



**ESTADO DO ACRE
POLÍCIA MILITAR
DIRETORIA DE ENSINO
CURSO DE HABILITAÇÃO DE OFICIAIS ADMINISTRATIVOS –
CHOA 2020**



**JOSE MARIA DA SILVA COSTA
ODAIR JOSÉ NOGUEIRA DE MIRANDA**

**AS IMPLICAÇÕES DA FORMAÇÃO ESPECÍFICA PARA CONDUTORES DE
VIATURAS OFICIAIS NO 6º BPM-AC**

Rio Branco
2020

JOSE MARIA DA SILVA COSTA
ODAIR JOSÉ NOGUEIRA DE MIRANDA

**AS IMPLICAÇÕES DA FORMAÇÃO ESPECÍFICA PARA CONDUTORES DE
VIATURAS OFICIAIS NO 6º BPM-AC**

Artigo apresentado ao Centro de Ensino da Polícia Militar do Acre em cumprimento dos requisitos necessários para a aprovação no Curso de Habilitação de Oficiais Administrativos.

Orientador (a): TC PM RR Marcelo do Nascimento França

Rio Branco
2020

JOSE MARIA DA SILVA COSTA
ODAIR JOSÉ NOGUEIRA DE MIRANDA

**AS IMPLICAÇÕES DA FORMAÇÃO ESPECÍFICA PARA CONDUTORES DE
VIATURAS OFICIAIS NO 6º BPM-AC**

Artigo apresentado ao Centro de Ensino da Polícia Militar do Acre em cumprimento dos requisitos necessários para a aprovação no Curso de Habilitação de Oficiais Administrativos.

Aprovado em:

BANCA EXAMINADORA

Nilton Brito de Amorim – 2ºTEN PM

Marcelo do Nascimento **França** – TC PM RR

AS IMPLICAÇÕES DA FORMAÇÃO ESPECÍFICA PARA CONDUTORES DE VIATURAS OFICIAIS NO 6º BPM-AC

Jose Maria da Silva Costa¹

Odair José Nogueira de Miranda²

TC PM RR Marcelo do Nascimento França³

RESUMO

Este artigo aborda a formação específica de profissionais para a direção de veículos oficiais considerando efetividade do serviço, a segurança do condutor, dos passageiros e a conservação e manutenção da frota enquanto bem da Administração Pública. Tem como objetivos identificar o perfil ideal de formação dos condutores de veículos oficiais no 6º Batalhão de Polícia Militar do Estado do Acre, compreendendo as implicações dessa formação para a efetividade do serviço, analisar o perfil de formação de profissionais acerca da condução de veículos oficiais, suas especificidades legais e operacionais no 6º BPM, identificar os riscos inerentes à condução de veículos em serviço sem a formação específica e compreender o impacto da presença ou ausência dessa formação para efetividade do serviço e para a manutenção e conservação da frota, propondo caminhos para sua viabilização no batalhão. Trata-se de um estudo qualiquanti, realizado por pesquisa bibliográfica e de campo, com observação, análise documental e aplicação de questionário semiestruturado no 6º BPM, com policiais militares em atividade, investigando o perfil de formação dos condutores no âmbito do batalhão. Constatou-se a inexistência de procedimentos padronizados quanto à operacionalização da direção de veículos em serviço, a ausência de requisitos quanto à seleção de condutores de viaturas em serviço, assim como a inexistência da oferta de cursos e formações específicas na área de direção policial e acerca da atualização da frota e manutenção dos veículos, contrariando ao que preconizam os princípios da administração pública, sobretudo o da eficiência.

Palavras-chave: Formação de condutor. Direção. Viatura. Eficiência.

ABSTRACT

This article discusses the specific training of professionals for the direction of official vehicles considering the effectiveness of the service, the safety of the driver, passengers and the conservation and maintenance of the fleet as a good of the Public Administration. Its objective is to identify the ideal training profile of drivers of official vehicles in the 6th Battalion of Military Police of the State of Acre, understanding the implications of this training for the effectiveness of the service, analyze the profile of training of professionals about the driving of official vehicles, their legal and operational specificities in the 6th BPM, identify the risks inherent to the driving of vehicles in service without specific training and understand the impact of the presence or absence of this training for effectiveness of the service and for the maintenance and conservation of the fleet, proposing ways for its viability in the battalion. This is a qualiquanti study, carried out by bibliographic and field research, with observation, documentary analysis and application of a semi-structured questionnaire at the 6th BPM, with military police officers in activity, investigating the profile of training of drivers within the battalion. It was found the lack of standardized procedures regarding the operationalization of the direction of vehicles in service, the absence of requirements regarding the selection of drivers of vehicles in service, as well as the lack of the offer of specific courses and training in the area of police driving and about the updating of the fleet and maintenance of vehicles, contrary to what the principles of public administration recommend, contrary to what they recommend, especially efficiency.

Keywords: Driver training. Direction. Car. Efficiency.

¹ Policial Militar, tecnólogo em Gestão Comercial pela UNINTER.

² Policial Militar, graduado em Letras Espanhol pela Universidade Federal do Acre – UFAC.

³ Tenente Coronel RR, graduado em História pela Universidade Federal do Acre – UFAC, Ciências Contábeis pela Faculdade Ciências Econômicas, Contábeis, Administrativas de Nova Iguaçu, Mestrado em Engenharia Civil pela Universidade Federal Fluminense.

INTRODUÇÃO

Este estudo se insere na linha de pesquisa de valorização profissional e saúde do trabalhador em segurança pública, abordando a relevância da formação específica de profissionais para a direção de veículos oficiais, considerando a efetividade do serviço, a segurança do condutor e passageiro e a conservação e manutenção da frota enquanto bem da Administração Pública.

Acolhendo a perspectiva de Adorno (1997), em seu paradigma sociológico acerca da atuação das forças policiais, defendendo que essa atuação deve ser estritamente pautada por bases operacionais e legais, compreendeu-se a necessidade de investigar os mecanismos relacionados à condução de viaturas oficiais em serviço no âmbito do 6º Batalhão de Polícia Militar do Estado do Acre.

Atualmente, no 6º BPM, não são adotados critérios legais e operacionais específicos para a condução de veículos oficiais, inquietando saber qual o impacto dessa ausência de pressupostos, tendo em vista a efetividade operacional, levando em consideração a direção defensiva na persecução em alta velocidade, a necessidade de celeridade na resposta aos chamados e a manutenção da frota. Periodicamente os veículos são substituídos por outros, com comandos e tecnologias mais modernas, que necessitam de atualização do condutor para utilização apropriada e, por fim, a salvaguarda da integridade física dos motoristas, dos passageiros e de outrem envolvido na operação policial.

Questionou-se, preliminarmente, o fato de profissionais que atualmente conduzem os veículos não passarem por formação específica, considerando que a condução de veículos sem formação põe vidas em risco. Ademais, compreendeu-se a possibilidade de que os custos com a frota de veículos se elevem quando os condutores não são submetidos à formação. Nesse sentido, importou investigar quais as possíveis implicações que a formação específica e periódica de condutores e o estabelecimento de diretrizes operativas em serviço para a condução de veículos oficiais pode, efetivamente, trazer para a melhoria dos contextos supramencionados.

O estudo tem como fundamento o princípio da eficiência, enquanto preceito constitucional da administração pública. Princípio da eficiência é aquele 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, primando pela adoção

dos critérios legais e morais necessários para a melhor utilização possível dos recursos públicos, de maneira a evitarem-se desperdícios e garantir-se uma maior rentabilidade social.

O objetivo da investigação foi identificar o perfil ideal de formação dos condutores de veículos oficiais no 6º BPM-AC, compreendendo as implicações dessa formação para a efetividade do serviço. Foram estabelecidos como objetivos específicos a análise do perfil de formação de profissionais acerca da condução de veículos oficiais, contemplando suas especificidades legais e operacionais no 6º BPM, a identificação dos riscos inerentes à condução de veículos sem a devida formação e a compreensão do impacto da presença ou ausência dessa formação da efetividade do serviço e para a manutenção e conservação da frota, propondo caminhos para sua viabilização no batalhão.

Nesse sentido, o estudo apresenta uma análise geral sobre modelos de bases legais e operacionais na condução de viaturas oficiais, contemplando a dimensão do princípio da eficiência no âmbito da administração pública, seguido das experiências dos batalhões de ROTAM- ES e ROTA-SP, apresentando-os como modelo de padrão operacional em direção policial para, em seguida, trazer os apontamentos da pesquisa realizada no 6º Batalhão de Polícia Militar do Acre, acerca da frota e condutores. Espera-se, com o estudo, mediante a compreensão das relações de causa e efeito entre a formação apropriada e a melhor utilização da frota de veículos oficiais em serviço, o impacto na consecução dos objetivos estabelecidos através dos princípios da Administração Pública, como a efetividade do serviço.

1. BASES LEGAIS E OPERACIONAIS NA CONDUÇÃO DE VIATURAS OFICIAIS

A frota de veículos utilizados em radiopatrulhamento e policiamento ostensivo de um batalhão de Polícia Militar requer significativa atenção por parte de seus gestores e condutores, devendo constituir-se como uma preocupação efetiva em face à necessidade de atenção aos princípios da administração pública, sobretudo ao princípio da eficiência, e aos eventuais problemas gerenciais e sinistros operacionais que podem ocorrer na utilização dos referidos veículos. Nas palavras de França (2009, p. 27):

Quem se dispõe a conduzir uma motocicleta ou um veículo em um serviço tão estressante, como a atividade policial militar, tem um ingrediente a mais que os outros pelo fato de ter que estar atento ao trânsito e possui a responsabilidade de tomar uma decisão em fração de segundos, sob grande pressão.

Mediante a diversidade de marcas e modelos que constituem a frota de um determinado batalhão, Santana (2003) aponta para a variedade de veículos com características muito próximas em âmbito aerodinâmico, estético, econômico, mecânico e elétrico, de modo que as diferenças mais acentuadas se apresentam diante do desempenho do veículo em movimento.

Tal diversidade promove uma acirrada disputa entre as montadoras e traz dificuldades àqueles que pretendem adquirir um veículo. O autor aponta ainda que, no contexto de aquisição de bens públicos, resoluciona-se, na maioria das vezes, pela oferta mais rentável ou pelo menor preço conseguido por determinado fabricante. Entretanto, ao se ponderar pela escolha do modelo e tipo mais apropriado de veículo que serão adotados em ações ostensivas da Polícia Militar, enseja-se a necessidade de uma análise criteriosa dos modelos disponíveis, levando em consideração as vantagens e os problemas que possam manifestar-se em sua utilização cotidiana (SANTANA, 2003).

No Brasil, as aquisições governamentais são realizadas por licitações. Nessas concorrências públicas, as empresas vencem os rivais oferecendo preços menores. Com verbas insuficientes para a compra de carros adequados e em quantidade ideal, a polícia acaba algemada pela política. E os comandantes são levados a preferirem veículos que custem menos, pois só assim conseguem dar conta de equipar todos os batalhões (SANTOS, 2006, p. 83).

Assim, usualmente, o custo do veículo tem maior peso na hora de sua escolha em detrimento de sua capacidade operacional e de sua adequação ao processo de

trabalho nas missões policiais. Destaca-se, ainda, a necessidade da manutenção dos veículos, considerando que, conforme a Associação Brasileira de Normas Técnicas, ABNT (*apud* MACHADO, 2011, p. 33) a manutenção é “o conjunto de todas as ações necessárias para que um item seja conservado ou restaurado de modo a poder permanecer de acordo com uma condição especificada.”.

A seleção apropriada dos veículos, a compra conforme os princípios da legislação nacional, a utilização racional e fundamentada em princípios operacionais efetivos e a constante manutenção preventiva e corretiva atendem, no âmbito da Administração e Gestão Pública, ao princípio da eficiência.

1.1 Administração Pública e o Princípio da Eficiência

Os apontamentos dos autores adotados neste estudo ressaltam os desafios da Administração Pública para a aquisição e gestão de bens e materiais para uso em serviço. Administração Pública é o gerenciamento dos interesses públicos através da oferta de serviços públicos (DI PIETRO, 2011).

A Administração Pública tem como objetivo trabalhar em favor do interesse público e dos direitos e interesses dos cidadãos que administra. Ou seja, nela estão duas atividades distintas como a superior de planejar e a inferior de executar. “Administrar significa não só prestar serviço executá-lo como, igualmente, dirigir, governar, exercer a vontade com o objetivo de obter um resultado útil e que até, em sentido vulgar, administrar quer dizer traçar programa de ação e executá-lo” (DI PIETRO, 2011, p. 44).

Nas palavras da doutrinadora, é possível reconhecer que a Administração Pública está voltada para a satisfação integral e efetiva dos interesses e necessidades públicos e da coletividade. Depreende-se, ainda, que a atividade da Administração Pública não se restringe somente à execução de serviços, mas inclui o planejamento, o gerenciamento, a governança e a análise e avaliação dos programas e serviços oferecidos (DI PIETRO, 2011).

A Administração Pública, considerando aí a gestão dos serviços públicos, tal como saúde, educação e segurança, deve pautar-se por princípios e diretrizes do ordenamento jurídico, que conferem legalidade aos atos administrativos. A aplicação prática de tais princípios no contexto cotidiano da gestão pública requer estrita observância legal e normativa, acentuadamente da Constituição Federal. A partir da observância dos pressupostos constitucionais, o gestor público focaliza a gestão eficiente.

A Constituição Federal, no *caput* do art. 37, estrutura cinco princípios da Administração Pública, direta e indireta: **legalidade, impessoalidade, moralidade, publicidade e eficiência** (BRASIL, 1988). Considerando sua manifestação explícita no texto constitucional, tais princípios são considerados como princípios expressos, a fim de distingui-los daqueles que se apresentam de modo implícito.

Importa, para fins deste estudo, o destaque ao princípio da eficiência sem, contudo, prescindir dos demais princípios, que são basilares e estritamente ligados ao princípio em tela, sem que seja possível dele se desvincular. Conforme Meirelles (2010, p. 86, 87):

Os princípios básicos da Administração Pública estão consubstanciados em doze regras de observância permanente e obrigatória para o bom administrador: legalidade, moralidade, impessoalidade ou finalidade, publicidade, eficiência, razoabilidade, proporcionalidade, ampla defesa, contraditório, segurança jurídica, motivação e supremacia do interesse público. Os cinco primeiros estão expressamente previstos no art.37, caput da Constituição Federal de 1988; e os demais, embora não mencionados, decorrem do nosso regime político, tanto que, ao lado daqueles, foram textualmente enumerados pelo art. 2º da Lei Federal 9.784, de 29.01.99.

Segundo a compreensão do doutrinador Moraes (2015, p. 294), tem-se que:

Princípio da eficiência é aquele 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, primando pela adoção dos critérios legais e morais necessários para a melhor utilização possível dos recursos públicos, de maneira a evitar-se desperdícios e garantir-se uma maior rentabilidade social.

Percebe-se que embora não haja hierarquia entre os princípios, a eficiência se aplica em todas as dimensões da Administração Pública, sendo ressalvados os limites legais, interpostos pelo princípio da legalidade. Ou seja, um ato administrativo não pode ser realizado em nome da eficiência se não houver previsão legal para o mesmo. Assim, a legalidade é padrão da eficiência.

Logo, o princípio da eficiência aplica-se a este estudo na medida em que se argumenta a necessidade de utilização racional do bem público, voltado para a finalidade a que se destina, *in casu*, a frota de veículos oficiais da Polícia Militar e a importância da gestão na manutenção e preservação, assim como sua interferência na necessidade de formação daqueles que desempenham a função de condutor dos veículos oficiais.

1.2 Condução de viaturas oficiais: experiências de padronização operacional

Santana (2003) discorrendo sobre os desafios concernentes à gestão e direção de frotas de veículos operacionais da Polícia Militar aponta que, mediante a heterogeneidade de veículos e as limitações quanto à manutenção da frota, os motoristas sofrem dificuldades na adaptação de sua condução, uma vez que as viaturas apresentam características distintas de dirigibilidade, favorecendo o incremento da ocorrência de sinistros com policiais vitimados por acidentes de trânsito, juntamente com a deterioração prematura da frota pelo uso inapropriado e manutenção insatisfatória e deficitária.

Santos (2016) levanta a discussão sobre o fato de que, pela imperatividade de deslocamento mais célere em circunstâncias específicas, é notório que a condução de uma viatura para um tipo específico de operação e a totalidade de passageiros e tipo de estrutura veicular constituem-se em aspectos proeminentes para a ocorrência de determinado tipo de acidente, assim como potencialize ou minimize o grau de lesão que pode ser sofrido pelos policiais militares.

No que concerne à responsabilidade do condutor, Santos (2016) enfatiza que a responsabilidade pela viatura tem início no momento do recebimento das chaves, cessando com a devolução ao responsável por sua guarda. A manutenção a cargo do condutor restringe-se ao uso dos instrumentos do próprio veículo, conhecida como manutenção de primeiro escalão. Ele assevera ainda que os condutores devem operar veículos da Polícia Militar estando devidamente fardados, salvo para veículos de serviços reservados/velados ou em situações especiais, mediante expressa autorização.

Cavalcante (2015) *apud* Santos (2016) evidencia alguns desafios ao condutor de viaturas oficiais em serviço, sendo que em perímetro urbano ou na estrada, tem-se como meta a preservação da mobilidade das viaturas, com o mínimo de impacto no trânsito, buscando salvaguardar a segurança de todos. Considera ainda a necessidade de extrema atenção na condução, dada a proximidade dos carros e necessidade de alta rotação dos motores a fim de obter sua potência máxima.

Significativos aspectos operacionais são requeridos ao motorista da viatura quando em deslocamento, sua reação ao volante deve ser tão automática quanto sacar uma arma, incluindo o desfivelamento do cinto de segurança em um limitado espaço de tempo, de forma que, em condições de risco, tal dispositivo pode ser mais

prejudicial que favorável, pois a demora no desvencilhamento dele pode fazer com que o policial seja alvejado (CAVALCANTE, 2015 *apud* SANTOS, 2016).

Diante dessa percepção, cita-se como exemplo os pressupostos adotados pelo Batalhão de Rondas Ostensivas Táticas Metropolitanas – ROTAM - ES, em Vitória – Espírito Santo, citado por Alves et al. (2015), conquanto ao treinamento e instrução, destacando a obrigatoriedade de que o policial deve ser submetido a um treinamento específico, como um curso de especialização ou um estágio teórico e prático. Ele enfatiza a importância da continuidade desse treinamento e instrução, no sentido de atualizar o condutor/patrolheiro.

Tomando como exemplo o procedimento adotado pela ROTAM - ES, o condutor de veículos operacionais é submetido a cursos e treinamentos periódicos que abordam (ALVES, et al., 2015, p. 26):

- Princípios básicos de preservação da dignidade e da vida humana e polícia comunitária;
- Emprego progressivo do uso da força;
- **Doutrina de patrulhamento tático;**
- Redação de documentos oficiais;
- Estudos de caso e de ocorrências;
- Abordagem a indivíduos e veículos;
- Trato com o cidadão;
- Legislação penal comum e especial;
- Montagem de operações policiais;
- Poder de polícia;
- **Direção defensiva/evasiva;**
- Ações táticas;
- Emergência e socorros de urgência;
- Ocorrências com reféns/Ações do 1º interventor;
- Preparação física básica;
- Defesa pessoal;
- Armamento e equipamento;
- Tiro policial;
- Escoltas;
- Operações de Intervenção e Controle de pequenos Distúrbios;
- **Treinamento em técnicas de pilotagem de motocicletas *on* e *off-road***
- Outros, segundo a conveniência e necessidade operacional. (GRIFO NOSSO)

Outro aspecto importante destacado pelos autores acerca do processo de trabalho que envolve a direção de viaturas é que “A viatura, motorista e comandante de equipe são fixos, enquanto que a escala dos seguranças é mudada mensalmente”, no patrulhamento tático motorizado (ALVES, et al., 2015, p. 27)

Nesse sentido, pode-se inferir que o zelo pela viatura é maior, estando sob a responsabilidade de um condutor com definição apontada em escala, de forma regular.

Segundo Alves et al. (2015), o motorista da viatura é o responsável pela condução, com base na legislação de trânsito e nos princípios da direção defensiva, bem como por sua manutenção e limpeza. É dele ainda a responsabilidade de dar ciência ao Comandante de Equipe acerca de possíveis alterações manifestadas pela viatura.

As diretrizes de ROTAM-ES propõem que, no decorrer do patrulhamento, não sejam impostas outras obrigações ao motorista, exceto a condução e a segurança do veículo e da equipe:

2º Homem, (Motorista):

No patrulhamento, não possui responsabilidade de patrulhamento, pois sua preocupação deve estar voltada para a condução da viatura, a segurança de seus companheiros e dos civis que o cercam durante os deslocamentos;

Fica sempre no QAP do rádio e, em caso de desembarque da Equipe, fica sempre próximo a Vtr também para fazer a sua segurança (às vezes de forma ostensiva, outras de forma coberta), e em condições de pronto conduzi-la;

Durante as abordagens faz a segurança, próximo à Vtr (ALVES, et al., 2015, p. 48).

Considera-se que a perspectiva adotada visa oferecer o máximo de eficiência e atenção à direção no decorrer das ações táticas e assim preservar a integridade física da tropa e da sociedade em geral, bem como prezar pelo cuidado da viatura. Os conceitos apresentados por Alves et al. (2015) integram a Doutrina de Patrulhamento Tático de ROTAM-ES, no Espírito Santo, e são extensiva aos outros batalhões de polícia militar. O documento é base de um Procedimento Operacional Padrão – POP para condução e manutenção de viaturas, que está em desenvolvimento pelo referido batalhão.

Em São Paulo, o batalhão de Rondas Ostensivas Tobias de Aguiar – ROTA-SP oferta aos seus policiais, de forma constante e periódica, o curso de Direção Policial, que é ministrado por militares de Rondas Ostensivas, especializados em várias modalidades de pilotagem, conforme reportagem do periódico Último Segundo (IG, 2017) ⁴.

O curso de Direção Policial destina-se a todos Policiais de ROTA-SP, que devem ser especializados nestas técnicas, sendo motoristas ou não. Busca-se a correção dos vícios, o treinamento policial para melhoria de habilidades, direção com máxima segurança e manutenção do controle total veicular, sobretudo em situações de emergência a fim de evitar sinistros.

⁴ **Fonte:** Último Segundo – iG (2017) Disponível em <https://ultimosegundo.ig.com.br/brasil/2017-05-25/rota.html> Acesso em 21 de Jun, 2020.

Os pilotos de ROTA são reconhecidos por sua exímia destreza em direção veicular. A matéria prossegue informando que o curso de Direção Policial ocorre nas dependências da Força Aérea Brasileira (FAB) na Base Aérea do Campo de Marte, no centro de São Paulo, que disponibiliza periodicamente suas pistas secundárias para essa modalidade de treinamento militar, por se tratar de um ambiente seguro e controlado, por suas dimensões e grandes áreas de escape, além de infraestrutura de socorro, em caso de necessidade (IG, 2017).

O curso ocorre em diversas etapas, cada uma idealizada para uma espécie de manobra, conduzida por um instrutor, abordando o correto posicionamento do condutor no veículo, treinos de curvas, frenagem, arranque, aceleração, uso correto da embreagem, volante e troca de marchas, contorno de obstáculos e estacionamento. Todos estes exercícios são executados em diferentes velocidades, tanto rodando para frente como em marcha à ré (IG, 2017).

As técnicas abordadas ocorrem em trajetos limitados por cones. O Policial deve realizar as várias manobras o mais rapidamente possível, sem derrubar nenhum cone. Todas as ações requerem uma análise especial e temporal precisas, sendo situações idealizadas para o policial experimentar, de modo mais real possível, o que vai encontrar em suas operações (IG, 2017).

A edição *online* da Revista Quatro Rodas⁵, de 05 de junho de 2018, também traz considerações importantes sobre o treinamento da Polícia Militar de São Paulo para Direção Policial, destacando o conhecimento elementar que o policial motorista deve dominar antes de assumir a condução de uma viatura. A matéria aponta preliminarmente as condições adversas das vias públicas no país como um inimigo da direção veicular, com asfalto de má qualidade e muitos buracos que danificam veículos particulares e estatais (QUATRO RODAS, 2018).

Prossegue ainda apontando que, segundo os instrutores de ROTA-SP, a intenção do treinamento é transformar o comportamento dos policiais ao volante. Para isso, desenvolveu estratégias de deslocamento em comboio, quando três ou mais veículos precisam andar em grupo, para evitar acidentes e favorecer a movimentação. A partir do ano de 2005, a PM adotou um procedimento padronizado, voltado para preservar a mobilidade das viaturas, causar o mínimo de impacto no trânsito e

⁵ **Fonte:** Revista Quatro Rodas (*online*). Disponível em <https://quatrorodas.abril.com.br/noticias/tensao-e-adrenalina-no-curso-de-pilotagem-da-policia-militar/> Acesso em 23 de jun. 2020.

assegurar a segurança de todo efetivo e da sociedade em geral (QUATRO RODAS, 2018).

Destaca-se, nesse sentido, que o procedimento padronizado visa trazer uniformidade à ação policial nas operações e o respalda justamente quando da necessidade de justificar a adoção de determinado comportamento ou ação, em caso de ocorrência de acidentes ou na responsabilização por uma possível avaria ao veículo.

Verifica-se, nesse aspecto, que o princípio da eficiência na Administração Pública está atrelado ao princípio da legalidade, no sentido que aquilo que é preconizado por lei ou por bases operacionais padronizadas poderá proporcionar uma maior eficiência e efetividade de ação, assim como resguardar o bem público de sua dilapidação ou seu mau emprego/uso. Esse conceito é amparado por Adorno (1997), ao apontar a necessidade de um norte legal e operacional para a ação das forças policiais.

Logo, a formação preliminar na Direção Policial, seguida da formação continuada e da reciclagem, aliada aos Procedimentos Operacionais Padrão – POP, tanto sobre a direção especializada de veículos quanto sobre a manutenção dos mesmos, colabora para a materialização da eficiência das ações do Estado através de suas forças policiais.

2 PERFIL DO 6º BATALHÃO DE POLÍCIA MILITAR DO ACRE – FROTA E CONDUTORES

O 6º Batalhão de Polícia Militar do Estado do Acre localiza-se no município de Cruzeiro do Sul – Acre e abrange ainda aos municípios limítrofes, a saber, Mâncio Lima, Rodrigues Alves, Marechal Thaumaturgo e Porto Valter. Para fins de verificação da situação do 6º Batalhão de Polícia Militar do Estado do Acre, conquanto aos assuntos abordados neste estudo, foi realizada uma pesquisa de campo que objetivou analisar e constatar *in loco* através da observação e análise documental.

Foram investigadas as informações relevantes sobre a frota de viaturas do referido batalhão, o processo de trabalho com as viaturas, a rotina de manutenção, assim como mediante a aplicação de um questionário semiestruturado, por amostragem, o perfil da formação dos policiais que conduzem viaturas oficiais no batalhão.

2.1 Frota

Conforme Santos (2016), uma viatura é um veículo utilizado para ações de policiamento e preservação da ordem pública, como meio de locomoção dos policiais militares para executarem os serviços de apoio administrativo ou operacionais. Sobre as atividades operacionais, o autor destaca o uso de viatura para o atendimento de ocorrências, furto, roubo, acidentes de trânsito, crimes ambientais, bem como abordagem policial para efetuar ações de combate ao crime e fiscalização de trânsito.

É um veículo usado em atividades de policiamento, adotando variadas plataformas veiculares e possuindo iguais características de um veículo comum como motorização, transmissão, suspensão, plataforma veicular, dentre outras, contudo, são inseridos determinados itens e dispositivos que são indispensáveis para o serviço policial, assim como sua caracterização (SANTOS, 2016).

Tabela 1: Frota de veículos do 6º BPM

FROTA DE VEÍCULOS CONFORME TIPO – 6º BPM		
TIPO DE VEÍCULO	OPERACIONAIS	BAIXAS
<i>CARRO HATCHBACK/SEDAN</i>	05	02
<i>CAMIONETE</i>	24	03
<i>MOTOCICLETA</i>	35	04
<i>QUADRICICLO</i>	03	00
<i>MOTOR</i>	05	00
<i>MICRO-ÔNIBUS</i>	01	00

FONTE: 6º BPM - AC

Ao final do ano de 2020, o 6º BPM recebeu 08 (oito) novas camionetes. O abastecimento da frota é feito mediante cartão vinculado à placa do veículo, de forma que o condutor deve informar o seu número de matrícula institucional do Governo do Estado do Acre e senha, cadastrados no ato do abastecimento. As viaturas baixadas estão no pátio do 6º BPM.

2.2 Manutenção

A manutenção de caráter preventivo e corretivo dos veículos atende ao princípio da eficiência e possibilita maior segurança operacional na condução das viaturas, assim, Wyrebski (1997) *apud* Machado (2011, p. 33) apresenta a seguinte definição das manutenções:

Manutenção preventiva é uma intervenção de manutenção prevista, preparada e programada antes da data provável do aparecimento de uma falha [...].

A manutenção corretiva corresponde a uma atitude de defesa (submeter-se, sofrer) enquanto se espera uma próxima falha acidental (fortuita), atitude característica da conservação tradicional [...].

A manutenção de condição é uma forma evoluída da preventiva, colocando o material “sob supervisão contínua”.

Logo, é possível compreender a necessidade de manutenção dos veículos da frota como os cuidados técnicos necessários ao funcionamento regular e permanente de motores e máquinas. Concernente à gestão de veículos, a manutenção preventiva é o meio mais apropriado de planejar os serviços a serem executados nas viaturas, pois, embasa-se no monitoramento constante do desempenho veicular, observando-se, mediante a quilometragem rodada, a oportunidade mais apropriada para a intervenção (WYREBSKI, 1997 *apud* MACHADO, 2011).

Durante a pesquisa, foi realizada no dia 17 de junho de 2020, às 11h30, uma visita à Divisão de Manutenção de Viaturas da PMAC, em Rio Branco Acre, sob a responsabilidade do Cap. Ederildo, o qual prestou informações acerca da rotina de manutenção adotada pela instituição. Atualmente, o processo de manutenção preventiva das viaturas é feito na capital do Estado, Rio Branco – Acre, de forma que as viaturas se deslocam do 6º BPM até a AGRONORTE, concessionária MITSUBISHI responsável pela manutenção.

A manutenção corretiva é realizada no município de Cruzeiro do Sul através de oficina credenciada com a empresa Metaldiesel, que possui contrato com a Polícia Militar. A lavagem e higienização das viaturas estão sendo feitas atualmente nas dependências da Unidade Prisional Manoel Néri, através de parceria informal, não havendo uma rotina ou padronização específica para isso.

Foi informado pelo Cap. Ederildo que no final do ano de 2019, a PMAC recebeu 51(cinquenta e uma) novas viaturas, camionetes MITSUBISHI, e que não estava incluída a revisão das mesmas no contrato de aquisição, contudo, o serviço foi

inserido posteriormente. Nesse aditivo contratual, a PMAC tem como objeto de contrato com a AGRONORTE a manutenção e revisão das viaturas no valor de R\$ 1.387, 00 (um mil, trezentos e oitenta e sete reais) por viatura a ser revisada, na periodicidade mensal.

Conforme o militar responsável pela manutenção, o mau uso da viatura por parte dos profissionais faz com que a troca de pastilhas de freio seja o item de maior frequência de ocorrência, onerando em aproximadamente R\$ 243,00 (duzentos e quarenta e três reais) por viatura o valor final da revisão. Ademais, ele aponta ainda o desconhecimento dos ramais que perfazem a área de abrangência do 6º BPM.

No dia 17 de junho de 2020, às 15h00, foi realizada uma visita à AGRONORTE, concessionária responsável pelo contrato de manutenção das viaturas da PMAC e mantido contato com o gerente da empresa, o senhor Cleilson Tufic, que informou, ao ser questionado sobre a aquisição das novas camionetes pelo Governo do Estado, que a referida aquisição foi feita diretamente com a montadora, não tendo sido intermediada pela concessionária, que ficou responsável apenas pelo recebimento, higienização e entrega dos veículos.

Informou ainda que após a entrega das viaturas foi firmado o contato de manutenção e revisão pelo período de um ano, podendo ser prorrogado por mais três anos. O gerente sugeriu inserir no termo de referência do contrato de manutenção uma cláusula que possibilite a oferta pela concessionária de um curso teórico/prático aos policiais militares sobre a melhor utilização dos veículos, sobre sua conservação e desempenho.

2.3 Procedimento padrão

O 6º BPM não possui Procedimento Operacional Padrão – POP, nem diretrizes ou normativas que estabeleçam os processos de escolha de motorista de viatura. Igualmente, não determina os mecanismos de atuação dos mesmos em situações operacionais, à exceção da instrução básica, no ingresso na academia. Nesse sentido, destaca-se o exemplo dos batalhões de ROTAM-ES e ROTA-SP, conquanto à definição expressa de critérios para a execução da referida atividade.

O motorista é escolhido sem critérios operacionais eletivos que justifiquem sua escolha ou não. Não é considerada de forma sistemática a habilitação de veículos

conforme disposição no Código de Trânsito Brasileiro, sendo feita somente uma consulta informal ao policial sobre a sua habilidade em dirigir determinado veículo.

2.4 Formação do Condutor

O Código de Trânsito Brasileiro (BRASIL, 1997) aponta os pressupostos e requisitos necessários à habilitação para condução de veículos em território nacional, assim como aponta as categorias adotadas em âmbito nacional:

Art. 140. A habilitação para conduzir veículo automotor e elétrico será apurada por meio de exames que deverão ser realizados junto ao órgão ou entidade executivos do Estado ou do Distrito Federal, do domicílio ou residência do candidato, ou na sede estadual ou distrital do próprio órgão, devendo o condutor preencher os seguintes requisitos:

I - ser penalmente imputável;

II - saber ler e escrever;

III - possuir Carteira de Identidade ou equivalente.

Parágrafo único. As informações do candidato à habilitação serão cadastradas no RENACH.

Art. 141. O processo de habilitação, as normas relativas à aprendizagem para conduzir veículos automotores e elétricos e à autorização para conduzir ciclomotores serão regulamentados pelo CONTRAN.

§ 1º A autorização para conduzir veículos de propulsão humana e de tração animal ficará a cargo dos Municípios.

Art. 142. O reconhecimento de habilitação obtida em outro país está subordinado às condições estabelecidas em convenções e acordos internacionais e às normas do CONTRAN.

Art. 143. Os candidatos poderão habilitar-se nas categorias de A a E, obedecida a seguinte gradação:

I - Categoria A - condutor de veículo motorizado de duas ou três rodas, com ou sem carro lateral;

II - Categoria B - condutor de veículo motorizado, não abrangido pela categoria A, cujo peso bruto total não exceda a três mil e quinhentos quilogramas e cuja lotação não exceda a oito lugares, excluído o do motorista;

III - Categoria C - condutor de veículo motorizado utilizado em transporte de carga, cujo peso bruto total exceda a três mil e quinhentos quilogramas;

IV - Categoria D - condutor de veículo motorizado utilizado no transporte de passageiros, cuja lotação exceda a oito lugares, excluído o do motorista;

O Código de Trânsito Brasileiro ainda aponta a responsabilidade da Polícia Militar pela segurança no trânsito enquanto ente integrante do Sistema Nacional de Trânsito (BRASIL, 1997):

Art. 1º O trânsito de qualquer natureza nas vias terrestres do território nacional, abertas à circulação, rege-se por este Código.

§ 1º Considera-se trânsito a utilização das vias por pessoas, veículos e animais, isolados ou em grupos, conduzidos ou não, para

fins de circulação, parada, estacionamento e operação de carga ou descarga.

§ 2º O trânsito, em condições seguras, é um direito de todos e dever dos órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito, a estes cabendo, no âmbito das respectivas competências, adotar as medidas destinadas a assegurar esse direito.

[...]

Art. 7º Compõem o Sistema Nacional de Trânsito os seguintes órgãos e entidades:

[...]

V - a Polícia Rodoviária Federal;

VI - as Polícias Militares dos Estados e do Distrito Federal;

VII - as Juntas Administrativas de Recursos de Infrações - JARI. (GRIFO NOSSO).

Os condutores de viaturas oficiais da PMAC não são submetidos a nenhum tipo de formação específica direcionada para a condução de veículos em serviço, tais como direção defensiva/evasiva e outras. Para ingresso na corporação, exige-se o critério de que o candidato possua habilitação, contudo o edital⁶ mais atualizado, que data do ano de 2017, não especifica qual categoria requerida, sendo que de forma tácita, a habilitação na categoria A (motocicleta) atende ao requisito do edital, conforme está disposto no item 4.1, letra l: “***l) Apresentar, até o final do curso de formação, a carteira nacional de habilitação para condução de veículo automotor, em qualquer categoria.***” (grifo do autor)

Até o último edital, não havia essa exigência. Sobre o assunto, França (2009, p. 27) destaca que:

Têm-se buscado sem êxito, exigir no ingresso dos policiais militares, a obrigatoriedade da carteira de habilitação e um teste de seleção para verificar aqueles que possuem a experiência mínima para conduzir um veículo, por vezes com várias pessoas, sob total pressão.

Não foram identificados outros critérios legais ou operacionais referentes à questão da direção de viaturas em serviço, que pudessem servir de diretriz para os policiais militares quando da condução dos veículos oficiais da PMAC.

3 PERCURSO METODOLÓGICO

Trata-se de um estudo sustentado pela abordagem *qualiquanti* e método dedutivo, realizado mediante pesquisa bibliográfica para a fundamentação teórica e de campo. Tanto a pesquisa qualitativa quanto a quantitativa possuem como escopo a perspectiva do indivíduo, preliminarmente considera a proximidade do sujeito, por

⁶ Disponível em: <https://editalconcursosbrasil.com.br/wp-content/uploads/2016/05/edital-concurso-pm-ac-2017.pdf> página 04. Acesso em 25 de jun. 2020.

exemplo, por meio da entrevista; posteriormente, essa proximidade é medida por meio de materiais e métodos empíricos (KNECHTEL, 2014). A pesquisa *qualiquanti* “interpreta as informações quantitativas por meio de símbolos numéricos e os dados qualitativos mediante a observação, a interação participativa e a interpretação do discurso dos sujeitos (semântica)” (KNECHTEL, 2014, p. 106).

A pesquisa se fundamenta na perspectiva legal do assunto a ser abordado, levando em consideração o que está disposto na legislação constitucional e infraconstitucional pátria, sobre a Administração Pública e as obrigações do ente estatal quanto à utilização, manutenção e conservação das viaturas enquanto bem público, assim como as disposições aplicáveis ao aspecto operacional da direção de viaturas em serviço. Para tal, foi utilizada a interpretação da norma jurídica a partir de autores como DI PIETRO (2011) e MORAES (2015). Tais autores possuem notada contribuição jurídica no âmbito constitucional e Administração Pública no país, possibilitando uma compreensão fidedigna dos princípios abordados no estudo.

Conquanto à perspectiva operacional da necessidade de formação e atualização profissional para a condução de veículos oficiais, a investigação se amparou em estudos de autores que versam sobre os conceitos, formando assim a base teórica necessária para a discussão e análise dos dados, tais como FRANÇA (2009) que produziu importante pesquisa acerca da gestão eficiente no setor público abordando a gestão de frota da PMAC, à época, MACHADO (2011) e SANTOS (2016), MEIRELLES (2010), SANTANA (2003), ALVES (2015) e das experiências de ROTAM – ES e ROTA – SP.

O instrumento de coleta de dados utilizado na pesquisa de campo foi entrevista semiestruturada, com questionário semiaberto aplicado de forma amostral, para 35 (trinta e cinco) policiais militares do 6º BPM, com vistas a identificar o perfil de formação para a condução de veículos oficiais, bem como a ausência dela e suas implicações. Contou ainda com análise documental, verificando informação da frota do 6º BPM, veículos avariados, causa das avarias e análise de acidentes em serviço durante a condução de veículos oficiais.

4 RESULTADOS E DISCUSSÃO

Quanto ao que concerne à frota, verificou-se a heterogeneidade dos veículos, em virtude das sucessivas aquisições, o que é esperado pela necessidade de renovação

de frota e ampliação dos serviços pelo batalhão. Contudo, é de destaque o fato de que as novas aquisições vêm trazendo veículos com modelos mais atualizados e configurações diferentes, como modelos *turbo* e automáticos.

França (2009) sublinha que a manutenção é um mecanismo comprovado para fazer com que os equipamentos possuam a duração estimada pelo fabricante, quando seguida segundo suas especificações. Segundo a concessionária, os modelos possuem características próprias de funcionamento de turbinas que trazem uma variação de aceleração, assim como especificidades quanto ao desempenho de troca de marchas que necessitam do conhecimento do motorista, tanto no sentido de extrair o melhor funcionamento da máquina em agilidade e potência, quanto no sentido de sua preservação e integridade pelo maior período de tempo possível, evitando o mau uso.

O Código de Trânsito Brasileiro (BRASIL, 1997) enfatiza a necessidade de conhecimento do veículo pelo motorista, em seu **Art. 28**. “O condutor deverá, a todo momento, ter domínio de seu veículo, dirigindo-o com atenção e cuidados indispensáveis à segurança do trânsito.”

Assim, é importante a realização de cursos em âmbito teórico e prático, que abordem a mecânica e o funcionamento dos veículos e o treinamento em situações reais que permitam aos condutores conhecer a potência e as particularidades quando da viatura em movimento, considerando a necessidade de direção em alta velocidade e em situações de risco, como requerem as operações policiais.

Outrossim, é relevante destacar ainda a obrigação do conhecimento das situações de tráfego dos ramais que estão delimitados pelo 6º BPM, tendo em vista que o conhecimento das estradas pode possibilitar ao condutor uma trafegabilidade com maior segurança e previsibilidade.

Abordando a manutenção, é relevante o fato de as viaturas necessitarem percorrer aproximadamente 1.500 km (mil e quinhentos quilômetros) no deslocamento até a concessionária, na capital Rio Branco, o que, automaticamente, já provoca um desgaste natural do veículo, levando em conta a distância e a situação de trafegabilidade da BR-364.

Tendo o 6º BPM como município polo a cidade de Cruzeiro do Sul, seria ideal a oferta do serviço na referida cidade, tanto no sentido de preservar melhor as viaturas, evitando a exposição, quanto ao considerar o fato de que o deslocamento subtrai, por um período de tempo maior que o desejado, a viatura de suas condições operacionais.

A inexistência de normativas ou Procedimentos Operacionais Padrão – POP sobre o processo de trabalho de motorista/direção de viaturas provoca a não uniformidade do serviço e a não responsabilização pela viatura, uma vez que é seguido somente o protocolo de cautela quanto ao seu recebimento e guarda.

É digno de nota, ainda, o fato de haver inobservância à legislação brasileira de trânsito, pois, não raro, policiais que possuem apenas habilitação para a categoria A, motocicleta, costumam dirigir as viaturas automotivas, como carros *hatchback*, sedan ou camionetes, caso sejam designados para isso, sem a devida habilitação.

Tangente à formação dos condutores, foram submetidos, mediante seleção aleatória, o total de 35 (trinta e cinco) policiais militares da ativa do 6º BPM para o universo amostral da pesquisa, usualmente designados como motoristas. Os indivíduos foram questionados acerca do seu tempo de serviço na corporação, se receberam formação inicial para a direção de veículos, se foram submetidos durante seu tempo de serviço a algum curso de capacitação ou instrução para a direção de viaturas oficiais, assim como indagados se estiveram envolvidos em algum tipo de acidente ou ocorrência durante a direção de viatura, pedindo que fosse mencionada qual a ocorrência, em caso positivo.

Os entrevistados são policiais militares do sexo masculino, integrantes dos cinco municípios que perfazem o 6º BPM, com o tempo de corporação máximo de 25 (vinte e cinco) anos e mínimo de 01 (um) ano, com predominância média de um total de 64% com 07 (sete) anos nas fileiras militares da PMAC. A média de idade dos entrevistados é de 32 anos de idade.

Tabela 2. Perfil dos Entrevistados

PERFIL DOS ENTREVISTADOS	
TEMPO MÁXIMO DE CORPORAÇÃO	25 ANOS
TEMPO MÍNIMO DE CORPORAÇÃO	01 ANO
MÉDIA DE TEMPO DE CORPORAÇÃO	07 ANOS
MÉDIA DE IDADE	32 ANOS DE IDADE

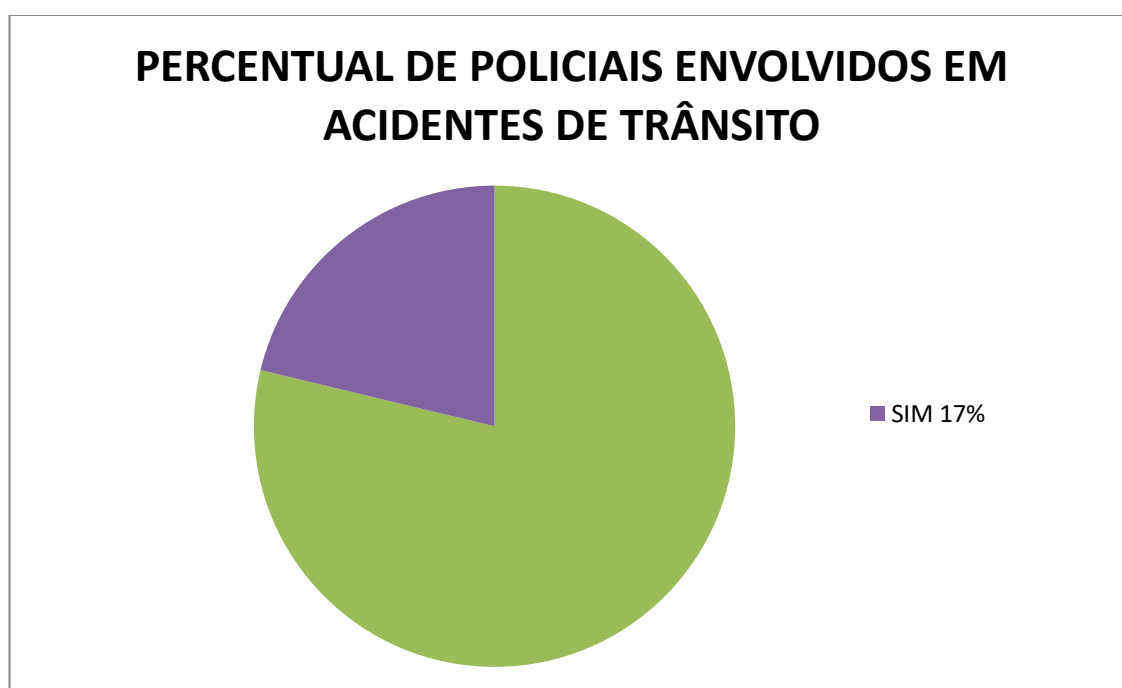
Fonte: 6º BPM

Do universo amostral, 100% dos policiais entrevistados apontaram não terem sido submetidos a nenhum curso ou instrução após ingresso na PMAC que os habilitasse ou especializasse na condução de viaturas oficiais nem abordando a direção

policial defensiva/evasiva, entre outras. Igualmente, a totalidade apontou não haver sido informada quanto à mudança dos veículos da frota para uma configuração mais moderna, com especificidades próprias de funcionamento.

Aproximadamente 17% dos entrevistados informaram ter se envolvido em alguma sinistro/acidente quando da condução da viatura em serviço, sendo expressamente mencionados “capotamento durante acompanhamento”, “colisão frontal durante acompanhamento” e “e colisão durante acompanhamento” em igualdade de distribuição de ocorrência. Contudo, não foi observada a relação entre as ocorrências com a presença ou não de formação específica para a direção por parte dos policiais.

Figura 1 - Percentual de Policiais envolvidos em acidente de trânsito



FONTE: 6º BPM

A observação, entrevista e análise documental apontaram que não há oferta de curso específico para motorista de viaturas no âmbito da PMAC, sendo que somente durante a instrução para ingresso na academia é que se abordam, de forma generalizada, conhecimentos de direção defensiva e primeiros socorros, sem aulas práticas operacionais.

Igualmente, constatou-se que não houve oferta de curso específico para direção policial ou direção de veículos oficiais em serviço e mesmo com a chegada da nova

frota, também não foi oferecida nenhuma instrução acerca do funcionamento dos veículos conforme as especificações de fábrica e seu uso em situações de risco, como nas operações policiais.

Diante do quadro apresentado, evidencia-se a necessidade de análise e elaboração de um Procedimento Operacional Padrão – POP para a direção de viaturas oficiais em serviço que possa resguardar a integridade da frota, trazer uniformidade ao serviço, assim como salvaguardar a integridade física do condutor, de todos os envolvidos nas operações e da sociedade civil como um todo, atendendo ao princípio da eficiência e da legalidade, já abordados neste estudo.

Destaca-se a necessidade de se realizar uma parceria, que pode ser propugnada no termo de referência de contrato entre a concessionária e o Governo do Estado, que ofereça instrução sobre o funcionamento e o desempenho dos veículos adquiridos para a frota da PMAC, visando sua melhor utilização e preservação.

Há ainda a necessidade de aperfeiçoamento e agilidade nos procedimentos de manutenção das viaturas, para evitar o longo deslocamento a qual se submetem, propondo a realização do serviço no âmbito do 6º BPM.

Sugere-se, ainda, o desenvolvimento de um curso de Direção Policial, a exemplo de ROTAM-ES e da ROTA – SP, que proporcionem aos policiais a maior segurança e conhecimento quanto ao desempenho da direção veicular em operações de risco e da direção defensiva/evasiva, bem como da direção em terrenos acidentados como os ramais dos municípios que constituem o 6º BPM. Esses cursos podem ser ofertados pela própria PMAC, que pode investir na formação de policiais multiplicadores, considerando a especificidade do serviço da Polícia Militar.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Em conformidade com o estudo realizado, foi possível verificar a ausência de um perfil estabelecido para o desenvolvimento de ações de direção veicular em viaturas oficiais no 6º BPM-AC, sendo que não há requisitos e procedimentos padronizados que norteiem o papel do motorista em uma operação no referido batalhão.

Conclui-se, com a pesquisa que o ideal de formação dos condutores de veículos oficiais, levando em consideração as especificidades e compreendendo as implicações dessa formação para a efetividade do serviço, seja o condutor habilitado na categoria

correspondente ao veículo ao qual dirige, desempenhando as funções de motorista segundo diretrizes e procedimentos operacionais determinados pela corporação através de documentos oficiais.

A ausência de formação específica pode implicar na ocorrência de acidentes e manobras inapropriadas que colocam em risco a vida e a segurança do condutor, dos passageiros, dos transeuntes e da sociedade como um todo, aliado ao fato de que o desconhecimento do funcionamento dos veículos acarreta em sua deterioração precoce, trazendo prejuízos aos cofres públicos e tornando o serviço ineficiente do ponto de vista legal e operacional.

Estima-se a premente necessidade do desenvolvimento de estratégias em âmbito restrito à Polícia Militar do Estado do Acre e demais forças de segurança que proporcionem uma formação inicial e continuada, a exemplo de batalhões que são referência em direção policial no país, como a ROTAM-ES e a ROTA-SP, que possuem táticas definidas para a formação periódica dos condutores/motoristas, assim como possuem procedimentos operacionais claros e estabelecidos em normativas internas, que resguardam o policial em seu processo de trabalho e auxiliam na manutenção correta do bem público.

Os elementos citados na conclusão desse trabalho são vistos como capazes de proporcionar maior efetividade ao serviço, assim como eficiência na gestão da administração pública, e se dotam da possibilidade de proporcionar ao processo de trabalho nas operações e no cotidiano policial, maior segurança aos profissionais e a população em geral, trazendo maior credibilidade à instituição.

Sugere-se o desenvolvimento de estratégias mais precisas de manutenção dos veículos no âmbito do batalhão, a oferta periódica de cursos de formação na área abordada pelo estudo e na definição de requisitos e diretrizes operacionais para a direção de veículos em serviço, a fim de aperfeiçoar cada vez mais as operações militares, trazendo economicidade, segurança e efetividade ao processo de trabalho.

REFERÊNCIAS

ALVES, G. S. (MAJ QOC) *et al.* **Doutrina De Patrulhamento Tático**. Ronda Ostensiva Tática Motorizada - ROTAM. Comando de Polícia Ostensiva Especializado Batalhão de Ronda Ostensiva Tática Motorizada. Vitória: PMES, 2015.

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

_____. **Lei nº 9.503**, de 23 de setembro de 1997. Institui o Código de Trânsito Brasileiro. Brasília: Casa Civil, 1997.

DI PIETRO, M. S. Z. **Direito Administrativo**. 24. ed. São Paulo: Atlas, 2011.

FRANÇA, M. N. **Gestão Eficiente no Setor Público: Caso na Área de Segurança**. Dissertação de Mestrado. Niterói: UFF, 2009.

KNECHTEL, M. R. **Metodologia da pesquisa em educação: uma abordagem teórico-prática dialogada**. Curitiba: Intersaberes, 2014.

MACHADO, A. L. D. **A gestão de frota com a manutenção terceirizada de viaturas de pequeno porte: uma análise dos sistemas de informações utilizados pela Primeira Região da Polícia Militar de Minas Gerais, no período de julho de 2008 a dezembro de 2010**. Belo Horizonte: Fundação João Pinheiro, 2011.

MEIRELLES, H. L. **Direito Administrativo Brasileiro**. 36. Ed. São Paulo: Malheiros Editores, 2010.

MORAES, A. **Direito Constitucional**. 31. ed. São Paulo: Atlas, 2015.

SANTANA, M. F. **Reflexão sobre a viatura-padrão para o policiamento ostensivo**. Curitiba: UFPR, 2003.

SANTOS, L. F. O. **Levantamento estatístico de acidentes envolvendo viaturas de Polícia Militar do Estado de São Paulo**. Santo André: FATEC, 2016.