILKINSON, Greg. **ISTOE Guia da Saúde Familiar**. Guia de Comunicações S.A., 2001.

A PERCEPÇÃO DAS VÍTIMAS DE VIOLÊNCIA DOMÉSTICA COM REFERÊNCIA À ATUAÇÃO DA POLÍCIA MILITAR DO ESTADO DE MATO GROSSO NO ATENDIMENTO DE OCORRÊNCIA SEGUNDO A LEI MARIA DA PENHA

Rubia Fernanda Diniz Robson Santos de Siqueira¹

RESUMO

Trata da problemática da violência doméstica contra a mulher, buscando compreender a percepção das vítimas, atuação da Polícia Militar do Estado de Mato Grosso no atendimento de ocorrência segundo a Lei Maria da Penha. O Estado de Mato Grosso é formado por 60% de mulheres, e por isso a Polícia Militar precisa se preparar para lidar com questões de gênero. A violência doméstica contra a mulher tornou-se um problema social, extrapolando as fronteiras do ambiente doméstico. Utilizamos o método compreensivo. A coleta dos dados deu-se através de entrevistas, questionários, pesquisa documental e bibliográfica, recorte nas mulheres com medida protetiva, que registraram ocorrência no período de julho a dezembro de 2007 e nos policiais militares do 3º Batalhão de Polícia Militar de MT. Concluiu, na presente pesquisa, que os policiais militares não estão preparados para lidar com a problemática estudada, em decorrência da presença da cultura machista e a cultura patriarcal presentes na vida dos policiais e a falta de conhecimento da Lei. A Polícia Militar quando realiza um atendimento correto e eficaz, cria-se a possibilidade de diminuição da violência doméstica contra a mulher.

Palavras-chave: *Percepção - Polícia Militar - violência doméstica e familiar - Lei Maria da Penha*

ABSTRACT

Deals with the problem of domestic violence against women, trying to understand the perception of victims, acting Military Police of Mato Grosso in the care of occurrence according to Law Maria da Penha. The state of Mato Grosso is made up of 60% women, and so the military police must prepare to deal with gender issues. Domestic violence against women has become a social problem, extrapolating the boundaries of the home environment. We use the comprehensive method. Data collection was made through interviews, questionnaires, documents and literature search, cut in women with protective measure, which recorded occurrence in the period from July to December 2007 and the 3rd Military Police Battalion Military Police MT. In conclusion, in this study, that the military police are not prepared to deal with the problem studied, due to the presence of the macho culture and the patriarchal culture present in the lives of police officers and the lack of knowledge of the Law. The Military Police when making a correct and effective care, it creates the possibility of decreased domestic violence against women.

Word-key: *Perception - Military Policy - domestic and familiar violence - Law Maria of the Penha.*

¹ Oficial da Polícia Militar de Mato Grosso, Especialista em Gestão em Segurança Pública.

INTRODUÇÃO

Neste artigo, buscou-se a compreensão da percepção das vítimas de violência doméstica com referência à atuação da Polícia Militar do Estado de Mato Grosso no atendimento de ocorrência, segundo a Lei Maria da Penha, para que, de posse dessa compreensão, possa desenvolver trabalhos voltados para coibir a violência doméstica, atendendo, assim, os preceitos legais. Buscou-se também conhecer as minúcias do 3º BPM, para que realmente se possa formar uma idéia do que vem a ser necessário para a realização do policiamento ostensivo para coibir a violência doméstica contra a mulher.

No ano de 2006, entrou em vigor a Lei 11.340/2006 - Lei Maria da Penha, com o objetivo de coibir a violência doméstica e familiar contra a mulher. Em 2007, oitenta e três mulheres perderam a vida em decorrência da violência doméstica no Estado de Mato Grosso.

VIOLÊNCIA DOMÉSTICA CONTRA A MULHER - CONTEXTUALIZAÇÃO HISTÓRICA E CONCEITUAL

A vida do homem, marcado por conquistas contou com o império da violência para aquisição de territórios, escravos e até mesmo caça e obtenção de alimentos.

A violência se apresenta de várias formas, podendo ser física, moral, psicológica, social, política, dentre estas a mais conhecida é a física, uma vez que esta deixa vestígio.

A palavra violência vem do latim *violentia*, cujo significado é caráter violento ou bravo, quando acrescido o prefixo *vis*, que significa força em latim, passa a expressar a idéia de excesso, potência, vigor e impulso (SANTOS, 2007:11).

“... há violência quando em uma situação de interação, um ou vários atores agem de maneira direta ou indireta, maciça ou esparsa, causando danos a uma ou mais

pessoas em graus variáveis, seja em sua integridade física, seja em sua integridade moral, em suas posses, ou em suas participações simbólicas e culturais.” (Y. MICHAUD, apud VIANA, 2000:21).

O conceito apresentado por Y.Michaud, abrange todo o contexto explorado pela violência, de forma clara e concisa, desta forma, não deixando dúvida de que a violência faça parte da vida do homem, independente da sua vontade, pois as consequências do ato em si, são eternizadas naquele que se torna vítima da violência e, para o agressor, a violência torna-se o troféu da sua força e poder.

Quando buscamos historicamente conhecer o porquê da violência contra a mulher perdurar por tanto tempo, encontramos na religião supostas justificativas para tal violência.

A Bíblia Sagrada, utilizada principalmente pela religião cristã, traz como justificativa o pecado cometido por Eva no Jardim do Edém.

E ordenou o Senhor Deus ao homem, e o pôs no Jardim do Édem, dizendo: De toda a árvore do jardim comerás livremente, mas da árvore da ciência do bem e do mal, dela, não comeras; por que no dia em que dela comeres, certamente morrerá. Então disse Adão: A mulher que deste por companheira, ela me de da árvore, e comi. Então Deus disse a mulher: Multiplicarei grandemente a tua dor terás filhos; e o teu desejo será para o teu marido, e ele te dominará. (GENESIS 3).

Quando Eva descumpriu a ordem de Deus, foi punida com expulsão do Paraíso, além de condenar a todas as mulheres que iriam existir no mundo a dor do parto e a submissão ao homem.

a) “As mulheres devem ser submissas ao seu marido” Ef.5.22-24;

b) “As mulheres cristãs devem “serem sensatas, honestas, boas donas de casa, bondosas, sujeitas ao marido, para que a Palavra de Deus não seja defumada” Tt.2.5;

No Islamismo, conforme os ensinamentos de Maomé, transcritos nos suras, permitem aos homens punirem fisicamente as suas esposas, bem como são considerados superiores à mulher (GAARDEM, 2005:143-144).

“No budismo o homem deve respeitar a sua mulher, no entanto esta deve cumprir com suas obrigações domésticas. O budismo considera nascer mulher menos vantajoso do que nascer homem,” (GAARDEM, 2005:70).

No decorrer da evolução da humanidade, encontramos vestígios de como a mulher era tratada na sociedade, dependendo da formação cultural, esta, na maioria era tratada como propriedade do homem, seja pai, irmão, marido, filho.

Na sociedade Egípcia, todas as pessoas eram tratadas de forma igualitária perante o direito, sem privilégios, neste caso a mulher gozava dos mesmos direitos dos homens (AGUIAR. 2008:40)

Na sociedade Hebraica, prevalecia a estrutura patriarcal, o poder pátrio, onde as filhas podiam ser vendidas pelos pais ou dadas como pagamento de dívidas destes. As mulheres não possuíam direitos sucessórios² (AGUIAR. 2008:4). A mulher era considerada patrimônio do homem, a quem devia submissão.

A mulher mesopotâmica era dotada de personalidade jurídica, era proprietária do seu dote. (AGUIAR, 2008:47).

Na Índia, à mulher não era dado o direito de escolher o seu marido, só o homem podia pedir o divórcio. Dependendo da casta, somente o filho mais velho tinha direito à herança. A mulher era propriedade do marido e, quando dava a luz a somente filhas, era punida.

No Código de Manu, em seu artigo 415, podemos perceber a situação social da mulher da época: “Uma mulher está sob a guarda de seu pai durante a infância, sob a guarda de seu marido durante a juventude, sob a guarda de seus filhos em sua velhice; ela jamais deve conduzir-se à sua vontade”.

As mulheres na China sofrem até os dias atuais com a forte estrutura marcada pelo patriarcado, onde os varões são amados e valorizados em detrimento da continuidade das linhagens familiares. O recém nascido do quando do sexo feminino

² Não cabia a mulher o direito de receber herança, o direito era exclusivo ao filho primogênito.

concorre com grande probabilidade de sofrer infanticídio e seleção pré natal, e ainda em sua juventude e fase adulta, são submetidas a casamentos forçados, violência corporal, tal costume é mais presente nas áreas rurais, onde a manutenção de costumes tradicionais é forte (APOLLONI, 2004:76).

Em 1984, a Constituição de 1984 da República Popular da China (apud Apolloni, 2004:76) prevê a igualdade de direitos entre mulheres e homens.

Na sociedade Ateniense, o título de cidadão só era dado aos homens maiores de 24 anos, a mulher era renegada a este direito.

Já na sociedade Romana, a mulher esteve sob o poder do homem, tendo em vista o poder marital – poder da manus³, o qual permitia ao homem castigar sua mulher (AGUIAR. 2008:78).

Em algumas regiões da África, a mulher sofre excisão do clitóris, visto que não cabe a ela o direito do prazer sexual. (GAARDEM, 2005:144).

Na Inglaterra, os homens corrigiam suas mulheres através de surras leves, com caráter educativo, não sendo mais aceitos excessos nos maus tratos às respectivas mulheres, segundo Langley e Levy (apud AZEVEDO, 1985:25).

O marido de acordo com a antiga lei pode aplicar um moderado corretivo em sua esposa. Por ter ele de responder pelo comportamento da esposa, a lei achou razoável outorgar-se ao marido o poder de conter a esposa com castigos domésticos aplicados com a mesma moderação permitida a um homem para aplicar corretivos em seu filhos ou aprendizes” (LANGLEEY E LEVY apud AZEVEDO, 1985:26) ⁴

Em 1882, Maryland promulgou uma lei que punia os espancadores de esposa com quarentas chibatadas ou um ano de prisão” (LANGLEY E LEVY, apud AZEVEDO, 1985:26).

Em 1910, durante uma conferência na Dinamarca, ficou decidido que o dia 08

³ Poder de manus ou poder marital refere-se ao poder que o marido tem sob a sua mulher.

⁴ O texto apresentado por um jurista inglês, justificando a violência contra mulher como se o ato fosse apenas educativo, por ser a mulher considerada propriedade do marido.

de março passaria a ser o "Dia Internacional da Mulher", em homenagem às mulheres que morreram na fábrica em 1857. Mas somente no ano de 1975, através de um decreto, a data foi oficializada pela ONU (Organização das Nações Unidas).

Aproximadamente na metade do século XX, nos anos 60, em decorrência dos movimentos feministas, o espancamento de mulheres tornou-se problema social, principalmente pelas suas consequências.

Em 25 de novembro de 1960, na República Dominicana, fora instituído o dia mundial de denúncia da violência contra a mulher, em homenagem às irmãs Mirival⁵.

O ano de 1975 foi considerado o ano de produções intelectuais femininas, bem como a Organização das Nações Unidas instituiu como o ano Internacional da Mulher, e o ano de 1985 como a década da mulher.

No Brasil, o voto feminino, no Brasil, foi conquistado em 24 de fevereiro de 1932, após uma campanha nacional que estendia o direito às mulheres, no entanto, somente as mulheres casadas e autorizadas pelos seus maridos podiam exercer esse direito, as viúvas e as solteiras que tivessem condições financeiras próprias. Em 1934, após grande pressão popular, o presidente Getúlio Vargas tirou essas restrições do Código Eleitoral. Mas a obrigatoriedade do voto às mulheres só se concretizou oficialmente em 1946.

Em 1988, a Constituição brasileira fortaleceu e aprimorou a proteção dos direitos políticos e estabeleceu, pela primeira vez, a igualdade entre os gêneros como direito fundamental. Com sua promulgação, as conquistas das mulheres ganharam impulso. O Brasil ratificou importantes tratados internacionais de direitos humanos e elaborou leis que ampliaram e consolidaram os direitos das mulheres.

⁵ As irmãs Mirival foram assassinadas, por se oporem a ditadura e todas as formas de opressão na República Dominicana.

VIOLÊNCIA DOMÉSTICA CONTRA MULHER - DEFINIÇÃO

Nos anos 70, a violência contra a mulher fora denominada violência de gênero. A IV Conferência Mundial da ONU, realizada em Pequim, define a violência contra a mulher da seguinte forma:

A Violência contra a mulher constitui obstáculo a que se alcancem os objetivos de igualdade, desenvolvimento e paz; viola e prejudica ou anula o desfrute, por parte dela, dos direitos humanos e das liberdades fundamentais (SANTOS, 2007:18)

A Convenção de Belém do Pará traz em seu 1º artigo, a seguinte redação:

A violência para os efeitos da lei é aquela contra a mulher, seja em decorrência de uma ação ou omissão, que encontre base no gênero que lhe cause morte, lesão, sofrimento físico, sexual ou psicológico, de dano moral ou patrimonial, desde que realizada no âmbito da unidade doméstica, ou seja, o espaço de convívio permanente de pessoas, com ou sem vínculo familiar, inclusive as esporadicamente agregadas, ou no âmbito próprio da família, como a comunidade formada por indivíduos que estão ou se consideram aparentados, unidos por laços naturais, por afinidades ou por vontade expressa, e por último, sempre independentemente de orientação sexual, também se compreende as decorrentes da relação íntima de afeto quando o agressor convivia ou tenha convivido com a ofendida.⁶

Podemos encontrar inúmeros conceitos sobre violência contra mulher:

A violência contra a mulher foi definida como “qualquer ato ou conduta baseada no gênero, que cause morte, dano ou sofrimento físico, sexual ou psicológico à mulher, tanto na esfera pública como na esfera privada.”⁷

No entanto, o termo lar está vinculado ao laço afetivo da vítima com o agressor. Neste contexto, tem se aceito que tais condutas possam ocorrer em local distante do originário, ou seja, do lar, uma vez que a causa principal do ato é o vínculo afetivo. Espaços públicos e privados tem sido palco de demonstração de violência doméstica contra a mulher.

⁶Convenção de Belém do Para, foi realizada no Estado do Para em 9 de julho de 1994, sendo aprovada a Convenção Interamericana para Prevenir, Punir e Erradicar a Violência contra a Mulher

⁷ CEDAW – *Convention on the Elimination of All Forms of Discrimination against Women*. Ratificada pelo Congresso Nacional em 1º de 1984.

PRINCIPAIS MOTIVAÇÕES PARA A VIOLÊNCIA CONTRA A MULHER

Mesmo durante muitos anos, a mulher foi submetida a castigos pelo homem (marido, irmão, pai, primo, cunhado, sogro, filho, etc.), principalmente por seus companheiros, chegando a muitos casos a perder a vida.

Alguns comportamentos da mulher são considerados provocação decorrente da própria “natureza feminina dissimulada” e frequentemente utilizados como justificativas dos atos violentos: não fazer com eficiência e rapidez os afazeres domésticos, não dispensar aos filhos os cuidados considerados desejáveis, negar-se a manter relações sexuais com o companheiro ou marido (considerado até hoje como não cumprimento do dever conjugal, de acordo com o Código Civil Brasileiro), demonstrar vontade em romper com o relacionamento ou ter atitude considerada suspeita da infidelidade e outros (VINAGRE, 1992:70).

A honra era um sentimento exclusivo do homem, e, qualquer ato que pudesse manchá-la, era passível a punições, entre elas a perda da própria vida.

Quando a mulher se afasta do modelo feminino, quando reage, mostra e faz o que quer, “puxa o tapete”, mostra o poder que tem, o homem tende a intimidá-la com ameaças, com pequenas violências simbólicas ou mostra uma violência materializada. É a prática de disciplinarmente da mulher para a obtenção de sua sujeição (VINAGRE, 1992:74)

As mulheres brasileiras são as que mais sofrem violência doméstica, sendo que 70% são agredidas pelos maridos, 40% sofrem agressões graves e somente 2% das denúncias resultam em punição (CAMPOS, 2007:125).

Dorrit Harazim “A violência doméstica atinge não apenas a mulher, mas toda a sociedade”.

Violência é toda iniciativa que procura exercer coação sobre a liberdade de alguém, que tenta impedir-lhe a liberdade de reflexão, de julgamento, de decisão e que termina por rebaixar alguém ao nível de meio ou instrumento num projeto, que o absorve e engloba sem tratá-lo como parceiro livre e igual. A violência é uma tentativa de diminuir alguém, de constrianger alguém a renegar-se a si mesmo, a resignar-se à situação que lhe é proposta, a renunciar a toda a luta, “a abdicar de si”, (VILELA, apud AZEVEDO, 1985:19).

A Constituição Federal, ao contrário do que dizem, é favorável à Lei 11.340/2006, recepcionada pelos artigos do 1º ao 5º da Constituição Federal.

O tratamento privilegiado dado pela lei à mulher vítima de agressão doméstica, em detrimento do homem, em igual situação, a princípio, infringe o princípio da isonomia. No entanto, por ser uma ação afirmativa, justifica-se pela situação de vulnerabilidade e hipossuficiência⁸ em que se encontram as mulheres vítimas da violência doméstica e familiar no Brasil. “Efetivar o disposto pelo princípio constitucional da isonomia, cuja obediência pressupõe tratamento desigual aos desiguais, como defendia Aristóteles, ainda na Antiguidade” (KNIPER, 2008).

Em decorrência do crime de violência doméstica contra a mulher ser um crime contra os Direitos Humanos, A Constituição Federal prevê o deslocamento de competência, conforme o art. 109 CF:

Art. 109. Aos juízes federais compete processar e julgar:

V-A - as causas relativas a direitos humanos a que se refere o § 5º deste artigo;

§ 5º Nas hipóteses de grave violação de direitos humanos, o Procurador-Geral da República, com a finalidade de assegurar o cumprimento de obrigações decorrentes de tratados internacionais de direitos humanos dos quais o Brasil seja parte, poderá suscitar, perante o Superior Tribunal de Justiça, em qualquer fase do inquérito ou processo, incidente de deslocamento de competência para a Justiça Federal.

A lei Maria da Penha foi criada em 22 de setembro de 2006, tendo por finalidade coibir a violência doméstica contra mulher, sendo ela estruturada em 46 artigos e 07 títulos, sendo assim dispostos (KNIPER, 2008):

As formas de violência doméstica empregada contra a mulher são definidas no art. 7º da Lei 11.340/2006, entre outras:

A violência física é a mais conhecida entre as violências contra a mulher, pois geralmente deixa vestígios. Podemos citar como violência física, atos como socos, pontapés, empurrões, tapas, lesão corporal grave, homicídios, tentativa de homicídios, etc.

⁸A hipossuficiência serve para definir a capacidade do agente não ter conhecimento ou mesmo condições normais para defender-se, necessitando a intervenção de outrem para sua defesa, este termo é utilizado com mais frequência nos processos que envolvam questões de consumo – Direto do consumidor.

A violência psicológica pode ser vista como violência perversa, uma vez que ela se torna destrutiva, quando usada com frequência e com sua repetição no tempo (HIRIGOYEM, 2006:11).

A violência perversa entre casais é muitas vezes negada ou banalizada, reduzida a uma simples relação de dominação. [...] As agressões são sutis, não há vestígio tangíveis, e as testemunhas tendem a interpretar como simples relações conflituais ou passionais entre duas pessoas de personalidade forte o que, na verdade, é uma tentativa violenta de destruição moral ou até física do outro, não raro bem sucedida, (HIRIGOYEM, 2006:21).

“A violência perversa nas famílias constitui uma engrenagem infernal, difícil de ser detectada, pois tende a transmitir-se de uma geração a outra” (HIRIGOYEM, 2006:21).

Como a violência psicológica, a violência moral também ocorre constantemente, mas não é reconhecida como violência pela vítima, a exemplo de xingamentos, difamação ou injúria para pessoas alheias ao lar, para que o ato de violência possa ser legitimado e justificado pelo agressor. Exemplo: ela me traiu com outra pessoa, ela é uma prostituta, ela não cuida bem da casa, ela é alcoólatra, etc.

Nos últimos dois anos, tornou-se comum ex-amásio, ex-namorado colocar fotos, vídeos com cenas de sexo entre ele e a vítima na rede da Internet, ou mesmo divulgar notícias que causem humilhação á vítima na Internet, pois uma vez na Internet nunca mais o fato sairá do ciberespaço.

A Lei prevê ao juiz assegurar à mulher em situação de violência doméstica e familiar, para preservar a sua integridade física e psicológica, os direitos trabalhistas, podendo, quando funcionária pública, ser removida para outro setor, instituição que venha promover segurança, bem como, quando empregada celetista, a suspensão do contrato de trabalho com recebimento do salário pelo INSS.

Outro fator importante deste artigo, que o mesmo serve aos dependentes (filhos), onde filhos são transferidos da Escola, não havendo prejuízo à educação dos infantes.

É vedada a aplicação, nos casos de violência doméstica e familiar contra a mulher, de penas de cesta básica ou outras de prestação pecuniária, bem como a substituição de pena que implique o pagamento isolado de multa. É uma inovação, pois antes da lei, os agressores eram punidos com pena de pagamento de cestas básicas, serviços comunitários ou prestação pecuniária, onde este não reconhecia a pena pelo ato praticado (Art. 17 da Lei Maria da Penha).

Apesar de ser vedado o pagamento de cesta básica e multa, o agressor foi beneficiado pelo instituto da fiança, conforme previsto no Código Penal, no capítulo que trata de liberdade provisória. Outro fator é que a maioria dos atos de violência contra a mulher se enquadra como crimes de menor potencial ofensivo, como no caso da ameaça, da lesão corporal leve, injúria, difamação, em que as penas previstas para estes crimes não ultrapassam a dois anos de detenção.

O instituto da fiança pode ser arbitrado desde a prisão em flagrante até o trânsito em julgado da sentença.

A Lei foi um avanço, no entanto, não bastam só garantias, é preciso mais políticas efetivas em prol da mulher, pois se as normas previstas não forem realmente aplicadas logo cairão em descrédito, podendo causar um prejuízo grande à sociedade. A violência doméstica não é um problema particular e, sim, um problema de segurança pública, atinge a todos.

3º BATALHÃO DA POLÍCIA MILITAR DE MATO GROSSO

O 3º Batalhão da Polícia Militar de Mato Grosso foi implantado, primeiramente, como 1ª Companhia de Polícia do 1º Batalhão de Polícia Militar (Batalhão Daniel Queiroz), no dia 06 de junho de 1987. Sua sede foi instalada no bairro CPA IV. A área de atuação, à época, restringia-se aos bairros CPA I, II, III, IV, Morada do Ouro e mais 20 bairros.

No dia 04 de outubro de 1989, foi transformado em Batalhão, através do Decreto nº 1935, tendo seu efetivo previsto em 613 policiais militares.

Atualmente o 3º BPM possui seis Companhias Comunitárias PM, um efetivo de 399 policiais militares, atua em setenta e seis bairro, quatro zonas rurais, com uma população estimada em 246, 614 (duzentos e cinquenta mil) habitantes.

Somente no período de julho a dezembro de 2007, o 3º BPM, registrou duzentos e vinte e seis ocorrências.

A senhora “M”⁹, mãe de cinco filhos, e que atualmente está sob medida protetiva na Casa da Retaguarda, colaboradora da pesquisa, narrou sua história:

“Os homens são, puxam o saco do homem, por que esses dias é uma ultima vez que eu chamei a polícia, ele tava violento lá em casa, tava alcoolizado, e ai ele saiu um pouco lá na rua e pediu um cigarro para um rapaz, aproveitei fugi e chamei a policia, ele tava alcoolizado, ele tava drogado e dirigindo em alta velocidade, ele saia com o carro lá em casa cantando pneu, ai eu chamei a policia e veio um carro, uma bleizer, eu não sei que policia que é, e ai eu falei como que ele ta, o carro, como ele tava a roupa, ai ele gosta de beber no outro bar, noutra bairro vizinho lá de casa, a policia foi atrás encontrou ele ai isso ele que me contou noutra dia, que a policia encontrou ele e perguntou você que é Marcos, falou sou eu , falo você tem mãe, falou tenho, então vai pra casa da sua mãe por que sua mulher chamou a policia pra você .

Ao analisarmos as ocorrências, detectamos uma tendência, onde tanto mulheres quanto homens na faixa etária de 20 a 39 anos, estão mais propensos no caso da mulher de serem vítima e no caso dos homens de serem agressores, no entanto encontramos vítimas e agressores de todas as idades, raças, credos e graus de escolaridade.

Outro fator importante detectado é que as vítimas com menos tempo de estudo denunciam mais, e que a maioria dos agressores possuem pouca escolaridade e, em muitos casos, as vítimas superam os seus agressores neste quesito.

Conforme os dados estatísticos apresentados pelo IBGE, as mulheres têm alcançado um nível de escolaridade superior ao homem. Azevedo (1985) e Vinagre (1992) alegam que, quando a mulher tem um nível cultural melhor do que o seu companheiro, a tendência é o surgimento de conflitos que possam gerar violência

⁹ Entrevista cedida em 16jun08

doméstica contra a mulher.

Durante a pesquisa constatou-se que os dias mais propícios à violência doméstica estão entre 1º ao 5º dia e do 11º ao 15º dia, bem como a maior incidência referente ao dia da semana, o domingo lidera o ranking, seguido pelas sextas feiras e terças feiras.

Entre as 18:00 horas às 24 horas, foram os horários em que mais ocorreram violência doméstica no segundo semestre de 2007.

Quanto às formas de violência, existem várias, mais as mais comuns são a ameaça, agressão física.

“R. M”, ao ser questionada sobre a violência sofrida respondeu que: há, ele me ameaçava eu, me xingava, batia também, com tapa, murro, ele me machucou quando eu tava de dieta, ai ele deu um murro no meu nariz,quebrou o dente.

A senhora J¹⁰, outra colaboradora, relatou que:

Ele bate na frente dos outros, queria ser sempre agressivo na frente dos amigos né, porque tava bebendo lá em casa.

Durante as entrevistas ou mesmo em conversa com as vítimas, elas nos relataram que de certa forma sofreram discriminação por parte dos policiais, uma vez que quando atendidas pelo policial militar, este tentava sempre dissuadi-las a desistirem de prestar queixa contra o agressor, ou mesmo tentava desqualificar a natureza da ocorrência.

Alguns relatos nos dão conta de que, apesar da vítima informar a localização do agressor, os policiais não iam atrás destes, fazendo corpo mole.

Vinagre (1992:80) nos apresenta uma visão sobre a atuação da polícia:

O policial tem dois tipos de poder: o poder de que ele é investido na

¹⁰ A senhora J, viveu por 14 anos com o seu agressor, têm três filhos, está na casa do albergado sob medida protetiva.

condição de homem e o poder de que é investido enquanto agente da lei. Assim, ele expressa o discurso e a prática do instituído contra as categorias sociais subalternizadas.

Desestimulada pelo policial em relação ao enfrentamento jurídico da situação e tratada como cidadã de segunda categoria, a mulher é remetida de volta ao lugar de onde não deveria ter ousado sair – o mundo doméstico.

A atitude do policial de neutralização e descaso diante da violência contra a mulher pode ser entendida, então, a partir de uma dupla determinação: por sua condição de homem e pelo poder que lhe confere o cargo de que é investido, como representante do aparato policial.

No contexto apresentado por Vinagre (1992), algumas declarações de vítimas de violência doméstica contra a mulher que atualmente encontram-se sob medida protetiva, comprovam a nossa hipótese, a exemplo da senhora R.M, quando questionada se já havia denunciado o seu agressor e para quem fez a denúncia.

Denunciei, mas só que depois passou pra conversar lá tudo, depois num quiseram deixar ele preso lá, conversaram com ele, deu conselho para ele não fazer mais isso, aí durou uns dias, um mês e pouco ele continuou de novo. O advogado lá que chamou ele pra conversar, o guri tava pequeno, aí ele falou que diz que não ia mais isso, por que era beberagem, aí durou uns tempos só, aí continuou a mesma coisa, aí que ele ficou pior.eu dei parte dele lá pro policial, policial que tem no sucuri lá, aí ele só mandou chamar ele lá na chácara, foi nós dois pra delegacia, aí o pessoal conversaram com ele lá tudo, perguntou por que a nos brigava muito, se era só na bebida na, eu falei só na bebida, na são ele não briga, mas na bebida ele começa, aí só conversaram com ele, só deram conselho,

Não podemos negar a existência de preconceito ou machismo por parte de alguns policiais militares, mas acredito ser uma minoria que precisam ser capacitados, treinados e incentivados a cultivar novos conceitos mais humanísticos, que vem de encontro com as garantias constitucionais e os direitos humanos, bem como, além de tudo isso, que venham a agir como verdadeiros agentes públicos.

Os policiais têm reclamado que muitas vítimas querem apenas que o policial aconselhe o agressor, e que não prenda o mesmo, entretanto as vítimas alegaram que muitos policiais, ao atenderem a ocorrência, agem com descaso ao fato.

A senhora “S”¹¹, relatou que:

Apesar de eu ter indicado a onde estava o pai da minha filha, eles foram para outro local, fizeram corpo mole, e não prenderam ele, no caminho para o Delegacia do Planalto encontramos com o carro que deu fuga para o meu ex-marido, no entanto os policiais não se importaram muito.

Tais relatos não são diferentes das demais entrevistadas. Algumas citam a falta de preparo ou vontade por parte dos policiais em tratar com ocorrências de violência doméstica, Já outras alegaram que foram bem atendidas.

A Juíza Amini Hadad, ao responder sobre o atendimento da Polícia Militar no que tange a Lei Maria da Penha, disse que:

O policial militar, em seu primeiro contato com a vítima, deverá deixá-la segura e providenciar os meios necessários à mudança de sua realidade de violência, alertando-a inclusive da situação dos filhos e das possibilidades decorrentes da Lei 11.340/06.

Esse novo trato de acolhimento e segurança, será o primeiro degrau a ser seguido pela vítima...

Quanto aos erros, acredito que o pior deles é o não atendimento, bem como a informação equivocada sobre os efeitos da lei 11.340/06. Isso acontecendo, a realidade degradante tende a permanecer na realidade social de tais famílias, o que, certamente, projetará para a sociedade pessoas com personalidades desviadas algumas com tendências à prática de violência e outros crimes... acirrando, pois dificuldades à vivência de um maior equilíbrio social. Nessas desestruturas, to poderão colher os frutos de tais abusos... nas ruas ou em suas próprias casas...

CONCLUSÃO

O presente trabalho proporcionou o conhecimento da percepção da vítima quanto ao atendimento de ocorrência de violência doméstica por parte dos policiais militares. A violência é um evento comum na vida da sociedade, pois a ela reflete a cultura e o desenvolvimento social e político de um povo.

¹¹ A senhora S, concedeu entrevista no dia 30jun08, foi agredida pelo seu ex-marido em plena rua, onde o agressor a agrediu com socos, chutes e tapas, em seguida sequestrou sua filha de 06 anos, a primeira vez que foi agredida estava no oitavo mês gestação, dessa agressão, teve o nariz quebrado.

A Lei Maria da Penha veio com o propósito de preservar e garantir a mulher o direito de liberdade e dignidade, e principalmente o de viver, pois até isso era negada a mesma.

Dentro do que se propôs a pesquisa, foi mostrar que a violência doméstica contra a mulher é muito mais comum do que se acha, fato incontestado é o número de ocorrências registradas pelo 3º BPM. É de extrema importância conhecer a percepção de nossas cidadãs. Neste caso, a mulher, vítima de violência doméstica, pois, quando agimos em conformidade com os preceitos legais e de forma impessoal, sem preconceito, evitamos que esta e suas crianças sofram constrangimentos e sejam cerceadas de viverem em segurança no seu lar.

Da análise realizada, pudemos perceber que o trabalho da polícia militar não tem sido satisfatório, pois muitos policiais atendem este tipo de ocorrência de tal forma a favorecer o agressor.

Não se concebe uma instituição voltada para o atendimento da sociedade em geral, tratar esse tipo de situação com desdém, a exemplo do fato vivido pela própria Maria da Penha.

A Polícia Militar de maneira isolada, dificilmente conseguirá prevenir ou mesmo impedir que ocorra a violência doméstica de forma eficaz, cumprindo todos os dispositivos legais e contribuindo para a redução da sensação de impunidade, inibindo a ação de futuros agressores que terão certeza de que, na prática desta modalidade de delito, não encontrará na Polícia Militar, guarida.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

AGUIAR, Renan - **História do Direito**, 2. ed São Paulo: Saraiva, 2008;

APOLLONI, Rodrigo Wolff, **Eu Sou a Invencível Deusa da Espada - A Representação da Mulher na "Cultura Marcial" Chinesa e seus Possíveis Reflexos sobre as Relações de Gênero**, site: www.pucsp.br/rever/rv1_2004/i_apolloni.htm#noteastnota, acessado em 18jun08;

AZEVEDO, Maria Amélia de. **Mulheres espancadas: a violência denunciada**, São Paulo: Cortez, 1985.

CAMPOS, Amini Hadade, **Direitos Humanos das Mulheres**, Curitiba: Juruá, 2007.

_____, **Organização Geopolítica de Cuiabá**, 2007

_____, **Perfil Socioeconômico dos bairros**, 2007

FURASTÉ, Pedro Augusto, **Normas Técnica para o Trabalho Científico: Elaboração e Formatação. Explicitação das Normas da ABNT**, 14 ed. Porto Alegre, 2007.

GAARDER, Jostein, **O livro das Religiões**; tradução Isa Mara Lando, São Paulo: Companhia das Letras, 2005.

HIRIGOYEN, Marie - France, **Assédio Moral: a violência perversa no cotidiano**, tradução de Maria Helena Kuhner. 8 ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2006.

LAKATOS, Eva Maria, MARCONI, Mariana de Andrade, **Metodologia científica**. 4º ed. São Paulo: Atlas, 2006.

KNEIP, Maria Erotides Barajak, **Apostila sobre violência doméstica**, Cuiabá, 2008.

POLÍCIA MILITAR, **Relatório de Passagem de Comando do 3º Batalhão da Polícia Militar do Estado de Mato Grosso**, 2007.

SANTOS, Jordan Espindola dos, **ATUAÇÃO DA PMMT EM OCORRÊNCIAS E PROCEDIMENTOS QUE ENVOLVEM A VIOLÊNCIA DOMÉSTICA E FAMILIAR CONTRA A MULHER**, Várzea Grande, 2007.

SIQUEIRA, Rúbia Fernanda Diniz Robson Santos, **violência doméstica**, Cuiabá, Casa da Retaguarda, 16jun08, entrevista concedida por M.

_____, Rúbia Fernanda Diniz Robson Santos, **violência doméstica**, Cuiabá, Casa da Retaguarda, 16jun08, entrevista concedida por R.M.

_____, Rúbia Fernanda Diniz Robson Santos, **violência doméstica**, Cuiabá, Casa da Retaguarda, 16jun08, entrevista concedida por J.

_____, Rúbia Fernanda Diniz Robson Santos de, **violência doméstica**, Cuiabá, 2º Vara Especializada da violência Doméstica contra mulher. 12jun2008, entrevista concedida pela Juíza Gleide Bispo Santos.

_____, Rúbia Fernanda Diniz Robson Santos de, **violência doméstica**, Cuiabá, 9º Vara Civil de Cuiabá, 23jun2008, entrevista concedida pela Juíza Amini Haddad.

_____, Rúbia Fernanda Diniz Robson Santos de, **violência doméstica**, Cuiabá, residência, 30jun2008, entrevista concedida P.

_____, Rúbia Fernanda Diniz Robson Santos de, **violência doméstica**, Cuiabá, residência, 01jul2008, entrevista concedida S.

VIANA, Gilney, FLORES, João Orlando, **Mapa da Violência de Cuiabá**, Cuiabá, Editado pelo Gabinete Dep. Est. Gilney Viana - PT/MT, 2000.

VINAGRE SILVA, Marlise, **Violência contra a mulher: quem mete a colher?** São Paulo, Ed. Cortez, 1992.

WEBER, Max. **Metodologia das ciências sociais, parte 2.** 3 ed. São Paulo: Cortez, Campinas, 2001.

O SERVIÇO POLICIAL E A HOMOFOBIA UMA ANÁLISE DA RELAÇÃO MANTIDA ENTRE POLICIAIS E GRUPO GLBT DURANTE O ATENDIMENTO DE OCORRÊNCIAS EM CUIABÁ- MATO GROSSO.

*Cleberon Rodrigues*¹

RESUMO

Este artigo visa estudar a situação dos GLBT frente aos ataques homofóbicos, verificando se os mesmos estão recebendo o apoio consignado por Leis, Programas Sociais e pelos discursos preconizados pelos gestores públicos. Sabe-se que se existir na corporação da polícia militar discriminação por orientação sexual, raça, etnia, idade, credo religioso ou opinião política, não se poderá afirmar que ela é defensora de causa justa, igualitária, democrática e tolerante, portanto, buscou-se analisar de que forma o Estado tem se manifestado em defesa dos direitos do cidadão em especial aos GLBT, objeto do estudo.

Palavra-chave: *Homofobia – policial – discriminação – ocorrências policiais*

ABSTRACT

This article aims to study the situation of GLBT front of homophobic attacks, whether they are receiving the support enshrined in laws, Social Programs and the speeches advocated by public managers. It is known that if any corporation in the military police discrimination on sexual orientation, race, ethnicity, age, religious belief or political opinion, we can not say that it is concerned advocate of fair, equitable, democratic and tolerant, therefore, sought - to test how the state has been shown to protect citizen's rights in particular to GLBT, object of study.

Key word: *Homophobia - police - discrimination - occurrences police*

¹ Oficial da Polícia Militar de Mato Grosso, Especialista em Gestão de Segurança Pública pela Academia de Polícia Militar de Mato Grosso

INTRODUÇÃO

O art. 5º da Constituição Federal infere que todos são iguais perante a Lei. Contudo todos sabem que na prática isso é apenas uma ideologia. A discriminação está latente em todos os requisitos da vida. Um destes itens que, embora negado veementemente, está à questão da homofobia, na qual consiste no preconceito e no medo resultante do desprezo que alguns indivíduos possuem em relação aos homossexuais. A homofobia é um termo usado para descrever uma repulsa face às relações afetivas e sexuais entre pessoas do mesmo sexo², caracterizando-se também por um ódio e aversão generalizado aos homossexuais.

Essa aversão, por muitas vezes é motivo de constrangimento e até de violência contra essas pessoas, não é raro ver que os autores desses crimes ou ficam impunes ou são punidos levemente e ainda recebem as condolências de pessoas preconceituosas que defendem os agressores ou autores de crimes contra esse grupo.

Dizem que o Brasil não é um país preconceituoso devido à mistura de raças, liberdades garantidas em lei. Realmente, não se percebe isso no dia-a-dia, mas sabe-se que há preconceito de raça, credo e gênero. Notícias que dão conta disso são constantes, desde estudos comprovando que negros e brancos tem salários bem diferentes até a quantidade de mulheres em cargos de direção em grandes empresas, são provas que não dá para refutar.

Contudo, além do preconceito da sociedade e da violência gerada por ela, temos nos deparado com muitas notícias embora não oficiais referentes a maus tratos, abusos e atos discriminatórios no ato do atendimento de ocorrências policiais envolvendo homossexuais.

Essa situação é muita delicada e complicada, pois se existe uma entidade que não pode ser preconceituosa, esta entidade é o Estado que tem o dever de proteger os cidadãos independentes de raça, credo ou preferências sexuais.

² BLUMENFELD. Warren J. *Internalized Homophobia: from denial to action*. Traduzido por Rita P. Silva. Disponível em < <http://ex-aequo.web.pt/homofobia.html> > , acesso em 01 mai. 2008.

O SERVIÇO POLICIAL E A HOMOFOBIA UMA ANÁLISE DA RELAÇÃO MANTIDA ENTRE POLICIAIS E GRUPO GLBT DURANTE O ATENDIMENTO DE OCORRÊNCIAS EM CUIABÁ-MATO GROSSO.

O questionamento que embrionou a ideia de escrever sobre esse tema tão polêmico foi com relação aos policiais militares, pois se sabe que os valores sociais perpassam todas as barreiras, inclusive adentrando no âmbito do trabalho e influenciando nas decisões, mesmo naquelas que deveriam ser isentas de pré-julgamentos.

Sabe-se que se existir na corporação da polícia militar, a discriminação por orientação sexual, raça, etnia, idade, credo religioso ou opinião política, não se poderá afirmar que ela é defensora de causa justa, igualitária, democrática e tolerante, ou seja, dos direitos humanos.

1 PRECONCEITO E DISCRIMINAÇÃO

Qualquer debate sobre preconceito e discriminação, geralmente, são sempre polêmicos. Mesmo que o direito de igualdade esteja garantido pela Constituição, sabe-se que a prática discriminatória, mesmo velada, existe.

O preconceito é a opinião pré-concebida sobre algo, em que não há uma base experimental. Ela está muito atrelada ao ponto de vista e ao interesse do indivíduo.

Segundo Aurélio, preconceito refere-se a uma ideia pré-concebida, suspeita intolerância e aversão.³

O preconceito leva à discriminação, à marginalização e à violência, uma vez que resultam em injustiças e são baseados unicamente nas aparências e na empatia. Por sua vez, a discriminação é definida como ato de distinguir, estabelecer diferença, separar.⁴ Ela é a materialização do preconceito.

³ FERREIRA, Aurélio Buarque de Holanda. *Novo Dicionário da Língua Portuguesa*. São Paulo: Positivo, 200.

⁴ FERREIRA, op. cit.

O SERVIÇO POLICIAL E A HOMOFOBIA UMA ANÁLISE DA RELAÇÃO MANTIDA ENTRE POLICIAIS E GRUPO GLBT DURANTE O ATENDIMENTO DE OCORRÊNCIAS EM CUIABÁ-MATO GROSSO.

Rangel (2005, p. 1) ⁵, entende o preconceito como uma representação social, ou seja, como sendo um conhecimento constituído de conceitos e imagens sobre pessoas, papéis sociais e estruturas do cotidiano, entendido também como uma construção social historicamente formada, que tende a atender uma determinada classe ou grupo social.

Deve-se destacar que os termos discriminação e preconceito não se confundem, pois uma advém da outra, vejamos a afirmação de Santos (2006, p. 14):

O preconceito não pode ser tomado como sinônimo de discriminação, pois esta é fruto daquela, ou seja, a discriminação pode ser provocada e motivada por preconceito. A discriminação é um conceito mais amplo e dinâmico do que o preconceito. Ambos têm agentes diversos: a discriminação pode ser provocada por indivíduos e por instituições e o preconceito, só pelo indivíduo. A discriminação possibilita que o enfoque seja do agente discriminador para o objeto da discriminação. Enquanto o preconceito é avaliado sob o ponto de vista do portador, a discriminação pode ser analisada sob a ótica do receptor. ⁶

Nesse prisma, não poderiam esses sentimentos serem aflorados em detrimento dos princípios da dignidade humana, na qual se compreende como uma garantia expressa no artigo 3º da Constituição Federal de 1988:

Art. 3º. Constituem objetivos fundamentais da República Federativa do Brasil:
[...]
IV - promover o bem estar de todos, sem preconceitos de origem, raça, sexo, cor, idade, e quaisquer outras formas de discriminação ⁷

Igualmente, temos ainda o princípio da igualdade, estabelecida no art. 5º, *caput*, do mesmo Instrumento:

Art. 5º. Todos são iguais perante a lei, sem distinção de qualquer natureza, garantindo-se aos brasileiros e aos estrangeiros residentes no país a inviolabilidade do direito à vida, à liberdade, à igualdade, à segurança e à propriedade, nos termos seguintes: [...].

⁵ RANGEL, M. *A violência do estigma e do preconceito a luz da representação social*. Disponível em: <http://www.arco-iris.org.br/_prt/dicas/arquivos/052004-02.doc>. Acesso em: 14 mai. 2008.

⁶ SANTOS, Ivair Augusto Alves dos. *O movimento negro e o Estado (1983-1987)*. Campinas: UNICAMP, 2006.

⁷ BRASIL. *Constituição da República Federativa do Brasil*. Brasília: Senado, 1988.

Ou seja, o homem possui o direito de personalidade, direito a liberdade de expressão, principalmente direito ao respeito à identidade pessoal, e integridade física, psíquica, os quais são direitos irrefutáveis, indisponíveis, sendo que também está inserida nesses direitos a orientação sexual como direito fundamental, tratando-se de um prolongamento da personalidade de cada indivíduo inserido na sociedade.

1.1 A DISCRIMINAÇÃO SEXUAL NO BRASIL

No Brasil as práticas homossexuais são praticadas com naturalidade por muitas comunidades indígenas no país, tais como, por exemplo, os Tupinambás. Assim, os primeiros colonizadores do Brasil, ao chegarem aqui, ficaram horrorizados com essa situação (DROPA, 1997) ⁸.

De acordo com Mott (1996) ⁹, os homossexuais no Brasil contam com uma rejeição de 78% entre a população geral e 82% entre formadores de opinião (incluindo políticos, juristas, executivos, comunicadores e membros da Igreja).

Spencer (1999) defende que a análise da história da sexualidade evidencia o preconceito contra os homossexuais como uma construção sócio-histórica. A instituição Igreja Católica modelou essa construção e ainda controla e direciona, de alguma forma, como os homossexuais são encarados pela sociedade.

Há várias teorias e explicações a respeito desse assunto. Segundo FLEURY (2007)¹⁰, a explicação biológica estaria baseada na ideia de que a homossexualidade seria uma doença provocada por distúrbios de natureza fisiológica, hormonal ou gestacional. A explicação ética-moral representaria a crença de que a homossexualidade está relacionada com a ausência de respeito, de caráter e de

⁸ DROPA, Romualdo Flávio. *Direitos humanos no Brasil: exclusão dos homossexuais*. Artigos Jurídicos. Disponível em <http://www.advogado.adv.br/artigos/2003/romualdoflaviodropa/direitos_humanoshomo.htm>, acesso em 03 mai. 2008

⁹ MOTT, Luiz. *Escravidão, homossexualidade e demonologia*. São Paulo: Ícone, 1988.

¹⁰ FLEURY, Alessandra Ramos Demito. TORRES, Ana Raquel Rosas. *Análise psicosocial do preconceito contra homossexuais*. Estudos da Psicologia. Campinas: out/dez. 2007, p. 477.

O SERVIÇO POLICIAL E A HOMOFOBIA UMA ANÁLISE DA RELAÇÃO MANTIDA ENTRE POLICIAIS E GRUPO GLBT DURANTE O ATENDIMENTO DE OCORRÊNCIAS EM CUIABÁ-MATO GROSSO.

valores morais do indivíduo. Já a explicação religiosa aponta o homossexual como uma pessoa que não segue a palavra de Deus, que não tem força espiritual e religiosidade para resistir às tentações. A explicação de ordem psicossocial organiza as crenças de que a homossexualidade não é doença e deve ser compreendida na sua totalidade, pois trata da forma distinta pela qual cada um vive sua sexualidade, que é parte da identidade do sujeito. Por último, temos a explicação psicológica, constituída pela crença de que a homossexualidade é resultado de traumas da primeira infância.

Ou seja, verifica-se que fatores culturais, sociais e religiosos interferem na relação dos homossexuais com a sociedade. No entanto, não podemos esquecer que eles são indivíduos como quaisquer outros, bem como são detentores de cidadania, direitos, deveres e proteção do estado.

1.2 O PAPEL DA POLÍCIA CONTRA A DISCRIMINAÇÃO SEXUAL

A polícia militar, civil ou federal, tem a função de proteger a sociedade e promover a segurança pública conforme determina a Constituição Federal de 1988, na qual estabelece que:

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

[...]

Parágrafo 5º - Às polícias militares cabem a polícia ostensiva e a preservação da ordem pública; aos corpos de bombeiros militares, além das atribuições definidas em lei, incumbe a execução de atividades de defesa civil.¹¹

A Administração Pública tem como norma básica a proteção de interesses coletivos, ainda que peculiares a grupos definidos em lei e, por esta forma, submetidos a tratamento especial.

Porém, para a que a polícia possa exercer o seu papel frente à discriminação, é preciso observar o princípio da impessoalidade, que se aproxima em muito do

¹¹ BRASIL. *Constituição da República Federativa do Brasil de 1988*. São Paulo: Saraiva, 2000.

princípio da imparcialidade, na qual um ou outro estão subordinados à regra da neutralidade e isenção administrativas.

Como assinala Di Pietro, “a Administração não pode atuar com vistas a prejudicar ou beneficiar pessoas determinadas, uma vez que é sempre o interesse público que tem que nortear o seu comportamento.”¹²

2 A HOMOFOBIA

Segundo a enciclopédia Wikipedia¹³, a homofobia (*homo*= igual, *fobia*=do Grego φόβος "medo"), é um termo utilizado para identificar o ódio, aversão ou a discriminação de uma pessoa contra homossexuais ou homossexualidade.

Segundo Warken (2006), "Homofobia equivale a medo de homossexuais e, este leva ao desprezo e violências de várias formas contra pessoas que gostam ou sentem atração por pessoas do mesmo sexo"¹⁴.

Infelizmente, a homofobia ainda é ainda a realidade dos 18 milhões de GLBTs no Brasil. Entre eles, cerca de cinco milhões de jovens entre 16 a 29 anos. A homofobia é o ódio, o preconceito, o medo, o rechaço, a todas as pessoas que não se enquadram no padrão masculino dominante de gênero, como os GLBTs.¹⁵

Geralmente, o homóforo pode reagir perante os homossexuais com calúnias, insultos verbais, gestos, ou com um convívio social baseado na antipatia e nas ironias, modos mais disfarçados de se atingir o alvo, sem correr o risco de ser processado, pois fica difícil nestes casos provar que houve um ato de homofobia, sendo muitas vezes realizado não de forma verbal, mas sim através de gestos ou imitações de trejeitos.

¹² DI PIETRO, Maria Sylvia Zanella. *Direito Administrativo*. 19 ed. São Paulo: Atlas, 2006.

¹³ WIKIPEDIA. Enciclopédia livre. Disponível em <<http://pt.wikipedia.org/wiki/Homofobia>>, acesso em 13 mai. 2008.

¹⁴ WARKEN, Roberto Luiz. *Artigo Homofobia*. Disponível em: <<http://www.diversidadefloripa.com.br/textos.htm>>, acesso em 18 mai. 2008.

¹⁵ INSTITUTO PAULO FREIRE. *Cidadania GLBT*. Cartilha produzida para a 1ª Conferência Nacional de Juventude. Curitiba: W30L Comunicação, 2008.

O SERVIÇO POLICIAL E A HOMOFOBIA UMA ANÁLISE DA RELAÇÃO MANTIDA ENTRE POLICIAIS E GRUPO GLBT DURANTE O ATENDIMENTO DE OCORRÊNCIAS EM CUIABÁ-MATO GROSSO.

Segundo relatório das Organizações das Nações Unidas (ONU) ¹⁶, o Brasil é um dos países que mais desrespeita os direitos dos homossexuais em todo o mundo.

O Jornal Folha Online, em reportagem publicada em 27 de junho de 2001, informou que, em 2000, 130 gays foram assassinados no país. As estatísticas mostram que nos Estados Unidos, que têm cerca de 250 milhões de habitantes e cem pessoas são mortas por este motivo.¹⁷

O Grupo Gay da Bahia tem realizado estudos sistemáticos a respeito de crimes praticados contra os GLBT. Nesse estudo, verificou-se que de 1963 a 2001, 2.092 homossexuais foram assassinados. ¹⁸

3 AS AÇÕES DA SOCIEDADE ORGANIZADA MATOGROSSENSE

O combate à homofobia no Estado de Mato Grosso ainda é muito acanhada, pois há muita dificuldade em obter informações das ações dos grupos GLBT no Estado.

Porém um dos marcos que podemos destacar que denota a necessidade em prestar a defesa e a garantia desses indivíduos foi à realização da 1ª Conferência Estadual “Direitos Humanos e Políticas Públicas: O caminho para a cidadania de Gays, Lésbicas, Bissexuais, Travestis e Transexuais”, realizado no período de 15 a 17 de maio de 2008.

E pela primeira vez o poder público, órgãos não governamentais e representantes da comunidade GLBT estarão sentados numa conferência nacional,

¹⁶ ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS. Estudos e Pesquisa. Disponível em < http://www.onu-brasil.org.br/documentos_estudos.php> acesso em 22 mai. 2008.

¹⁷ FOLHA ONLINE. *Brasil é campeão mundial de crimes contra homossexuais*. Disponível em <<http://www1.folha.uol.com.br/folha/equilibrio/comportamento/ult561u37.shtml>>, acesso em 22 mai. 2008.

¹⁸ GRUPO GAY BAHIA. *Relatório*. Disponível em <http://www.google.com.br/search?hl=pt-BR&rlz=1T4SUNA_enBR280BR280&q=%C3%80>, acesso em 23 mai. 2008.

O SERVIÇO POLICIAL E A HOMOFOBIA UMA ANÁLISE DA RELAÇÃO MANTIDA ENTRE POLICIAIS E GRUPO GLBT DURANTE O ATENDIMENTO DE OCORRÊNCIAS EM CUIABÁ-MATO GROSSO.

exclusivamente voltada para a discussão de problemas relacionados à comunidade gay, lésbicas, bissexual e travestis ¹⁹ e, certamente, será enfocados os anseios daqueles, conforme apresentado na 1ª Conferência, tais como:

- Criação da Câmara Técnica Paritária para elaboração e implementação do Programa Mato Grosso sem Homofobia
- Criação da Coordenadoria GLBT vinculada à Casa Civil ou à Sejusp; e,
- Criação do Conselho Estadual de Promoção da Cidadania GLBT.

Mato Grosso vem dando importantes passos para resolver o problema da violência contra aqueles que pensam ou agem de forma “diferente” da maioria, quando da criação do Centro de Referência de Combate à Homofobia (CRCH) vinculado a Secretaria de Estado de Justiça e Segurança Pública.

O CRCH presta atendimento nas áreas jurídica, psicológica e assistência social à população GLBT e a população em geral em prol da cidadania, da igualdade e da equidade de direitos a todos os cidadãos.

Esse Centro tem realizado importantes eventos, tais como o ocorrido no dia 22 de junho de 2008, na qual aconteceu à quarta reunião envolvendo a Secretaria de Justiça e Segurança Pública (Sejusp), os comandos regionais da Polícia Militar de Cuiabá e Várzea Grande, o Centro de Referência de Combate a Homofobia e Associação dos Travestis de Mato Grosso, para discutir estratégias de policiamento, ações de repressão ao tráfico de drogas e respeito aos direitos dos cidadãos. O Pacto da Diversidade Sexual, como está sendo chamada a reunião, pretende produzir um documento que conterá um código de conduta norteando as ações dos travestis e também da Polícia Militar durante as abordagens.²⁰

¹⁹ DIÁRIO DE CUIABÁ. *Movimento GLTB de Tangará e Rondonópolis realiza encontros*. Disponível em < <http://www.diariodecuiaba.com.br/detalhe.php?cod=314797&edicao=12091&anterior=1>>, acesso em 01 jun. 2008.

²⁰ DIÁRIO DE CUIABÁ. *Homofobia e direitos humanos*. Disponível em < <http://www.diariodecuiaba.com.br/detalhe.php?cod=308176&edicao=12027&anterior=1>>, acesso em 01 jun. 2008.

O SERVIÇO POLICIAL E A HOMOFOBIA UMA ANÁLISE DA RELAÇÃO MANTIDA ENTRE POLICIAIS E GRUPO GLBT DURANTE O ATENDIMENTO DE OCORRÊNCIAS EM CUIABÁ-MATO GROSSO.

Mesmo que o tratamento dado pelo policial ao cidadão por sua natureza deva ser respeitoso à dignidade humana conforme previsto em Lei, relevante é a postura dos órgãos de segurança pública em mostrar-se acessível ao discurso quanto ao tema. E reforça-se este pensamento quando se percebe que ainda existe receio por parte do policial em atender essas pessoas que por suas vezes compõem os grupos vulneráveis.

Durante entrevistas realizadas com policiais militares, ao serem indagados se têm algum receio para atender ocorrências envolvendo GLBT, foi verificado que 92% não tem qualquer receio e 8% possui algum tipo de receio conforme ilustração:

Tabela 01
Tem receio em atender envolvendo público GLBT

Resposta	Frequência	Porcentagem
Sim	6	8
Não	69	92
Total	75	100%

Fonte: originado da pesquisa

Perguntou-se ainda como se comportou ao atender as ocorrências envolvendo GLBT sendo que 60% dos entrevistados disseram que tratam de forma indiferente como se fosse qualquer outro indivíduo e 40% adota uma postura mais séria, fato que merece atenção e um estudo mais aprofundado sobre que tipo de atitude seria essa, no intuito de verificar a existência ou não de outra forma de discriminação ou não conforme tabela:

Tabela 02
Como se comporta em ocorrência envolvendo público GLBT

Resposta	Frequência	Porcentagem
Pra você é indiferente	45	60
Adota uma postura mais séria para evitar comentários	30	40
Total	75	100%

Fonte: originado da pesquisa

CONCLUSÃO

Após um longo processo de transição, percebe-se que a instituição da democracia no Brasil não suprimiu ainda algumas práticas arbitrárias e ilegais do regime autoritário. Pois, ainda vemos a permanência de padrões de conduta autoritários e ilegais dentro de instituições do Estado, empregadas através da violência das forças policiais ou de atos discriminatórios ou vexatórios contra alguns indivíduos.

Isso é um dos graves obstáculos à consolidação democrática, pois gera a sensação de que direitos e garantias não estão sendo respeitadas, seja por parte do Estado ou pela sociedade.

Sendo assim, esta pesquisa visou abordar a instituição policial na ordem democrática, frente à homofobia. Problema este, que tem causado aumento de crimes e atos discriminatórios contra os GLBT.

Sabe-se que os GLBT são pessoas como qualquer outra, detentores de direitos, garantias e deveres, bem como possuidores de hábitos, crenças, costumes e valores.

Sabe-se ainda, que os policiais militares são os representantes do Estado, no que tange a segurança pública e a preservação da ordem pública. E por serem esses representantes, devem exercer suas funções de forma imparcial e livre de qualquer preconceito, sejam elas de origem social, cultural, religiosa ou econômica.

Diante do estudo realizado, percebeu-se que mesmo em pequena escala é possível que haja uma manifestação de discriminação ou preconceito por parte dos policiais, em desfavor dos GLBT

Assim, em termos gerais, conclui-se que para resolver os problemas de homofobia é preciso investir em capacitação e orientação da população, principalmente dos representantes do Estado, de forma com que se possam construir políticas públicas e ações afirmativas contra a homofobia.

O SERVIÇO POLICIAL E A HOMOFOBIA UMA ANÁLISE DA RELAÇÃO MANTIDA ENTRE POLICIAIS E GRUPO GLBT DURANTE O ATENDIMENTO DE OCORRÊNCIAS EM CUIABÁ-MATO GROSSO.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BLUMENFELD, Warren J. **Internalized Homophobia: from denial to action.** Traduzido por Rita P. Silva. Disponível em < <http://exaequo.web.pt/homofobia.html>> acesso em 01 mai. 2008.

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

DI PIETRO, Maria Sylvia Zanella. **Direito Administrativo.** 19 ed. São Paulo: Atlas, 2006.

DIÁRIO DE CUIABÁ. **Homofobia e direitos humanos.** Disponível em < <http://www.diariodecuiaba.com.br/detalhe.php?cod=308176&edicao=12027&anterior=1>>, acesso em 01 jun. 2008.

DIÁRIO DE CUIABÁ. **Movimento GLTB de Tangará e Rondonópolis realiza encontros.** Disponível em < <http://www.diariodecuiaba.com.br/detalhe.php?cod=314797&edicao=12091&anterior=1>>, acesso em 01 jun. 2008.

DROPA, Romualdo Flávio. **Direitos humanos no Brasil: exclusão dos homossexuais.** Artigos Jurídicos. Disponível em < <http://www.advogado.adv.br/artigos/2003/romualdoflaviodropa/direitoshumanoshomo.htm>>, acesso em 03 mai. 2008

FERREIRA, Aurélio Buarque de Holanda. **Novo Dicionário da Língua Portuguesa.** São Paulo: Positivo, 200.

FLEURY, Alessandra Ramos Demito. TORRES, Ana Raquel Rosas. **Análise psicossocial do preconceito contra homossexuais.** Estudos da Psicologia. Campinas: out/dez. 2007, p. 477.

FOLHA ONLINE. **Brasil é campeão mundial de crimes contra homossexuais.** Disponível em <<http://www1.folha.uol.com.br/folha/equilibrio/comportamento/ult561u37.shtml>>, acesso em 22 mai. 2008.

GRUPO GAY BAHIA. **Relatório.** Disponível em <http://www.google.com.br/search?hl=pt-BR&rlz=1T4SUNA_enBR280BR280&q=%C3%80>, acesso em 23 mai. 2008.

INSTITUTO PAULO FREIRE. **Cidadania GLBT.** Cartilha produzida para a 1ª Conferência Nacional de Juventude. Curitiba: W30L Comunicação, 2008.

KARATIÚ. **Cartilha: Direitos Humanos e Sexualidade.** Crateús-CE.

MOTT, Luiz. **Escravidão, homossexualidade e demonologia.** São Paulo: Ícone, 1988.

O SERVIÇO POLICIAL E A HOMOFOBIA UMA ANÁLISE DA RELAÇÃO MANTIDA ENTRE POLICIAIS E GRUPO GLBT DURANTE O ATENDIMENTO DE OCORRÊNCIAS EM CUIABÁ-MATO GROSSO.

ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS. Estudos e Pesquisa. Disponível em <http://www.onu-brasil.org.br/documentos_estudos.php> acesso em 22 mai. 2008.

SANTOS, Ivair Augusto Alves dos. **O movimento negro e o Estado (1983-1987)**. Campinas: UNICAMP, 2006.

WARKEN, Roberto Luiz. **Artigo Homofobia**. Disponível em: <<http://www.diversidadefloripa.com.br/textos.htm>>, acesso em 18 mai. 2008.

WIKIPEDIA. Enciclopédia livre. Disponível em <<http://pt.wikipedia.org/wiki/Homofobia>>, acesso em 13 mai. 2008.