

UNIVERSIDADE ESTADUAL DO MARANHÃO  
CENTRO DE CIÊNCIAS SOCIAIS APLICADAS  
CURSO DE FORMAÇÃO DE OFICIAIS DA POLÍCIA MILITAR DO MARANHÃO

**ANDERSSON DENNER SOUSA PONTES**

**CONDUÇÃO DE VEÍCULOS DE EMERGÊNCIA:** capacitação de policiais militares  
do Comando de Policiamento de Área Metropolitana Norte

São Luís  
2022

**ANDERSSON DENNER SOUSA PONTES**

**CONDUÇÃO DE VEÍCULOS DE EMERGÊNCIA:** capacitação de policiais militares  
do Comando de Policiamento de Área Metropolitana Norte

Monografia apresentada ao Curso de Formação de  
Oficiais da Polícia Militar do Maranhão na  
Universidade Estadual do Maranhão para obtenção  
do grau de Bacharel em Segurança Pública.

Orientador: Coronel QOPM R/R Raimundo Nonato  
Santos Sá

São Luís

2022

Pontes, Andersson Denner Sousa.

Condução de veículos de emergência: capacitação de policiais militares do Comando de Policiamento de Área Metropolitana Norte / Andersson Denner Sousa Pontes. – São Luís, 2022.

69 f.

Monografia (Graduação) – Curso de Formação de Oficiais PM-MA, Universidade Estadual do Maranhão, 2022.

Orientador: Prof. Cel. QOPM Raimundo Nonato Santos Sá.

1. Curso. 2. Emergência. 3. Polícia Militar do Maranhão. 4. Veículo.  
I. Título.

CDU: 355.424.5(812.1)

**ANDERSSON DENNER SOUSA PONTES**

**CONDUÇÃO DE VEÍCULOS DE EMERGÊNCIA:** capacitação de policiais militares  
do Comando de Policiamento de Área Metropolitana Norte

Monografia apresentada ao Curso de  
Formação de Oficiais da Polícia Militar  
do Maranhão na Universidade Estadual  
do Maranhão em cumprimento das  
exigências para obtenção do título de  
Bacharel em Segurança Pública.

Aprovado em: \_\_\_\_ / \_\_\_\_ / \_\_\_\_

**BANCA EXAMINADORA**

**Cel. QOPM R/R Raimundo Nonato Santos Sá (Orientador)**  
Polícia Militar do Maranhão

**Prof. Me. Amadeu Santos Nunes Júnior**  
Universidade Estadual do Maranhão

**Ten. Cel. QOPM Rômulo Henrique Araújo Costa**  
Polícia Militar do Maranhão

Ao meu pai Merval, a minha mãe Raimunda e aos meus irmãos Andressa e Andrey, meus alicerces, exemplos de vida para mim.  
À minha esposa Aparecida, por estar sempre ao meu lado, me dando forças e me apoiando.

## **AGRADECIMENTOS**

Antes de tudo e de todos, a Deus, por minha saúde e por ter permitido que essa caminhada de altos e baixos acontecesse.

Aos meus pais, Merval e Raimunda, por quem tenho profundo amor, respeito e admiração, que sempre foram minhas referências de como ser uma pessoa melhor e me deram força e apoio em todas as decisões que tomei.

A minha esposa Aparecida, por nunca duvidar da minha capacidade, até quando eu mesmo duvidei, estando sempre ao meu lado, principalmente nas situações mais difíceis.

Aos meus amados irmãos, Andressa e Andrey, que sempre estiveram presentes em todos os momentos desta árdua caminhada.

Aos meus amigos da 24ª Turma do Curso de Formação de Oficiais da Polícia Militar do Maranhão, “Guerreiros de Aço”, em especial aos meus companheiros Alexandre, Pestana, Oliveira e Pinheiro, por sempre me ajudarem em todas as dificuldades durante a vida castrense.

À Universidade Estadual do Maranhão e seu corpo docente, que proporcionaram o conhecimento adquirido para o desenvolvimento de minhas atividades profissionais e da minha vida pessoal.

À Academia de Polícia Militar “Gonçalves Dias”, seus oficiais e instrutores, por se preocupar com o compromisso e a qualidade dos conhecimentos específicos inerentes ao oficialato repassados aos seus discentes.

Ao meu orientador, Coronel QOPM R/R Raimundo Nonato Santos Sá, que sempre manifestou compromisso e disponibilidade em nortear os estudos e o direcionamento desta pesquisa.

A todos que, direta ou indiretamente, contribuíram para a conclusão deste trabalho, que estiveram ladeados comigo nessa jornada e me incentivaram a nunca desistir dos meus sonhos.

*“Tudo tem o seu tempo determinado, e há tempo para todo o propósito debaixo do céu.”*

**Ecclésiastes 3:1**

## RESUMO

O papel fundamental da Polícia Militar é garantir a segurança pública e preservar a vida. Não é surpresa que a profissão de policial militar é cercada de riscos e desafios. Nesse contexto, é fundamental que haja perícia para executar toda e qualquer atividade. O nível de tensão dos deslocamentos é elevado, as viaturas rodam todos os dias, buracos, desníveis, asfalto ruim e lombadas irregulares reduzem drasticamente sua vida útil. Um curso de direção comum se limita a técnicas de direção e à redução de tempos. A polícia também tem esses cuidados, mas nenhum piloto civil corre o risco de ser alvejado na curva adiante. Na cidade ou na estrada, o objetivo é o mesmo: proteger a mobilidade das viaturas, causar o mínimo de impacto no trânsito e garantir a segurança de todos. O curso de condução de veículos de emergência tem o potencial de ampliar a capacidade de controle sobre a viatura policial, aperfeiçoar o condutor acerca da forma correta do uso do veículo, reduzir a possibilidade de envolvimento em acidentes decorrente do trabalho policial, além de aliar a direção defensiva, evasiva e ofensiva. Tratou-se de uma pesquisa com natureza predominantemente quantitativa e de modelos exploratório-descritivo. O estudo foi dividido em três etapas: a primeira constituída de revisão bibliográfica sobre o tema, a segunda etapa de coleta de dados e a terceira de análise e discussão dos dados. Como instrumento de coleta de dados foi utilizado um questionário para descrição do perfil profissional do policial e para rastreamento de informações sobre o objeto deste estudo. O anonimato foi preservado em todas as etapas desta pesquisa. Por fim, diante dos resultados encontrados, foi possível se detalhar a necessidade de aprimorar a implementação da formação continuada para condutores de veículos de emergência policial.

**Palavras-chave:** Curso. Emergência. Polícia Militar do Maranhão. Veículo.

## ABSTRACT

The fundamental role of the Military Police is to guarantee public safety and preserve life. It's no surprise that the military police profession is surrounded by risks and challenges. In this context, it is essential that there is expertise to perform any and all activities. The tension level of the displacements is high, the vehicles rotate every day, potholes, unevenness, bad asphalt and irregular speed bumps drastically reduce their useful life. An ordinary driving course is limited to driving techniques, legislation and the environment. The policeman also has these precautions, but no civilian driver runs the risk of being shot at the bend ahead. In the city or on the road, the objective is the same: to protect the mobility of vehicles, cause minimal impact on traffic and ensure everyone's safety. The emergency vehicle driving course has the potential to expand the ability to control the police vehicle, improve the driver about the correct way of using the vehicle, reduce the possibility of being involved in accidents resulting from police work, in addition to combining the defensive, evasive and offensive direction. It was a research with a predominantly quantitative nature and exploratory-descriptive models. The study was divided into three stages: the first consisted of a literature review on topic, the second stage of data analysis and discussion. As a data collection instrument, a questionnaire was used to describe the police officer's professional profile and to track information about the object of this study. Anonymity was preserved at all stages of this research. Finally, given the results found, it was possible to detail the need to improve the implementation of continuing education for drivers of police emergency vehicles.

**Keywords:** Course. Emergency. Military Police of Maranhão. Vehicle.

## LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1 - Trânsito em São Luís – MA.....	20
Figura 2 - Código de Trânsito Brasileiro.....	21
Figura 3 - Viatura de assistência e socorro da PMMA .....	27
Figura 4 - Viatura operacional da PMMA .....	28
Figura 5 - Brasão do CPAM Norte.....	34
Figura 6 - Sede do CPAM Norte.....	35
Figura 7 - Viatura 18-090 do 8º BPM que se envolveu em acidente .....	40

## LISTA DE QUADROS

Quadro 1 - Sistema Nacional de Trânsito. ....	23
Quadro 2 - Acidentes de trânsito envolvendo VTR's de Batalhões do CPAM Norte .	39
Quadro 3 - Acidentes de trânsito envolvendo VTR's do 8° BPM.....	41
Quadro 4 - Acidentes de trânsito envolvendo VTR's do 20° BPM.....	41
Quadro 5 - Acidentes de trânsito envolvendo VTR's do 40° BPM.....	42

## LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1 – Ano de ingresso na instituição .....	44
Gráfico 2 – Graduação que ocupa na instituição.....	45
Gráfico 3 – Unidade a que pertence.....	45
Gráfico 4 – Tempo que desempenha a função de motorista em sua guarnição de serviço .....	46
Gráfico 5 – Ao ser designado para exercer a função de condutor, recebeu algum treinamento ou curso para desempenhar tal função .....	47
Gráfico 6 – Tempo que não recebe um curso ou atualização de condução de veículos de emergência .....	48
Gráfico 7 – Conhecimentos sobre trânsito o deixam seguro no desempenho da função .....	49
Gráfico 8 – No exercício da função, já se envolveu em acidente .....	49
Gráfico 9 - O CCVE poderia evitar este acidente .....	50
Gráfico 10 – Motivos que favorecem ao motorista envolver-se em acidentes de trânsito .....	51
Gráfico 11 – Ações para diminuição de acidentes de trânsito envolvendo viaturas da PMMA .....	52
Gráfico 12 – Funcionamento e utilização de recursos disponíveis nas viaturas operacionais.....	52
Gráfico 13 – Necessidade do CCVE ter calendário fixo no cronograma de cursos da PMMA .....	53

## LISTA DE SIGLAS

<b>BG</b>	Boletim Geral
<b>BPM</b>	Batalhão de Polícia Militar
<b>CAS</b>	Curso de Aperfeiçoamento de Sargentos
<b>CCVE</b>	Curso de Condução de Veículo de Emergência
<b>CEFC</b>	Curso Especial de Formação de Cabos
<b>CEFS</b>	Curso Especial de Formação de Sargentos
<b>CFC</b>	Centro de Formação de Condutores
<b>CFAP</b>	Centro de Formação e Aperfeiçoamento de Praças
<b>CFSD</b>	Curso de Formação de Soldados
<b>CNH</b>	Carteira Nacional de Habilitação
<b>CNT</b>	Código Nacional de Trânsito
<b>CNTP</b>	Curso de Nivelamento Técnico Profissional
<b>CPAM Norte</b>	Comando de Policiamento de Área Metropolitana Norte
<b>CONTRAN</b>	Conselho Nacional de Trânsito
<b>CTB</b>	Código de Trânsito Brasileiro
<b>DAL</b>	Diretoria de Apoio Logístico
<b>DE</b>	Diretoria de Ensino
<b>EAP</b>	Exame de Aptidão Profissional
<b>JARI</b>	Junta Administrativa de Recursos de Infrações
<b>PM</b>	Policial Militar
<b>PMMA</b>	Polícia Militar do Maranhão
<b>RENACH</b>	Registro Nacional de Carteira de Habilitação
<b>RENAVAM</b>	Registro Nacional de Veículos Automotores
<b>SENASP</b>	Secretaria Nacional de Segurança Pública
<b>SNT</b>	Sistema Nacional de Trânsito
<b>USC</b>	Unidade de Segurança Comunitária
<b>VTR</b>	Viatura Policial Militar

## SUMÁRIO

<b>1</b>	<b>INTRODUÇÃO</b> .....	<b>15</b>
<b>2</b>	<b>PRINCÍPIOS DA ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA</b> .....	<b>18</b>
<b>2.1</b>	<b>Princípio da legalidade</b> .....	<b>18</b>
<b>2.2</b>	<b>Princípio da eficiência</b> .....	<b>19</b>
<b>3</b>	<b>TRÂNSITO</b> .....	<b>20</b>
<b>3.1</b>	<b>O Código de Trânsito Brasileiro</b> .....	<b>21</b>
<b>3.2</b>	<b>O Sistema Nacional de Trânsito</b> .....	<b>22</b>
<b>3.3</b>	<b>Veículos de emergência</b> .....	<b>24</b>
3.3.1	Veículos oficiais do Estado do Maranhão.....	25
3.3.2	Viaturas na PMMA .....	26
<b>4</b>	<b>CURSO DE CONDUÇÃO DE VEÍCULO DE EMERGÊNCIA</b> .....	<b>29</b>
<b>4.1</b>	<b>CCVE na Polícia Militar do Maranhão</b> .....	<b>32</b>
<b>5</b>	<b>COMANDO DE POLICIAMENTO METROPOLITANO DE ÁREA NORTE</b> .....	<b>34</b>
<b>6</b>	<b>METODOLOGIA</b> .....	<b>36</b>
<b>6.1</b>	<b>Pressupostos epistemológicos</b> .....	<b>36</b>
<b>6.2</b>	<b>Abordagem e tipologia da pesquisa</b> .....	<b>36</b>
<b>6.3</b>	<b>Local, universo e amostra</b> .....	<b>37</b>
<b>6.4</b>	<b>Técnicas de pesquisa, tratamento dos dados e limitações</b> .....	<b>37</b>
<b>7</b>	<b>RESULTADOS E DISCUSSÕES</b> .....	<b>39</b>
<b>7.1</b>	<b>Análise do índice de viaturas operacionais que se envolveram em acidentes de trânsito</b> .....	<b>39</b>
<b>7.2</b>	<b>Análise do questionário aplicado aos motoristas de viaturas operacionais das unidades subordinadas ao CPAM Norte</b> .....	<b>43</b>
<b>8</b>	<b>CONCLUSÃO</b> .....	<b>54</b>
	<b>REFERÊNCIAS</b> .....	<b>56</b>
	<b>APÊNDICE</b> .....	<b>59</b>

<b>APÊNDICE A – QUESTIONÁRIO APLICADO AOS CONDUTORES DE VIATURAS OPERACIONAIS NOS BATALHÕES SUBORDINADOS AO CPAM NORTE.....</b>	<b>60</b>
<b>ANEXOS .....</b>	<b>63</b>
<b>ANEXO A – OFÍCIO nº 08/2022 – CA/APMGD – SOLICITA AUTORIZAÇÃO PARA APLICAÇÃO DO QUESTIONÁRIO .....</b>	<b>64</b>
<b>ANEXO B – OFÍCIO nº 09/2022 – CA/APMGD – SOLICITA INFORMAÇÕES SOBRE O CCVE NA PMMA .....</b>	<b>65</b>
<b>ANEXO C – OFÍCIO nº 10/2022 – CA/APMGD – SOLICITA DADOS SOBRE LEVANTAMENTO ESTATÍSTICO DE ACIDENTES ENVOLVENDO VIATURAS .....</b>	<b>66</b>
<b>ANEXO D – OFÍCIO nº 023/2022 – DE/CFAP – ENCAMINHA EMENTA E MATERIAL DIDÁTICO DO CURSO DE CCVE SOLICITADO .....</b>	<b>67</b>

## 1 INTRODUÇÃO

A Polícia Militar do Maranhão (PMMA) é um órgão público pertencente à administração direta do Estado. Suas atribuições legais e institucionais estão definidas nas constituições federal e estadual, destacando-se a manutenção da ordem pública e da incolumidade das pessoas e do patrimônio, conforme descrito na Constituição Federal de 1988 no Capítulo III:

Capítulo III

DA SEGURANÇA PÚBLICA

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:

[...]

V – Polícias militares e corpos de bombeiros militares.

[...]

§5º - Às polícias militares cabem a polícia ostensiva e a preservação da ordem pública;

§6º - As polícias militares e corpos de bombeiros militares, forças auxiliares e reserva do Exército, subordinam-se, juntamente com as polícias civis, aos Governadores dos Estados, do Distrito Federal e dos Territórios. (BRASIL, 1988)

Desta forma, o policial militar (PM) é um agente que representa o Estado na função de intervir e dirimir conflitos na sociedade. Para o cumprimento de suas atribuições definidas em lei, a PMMA dispõe de uma estrutura administrativa responsável por seu funcionamento que engloba uma série de processos e rotinas previstos e especificados em normas internas.

A condução de viaturas, considerada um dos tipos de veículo de emergência, é uma das atividades fundamentais para o cumprimento das atribuições delegadas à PMMA, sendo exigida tanto para o patrulhamento e o atendimento em ocorrências quanto na execução de atividades administrativas. Esta é uma das modalidades de policiamento mais efetiva que a instituição tem a oferecer à sociedade. Sua alta capacidade de mobilidade permite a realização de patrulhamento em áreas urbanas e rurais, além de possibilitar o transporte adequado de armamentos e equipamentos. Ademais, ela facilita a identificação e a ostensividade do patrulhamento, aumentando a sensação de segurança na localidade onde está sendo executada tal atividade.

De forma complementar à Carta Magna, o Código de Trânsito Brasileiro – CTB (Lei nº 9.503/1997) trouxe um direcionamento voltado à educação e à formação

de condutores e pedestres, destinadas a proteger o direito à vida. O CTB estabelece as diretrizes da Política Nacional de Trânsito, com intuito de conscientizar o usuário, a fim de proporcionar, sobretudo a segurança.

A prática de direção de veículos de emergência sem a necessária capacitação pode gerar reflexos negativos ao erário, como o desperdício de tempo e dinheiro público em razão dos acidentes de trânsito causados pela deficiência técnica dos condutores, podendo ocasionar danos materiais e pessoais, além de potencial insegurança no trânsito.

Visando atender a crescente expectativa da sociedade por serviços públicos de altíssima qualidade, foi escolhido como tema desta pesquisa “Condução de veículos de emergência: capacitação de policiais militares do Comando de Policiamento de Área Metropolitana Norte”. Em decorrência disso, a ideia central do tema culminou no seguinte questionamento: “O curso de condução de veículos de emergência ministrado regularmente no calendário da instituição pode ajudar a reduzir o índice de viaturas envolvidas em acidentes de trânsito?”.

Para responder esta pergunta, este estudo tem como objetivo geral avaliar a necessidade regular de um curso sobre a condução de veículos de emergência para os policiais que desempenham a função de motorista nas viaturas operacionais da PMMA na região do Comando de Policiamento de Área Metropolitana Norte (CPAM Norte).

Os objetivos específicos se caracterizam por analisar a legislação voltada à formação, capacitação e atualização de condutores de veículos de emergência e compreender a sua especificidade; detectar a percepção do operador do veículo de emergência sobre a necessidade de uma implementação mais adequada da formação continuada; e discutir a redução do custo operacional, o aumento da vida útil do equipamento e da confiança do operador em utilizar todas as funções disponíveis no veículo.

O foco deste estudo é voltado para a condução de veículos de emergência, excetuando-se aqueles que necessitam de Carteira Nacional de Habilitação (CNH) de categoria “A”. As motocicletas, apesar de também serem considerados veículos de emergência, foram excluídas deste trabalho devido às particularidades de sua condução, onde existem cursos dentro da instituição com doutrinas de motopatrulhamento que devem ser adotados.

Para a realização desse estudo, recorreu-se à abordagem de pesquisa quantitativa, ressaltando-se que aspectos da pesquisa qualitativa também contribuíram para este estudo. Quanto aos objetivos, a pesquisa foi descritiva e exploratória; quanto aos procedimentos, embasou-se em pesquisas bibliográfica, documental e levantamento, tendo como locais de pesquisa 03 Batalhões de Polícia Militar (8º BPM, 20º BPM e 40º BPM) subordinados ao Comando de Policiamento de Área Metropolitana Norte. Para a coleta de dados, foi aplicado um questionário semiestruturado, contendo 13 questões, direcionado aos condutores de viaturas operacionais nas unidades policiais militares citadas anteriormente, no período de 06 a 28 de janeiro de 2022.

Este trabalho está dividido em oito seções. A primeira seção é reservada à introdução do tema proposto e justificativa. O segundo apresenta os princípios da administração pública, focando nos princípios da legalidade e a eficiência, que estão ligados intrinsecamente ao assunto abordado neste estudo.

O terceiro item versa sobre trânsito, abordando suas definições, além de o Código de Trânsito Brasileiro, o Sistema Nacional de Trânsito e veículos de emergência, entrando na esfera estadual, caracterizando os veículos oficiais do Estado e as viaturas da PMMA. A quarta seção fala sobre o Curso de Condução de Veículo de Emergência (CCVE), sua regulamentação e como se dá este curso no âmbito da PMMA.

A quinta seção é destinada a uma breve caracterização do CPAM Norte, área de pesquisa desta monografia. Logo após, é abordada a descrição dos procedimentos metodológicos utilizados neste trabalho. Na sétima seção se dá a análise e discussão dos resultados obtidos através dos levantamentos de dados obtidos e do questionário aplicado. Por fim, no oitavo item são apresentadas as conclusões obtidas, seguindo-se das referências bibliográficas, apêndices e anexos.

## 2 PRINCÍPIOS DA ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA

A PMMA, como órgão público subordinado ao Estado, é regida pelos princípios da administração pública, conforme previsto pela Constituição Federal de 1988, em seu artigo 37: legalidade, impessoalidade, moralidade, publicidade e eficiência (BRASIL, 1988).

Tais princípios devem ser respeitados e a falta de observância a esses constitui ilegalidade inconstitucional, abalando todo o sistema jurídico. Para Celso Antônio Bandeira de Mello (2009, p. 948):

Violar um princípio é muito mais grave que transgredir uma norma qualquer. A desatenção ao princípio implica ofensa não apenas a um específico mandamento obrigatório, mas a todo sistema de comandos. É a mais grave forma de ilegalidade ou inconstitucionalidade, conforme o escalão do princípio atingido, porque representa insurgência contra todo o sistema, subversão de seus valores fundamentais, contumélia irremissível a seu arcabouço lógico e corrosão de sua estrutura mestra. Isto porque, com ofendê-lo, abatem-se as vigas que o sustentam e alui-se toda estrutura nelas esforçada. (MELLO, 2009)

### 2.1 Princípio da legalidade

A Constituição Federal, em seu artigo 5º traz o princípio da legalidade, afirmando em seus incisos II e XXXIX que:

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:

[...]

II - Ninguém será obrigado a fazer ou deixar de fazer alguma coisa senão em virtude de lei;

[...]

XXXIX - não há crime sem lei anterior que o defina, nem pena sem prévia cominação legal; (BRASIL, 1988)

A legalidade, como princípio da administração pública, garante que em toda a atividade funcional o servidor público estará sujeito aos mandamentos da lei e às exigências do bem comum, e que não pode afastar ou desviar-se deles, sob pena de praticar ato inválido e expor-se a responsabilidade disciplinar civil e criminal, conforme o caso.

Ichiara (1980, p. 33) afirma que “a legalidade é um princípio basilar do Estado de Direito, que se traduz em constituir a segurança jurídica e social do povo”. Sem o princípio da legalidade o Estado estaria destinado à clandestinidade, da maneira como ocorria num passado não muito distante.

O artigo 37 da Constituição Federal de 1988 garante que toda a atividade ligada à administração pública deve estar livre de vontades pessoais, submissa a apenas ao estabelecido em lei, estando os servidores públicos obrigados à obediência legal em todas as atividades desenvolvidas.

## **2.2 Princípio da eficiência**

Para Di Pietro (2012) o princípio da eficiência apresenta dois aspectos básicos: o primeiro em relação à forma da atuação do agente público, do qual se espera o melhor desempenho possível na execução de suas atribuições, com o objetivo de atingir os melhores resultados; o segundo está relacionado ao modo de organizar, estruturar e disciplinar a administração pública, pretendendo também alcançar os melhores resultados na prestação do serviço público.

Ávila (2003) argumenta que a escolha de meios adequados para promover os fins desejados não garante conformidade ao princípio da eficiência. Um meio adequado escolhido para promover um fim determinado, mas que cause muitos efeitos negativos paralelos é uma violação ao dever da eficiência administrativa.

A atividade administrativa deve ser desenvolvida da maneira mais oportuna e adequada aos objetivos almejados, restrito a escolha de meios idôneos para tanto. Isso constitui a “boa administração”, que não é apenas um dever ético, mas um dever estritamente jurídico (MELLO, 2009).

De acordo com Gasparini (2011), para se executar as atribuições com perfeição utilizam-se técnicas e conhecimentos necessários a tornar a execução a melhor possível, evitando a sua repetição, evitando o desperdício de tempo e de dinheiro públicos. O desempenho rápido e perfeito das atividades deve atingir o maior número possível de beneficiários maximizando, desta forma, os resultados em toda intervenção da administração pública. Por fim, o gestor público deve adotar medidas necessárias para por fim a situações que contrariem o princípio da eficiência.

### 3 TRÂNSITO

Muitos foram os estudiosos que definiram trânsito. De acordo com Rozestraten (1988) no século XVII já existiam normas que regulavam estacionamentos e circulação de veículos em mão única e dupla na Europa. Para ele, o trânsito é “o conjunto de deslocamentos de pessoas e veículos nas vias públicas, dentro de um sistema convencional de normas, que tem por fim assegurar a integridade de seus participantes” (1988, p. 4).

Figura 1 - Trânsito em São Luís – MA.



Fonte: Google Imagens (2022).

Vasconcelos (1985, p. 11) descreve o trânsito como “o conjunto de todos os deslocamentos diários, feitos pelas calçadas e vias da cidade e que aparece na rua na forma da movimentação geral de pedestres e veículos”, ou seja, é a totalidade de deslocamentos efetuados por aqueles que fazem parte do sistema viário.

O Art. 5º, inciso XV da Carta Magna, define que é livre a locomoção no território nacional em tempo de paz, podendo qualquer pessoa, nos termos da lei, nele entrar, permanecer ou dele sair com seus bens, fazendo parte da definição de trânsito. A diversidade dos seus integrantes compreende todos os seres vivos. Com o intuito de que este conjunto de deslocamentos possa ocorrer, é preciso que normas sejam cumpridas igualmente por todos que fazem parte do trânsito.

### 3.1 O Código de Trânsito Brasileiro

Conhecer as leis, entendê-las e respeitá-las são pilares necessários para garantir que todas as pessoas exerçam com segurança seu direito legítimo de transitar.

O primeiro Código Nacional de Trânsito (CNT) foi publicado pelo Decreto-Lei nº 2.994 de 28 de janeiro de 1941 e trouxe orientações utilizadas até hoje, como por exemplo: a mão de direção do veículo ser pela direita, a ultrapassagem de veículos ser pela esquerda mediante aviso prévio, manter as mãos sempre na direção e prestar socorro aos acidentados. O CNT de 1941 ainda instituiu o Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN), subordinado diretamente ao Ministro da Justiça e Negócios Interiores.

Em 1966 foi criado o segundo CNT, pela Lei nº 5.108 de 21 de setembro de 1966, durante a ditadura militar. Uma herança dessa lei é o Registro Nacional de Veículos Automotores (RENAVAM), subordinado ao CONTRAN.

O Código de 1966 permaneceu ativo até 1997, quando foi criado o Código Brasileiro de Trânsito (CTB), pela Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, vigente até os dias atuais. A divisão formal do CTB compreende um total de 341 artigos e dois anexos, sendo o primeiro relativo a conceitos e definições, e o segundo à sinalização de trânsito.

Figura 2 - Código de Trânsito Brasileiro



Fonte: Google Imagens (2022).

O CTB, em seu parágrafo 1º do art. 1º, traz como definição de trânsito:

Art. 1º [...]

§ 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. (BRASIL, 1997).

Esta definição, embora legal, fica aquém da complexidade e interação que o trânsito apresenta. O Sistema Nacional de Trânsito (SNT) foi criado para administrar o trânsito, da forma assegurada pelo ordenamento jurídico nacional.

Desde a sua implementação, o CTB tem a finalidade de preservar a mobilidade segura através de diretrizes e normas de conduta relacionadas a infrações, fiscalizações e educação viária, com o envolvimento de todos os usuários da estrutura de tráfego do país.

### **3.2 O Sistema Nacional de Trânsito**

O CTB, no parágrafo 3º do art. 1º afirma que “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”.

O SNT, conforme versa a legislação pertinente, é o conjunto de órgãos que detêm o mérito para responder, no âmbito das respectivas competências, por danos causados aos cidadãos em virtude de ações, omissões ou erros na execução e manutenção de programas, projetos e serviços que endossem o exercício do trânsito seguro. A prioridade das ações desenvolvidas pelos órgãos competentes é sempre pautada no direito à defesa da vida, nela incluída a preservação da saúde e do meio-ambiente, através do trânsito seguro.

O artigo 7º do CTB informa os órgãos e entidades integrantes do SNT. São divididos em normativos e consultivos, executivos, órgãos fiscalizadores e os recursais, divididos nas esferas federal, estadual e municipal, conforme quadro apresentado a seguir:

Quadro 1 - Sistema Nacional de Trânsito.

<b>Sistema Nacional de Trânsito - SNT</b>					
<b>Instância</b>	<b>Órgãos Normativos e Consultivos</b>	<b>Órgãos Executivos</b>		<b>Agentes de fiscalização</b>	<b>Órgão julgador 1ª instância</b>
		<b>Trânsito</b>	<b>Rodoviário</b>		
<b>Federal</b>	CONTRAN (2ª instância)	SENATRAN	DNIT	Polícia Rodoviária Federal/DNIT	JARI
<b>Estadual</b>	CETRAN / CONTRADIFE (órgão julgador de 2ª instância)	DETRAN	DER	Polícia Militar (convênio), agentes do DETRAN e DER	JARI
<b>Municipal</b>	-	Órgão municipal urbano e rodoviário		Polícia Militar (convênio) e agentes do órgão municipal	JARI

Fonte: Adaptado de Código de Trânsito Brasileiro Adaptado (2021).

Os órgãos normativos e consultivos são os Conselhos de Trânsito, responsáveis precipuamente pela elaboração de normas, de forma a acrescentar o estabelecido no Código de Trânsito Brasileiro. Também possuem a função de coordenar as atividades de trânsito dos outros órgãos. Existem órgãos normativos apenas na esfera da União, dos Estados e do Distrito Federal.

Os órgãos executivos desempenham o que se encontra previsto na lei. Se atuarem nas rodovias, são denominados órgãos (e entidades) executivos rodoviários. Caso atuem em vias urbanas, recebem o nome de órgãos (e entidades) executivos de trânsito.

Ao contrário dos órgãos normativos e consultivos, os executivos atuam nas três esferas de Governo. Os órgãos fiscalizadores respondem pelo controle do cumprimento da lei, sendo estes representados pela Polícia Rodoviária Federal, que atua no patrulhamento ostensivo das rodovias federais, pelas Polícias Militares dos Estados e do Distrito Federal, através de convênios, que detêm funções de polícia ostensiva e objetivo de preservar a ordem pública, como previsto no artigo 144, § 5º, da CF e pelos órgãos de trânsito municipais.

Por sua vez, os órgãos julgadores são denominados Juntas Administrativas de Recursos de Infrações (JARI), que nascem junto a cada órgão e entidade executiva de trânsito e rodoviário, com o intuito de julgar os recursos interpostos contra as penas por eles empregadas.

### 3.3 Veículos de emergência

Alguns veículos, devido à natureza de sua atividade, gozam de privilégios previstos em lei para que seus propósitos sejam desempenhados. O CTB, no art. 29, inc. VII, atualizado pela Lei nº 14.071 de 2020, afirma que “os veículos destinados a socorro de incêndio e salvamento, os de polícia, os de fiscalização e operação de trânsito e as ambulâncias, além de prioridade no trânsito, gozam de livre circulação, estacionamento e parada, quando em serviço de urgência, de policiamento ostensivo ou de preservação da ordem pública”.

A Resolução nº 614 de 06 de setembro de 2016 do CONTRAN, acrescentou ao inciso VII que “os veículos destinados à manutenção e restabelecimento dos sistemas das linhas e estações metroferroviárias”, incluindo assim estes no rol de veículos que gozam das prerrogativas já citadas na Lei nº 14.071 de 2020.

Para um veículo ser considerado de emergência é necessário realizar determinadas adequações quanto às exigências pré-estabelecidas. Coube ao CONTRAN, órgão normativo de caráter federal, estabelecer os requisitos obrigatórios através da Resolução nº 268 de 15 de fevereiro de 2008:

Art. 1º Somente os veículos mencionados no inciso VII do art. 29 do Código de Trânsito Brasileiro poderão utilizar luz vermelha intermitente e dispositivo de alarme sonoro.

§1º A condução dos veículos referidos no caput, somente se dará sob circunstâncias que permitam o uso das prerrogativas de prioridade de trânsito e de livre circulação, estacionamento e parada, quando em efetiva prestação de serviço de urgência que os caracterizem como veículos de emergência, estando neles acionados o sistema de iluminação vermelha intermitente e alarme sonoro.

§2º Entende-se por prestação de serviço de urgência os deslocamentos realizados pelos veículos de emergência, em circunstâncias que necessitem de brevidade para o atendimento, sem a qual haverá grande prejuízo à incolumidade pública.

§3º Entende-se por veículos de emergência aqueles já tipificados no inciso VII do art. 29 do Código de Trânsito Brasileiro, inclusive os de salvamento difuso “destinados a serviços de emergência decorrentes de acidentes ambientais” (BRASIL, 2008)

Ao tratar sobre as normas gerais de circulação e conduta, a eles foram conferidas prerrogativas quando da efetiva prestação de serviço de urgência. A redação dada pela Lei n.º 14.071/20 inseriu novos dispositivos e alterações ao tema:

Art. nº 29, CTB:

[...]

VII - os veículos destinados a socorro de incêndio e salvamento, os de polícia, os de fiscalização e operação de trânsito e as ambulâncias, além de prioridade no trânsito, gozam de livre circulação, estacionamento e parada, quando em serviço de urgência, de policiamento ostensivo ou de preservação da ordem pública, observadas as seguintes disposições:

a) quando os dispositivos regulamentares de alarme sonoro e iluminação intermitente estiverem acionados, indicando a proximidade dos veículos, todos os condutores deverão deixar livre a passagem pela faixa da esquerda, indo para a direita da via e parando, se necessário;

[...]

e) as prerrogativas de livre circulação e de parada serão aplicadas somente quando os veículos estiverem identificados por dispositivos regulamentares de alarme sonoro e iluminação intermitente;

f) a prerrogativa de livre estacionamento será aplicada somente quando os veículos estiverem identificados por dispositivos regulamentares de iluminação intermitente. (BRASIL, 2020)

A redação acima garante o livre estacionamento aos veículos de emergência, desde que estejam identificados pelo dispositivo de iluminação intermitente (giroflex). Esta norma assegurou a viabilidade da utilização das viaturas em pontos base durante a atividade policial militar, desde que o seu dispositivo luminoso intermitente esteja ligado.

Nota-se que as prerrogativas dadas aos veículos de serviço de emergência se aplicam somente quando existe efetiva necessidade da sua utilização, ou seja, a prioridade no trânsito para estes veículos não é absoluta, estando sujeitos a fiscalização como qualquer outro tipo. A utilização de dispositivos sonoros e iluminação vermelha intermitente, utilizadas em conjunto, garantem a prioridade de trânsito sobre os demais usuários.

### 3.3.1 Veículos oficiais do Estado do Maranhão

O Estado do Maranhão possui pouca literatura no que tange a frota de veículos oficiais. O Decreto Estadual nº 13.085 de 28 de maio de 1993 é o principal ordenamento no que se refere à qualificação de veículos oficiais da Administração Pública do estado:

Art. 1º - Os veículos automotores de transporte terrestre da administração pública estadual direta, indireta, fundacional e autárquica são classificados, para fins de utilização, nas seguintes categorias:

I - veículos de representação;

II - veículos de serviço.

Art. 2º - Os veículos de representação são utilizados exclusivamente:

I - pelo Governador do Estado;

II - pelo Vice-Governador do Estado.

Art. 3º - São veículos de serviço:  
I - os de uso privativo da Polícia Militar do Estado; (MARANHÃO, 1993)

Nota-se que os veículos da PMMA são classificados, de acordo com o decreto, única e exclusivamente como veículos de serviço, com a sua utilização a fim de garantir a preservação e manutenção da ordem pública e da paz social.

No âmbito estadual, a regulamentação dos requisitos para a condução de veículos oficiais é feita através do Decreto Estadual nº 35.606, de 12 de fevereiro de 2020 que dispõe sobre a condução de veículos oficiais por servidores públicos para o exercício de suas atribuições funcionais, o qual relata em seu artigo 1º:

Art. 1º Os servidores públicos estaduais, dos órgãos e entidades integrantes da Administração Pública Estadual direta, autárquica e fundacional, no interesse do serviço e no exercício de suas próprias atribuições, poderão dirigir veículos oficiais, de transporte individual de passageiros, desde que possuidores da Carteira Nacional de Habilitação e devidamente autorizados pelo dirigente máximo do órgão ou entidade a que pertençam.  
Parágrafo único. Quando o deslocamento por meio de veículo automotor for inerente ao exercício de suas atribuições funcionais, a condução do veículo será realizada pelo servidor, se assim determinado pelo titular do órgão ou entidade do Poder Executivo. (MARANHÃO, 2020)

### 3.3.2 Viaturas na PMMA

No âmbito da PMMA, a diretriz que dispõe sobre o uso dos veículos oficiais da instituição é a Portaria nº 032/2020 publicada em Boletim Geral (BG) nº 059, de 27 de março de 2020, estabelecida pelo comandante geral, Coronel QOPM Pedro de Jesus Ribeiro dos Reis, a qual afirma:

Art. 1º. A frota de veículos, no âmbito da Polícia Militar do Maranhão, destina-se ao emprego institucional nas áreas operacional, administrativa, inteligência, assistência e socorro.  
Art. 2º. Viatura Policial Militar (Vtr PM) é a designação genérica de qualquer veículo de transporte de pessoas ou carga, de caráter oficial, motorizado ou não, lotado na Polícia Militar do Maranhão e empregado nas diversas atividades da Corporação. (PMMA, 2020)

Na definição de Viatura Policial Militar (VTR) adotada pela instituição, percebe-se que qualquer veículo lotado na PMMA, de caráter oficial utilizado pela corporação para transporte de carga ou seus integrantes é considerado uma viatura.

A portaria traz ainda em seu art. 3º, como “dever do Policial Militar que conduz veículo ou meio de transporte oficial, observar as normas previstas nas respectivas legislações pertinentes,...” (PMMA, 2020), ou seja, o agente público responsável pela condução da viatura é obrigado a cumprir todas as normas presentes no CTB, como qualquer outro cidadão brasileiro.

Figura 3 - Viatura de assistência e socorro da PMMA



Fonte: Google Imagens (2022).

Como relatado, a atividade policial militar é dividida em várias áreas. Acompanhando tal divisão, a portaria regulamenta em seu artigo 6º as categorias nas quais as viaturas da instituição estão classificadas:

Art. 6º. Os veículos de serviço são de uso privativo da PMMA, empregados tanto em atividades de rotina como em exercícios de instrução e em operações policiais militares, que se classificam em quatro categorias:

I - Operacionais: as viaturas destinadas nas atividades de fiscalização, policiamento ostensivo e operações policiais militares. São dotadas de identificação visual, equipamentos e/ou acessórios que possibilitam a sua utilização em condições especiais.

II - De inteligência: as viaturas empregadas de forma descaracterizada (sem identificação visual) nas atividades de inteligência, sendo autorizada a utilização de placas particulares, devidamente cadastradas e em conformidade com o Art. 116 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (CTB);

III - De assistência e socorro: as viaturas utilizadas no transporte de pessoas enfermas ou feridas ou transporte rápido de equipes. Devem manter um padrão de identificação visual ostensivo conforme as normas reguladoras.

IV - Administrativas: as viaturas empregadas no apoio logístico, a exercícios de instrução, a operações policiais militares, eventos sociais, transportando

material, suprimento e servidor militar ou servidor civil a serviço e, eventualmente, pessoal civil diretamente envolvido em atividade policial militar, sendo que sua identificação visual constará do símbolo da Polícia Militar e da identificação da UPM. (PMMA, 2020)

Ao analisar o artigo acima nota-se que, apesar de todos os veículos da PMMA serem considerados viaturas, apenas as viaturas operacionais e as de assistência e socorro são considerados veículos de emergência, de acordo com as exigências descritas no CTB.

Figura 4 - Viatura operacional da PMMA



Fonte: Google Imagens (2022).

Para a condução destes tipos de viaturas é necessária uma especialização, haja vista as especificidades intrínsecas a sua finalidade, sob penalidade de multa caso o condutor não atenda aos requisitos necessários, de acordo com o artigo 232 do CTB:

Art. 232. Conduzir veículo sem os documentos de porte obrigatório referidos neste Código:  
Infração - leve;  
Penalidade - multa;  
Medida administrativa - retenção do veículo até a apresentação do documento. (BRASIL, 1997)

Por este motivo o CTB apresenta uma série de exigências aos condutores que desejam se habilitar na condução de veículos de emergência.

#### 4 CURSO DE CONDUÇÃO DE VEÍCULO DE EMERGÊNCIA

As viaturas operacionais e de assistência e socorro da PMMA, classificadas como veículos de emergência, demandam uma capacitação especial de seus operadores com a finalidade de que possam estar aptos a operar tais equipamentos.

O CTB em seu artigo 145 apresenta uma serie de exigências aos condutores que desejam se habilitar na condução de veículos de emergência:

Para habilitar-se nas categorias D e E ou para conduzir veículo de transporte coletivo de passageiros, de escolares, de emergência ou de produto perigoso, o candidato deverá preencher os seguintes requisitos:

I- ser maior de vinte e um anos;

II- estar habilitado:

a) no mínimo há dois anos na categoria B, ou no mínimo há um ano na categoria C, quando pretender habilitar-se na categoria D;

b) no mínimo há um ano na categoria C, quando pretender habilitar-se na categoria E;

III - não ter cometido mais de uma infração gravíssima nos últimos 12 (doze) meses;

IV - ser aprovado em curso especializado e em curso de treinamento de prática veicular em situação de risco, nos termos da normatização do CONTRAN. (BRASIL, 1997).

Observa-se que as exigências para se conduzir um veículo de emergência são diversas. Apesar da idade mínima para habilitação de condução de veículo automotor ser de 18 anos, na condução de veículo de emergência a idade passa a ser de 21 anos. Além disso, é necessário que o condutor não tenha cometido mais de uma infração gravíssima nos últimos 12 meses e seja aprovado em curso especializado e em um curso de treinamento de prática veicular em situação de risco. O decreto afirma ainda que é de responsabilidade do CONTRAN normatizar o curso especializado, que para as viaturas policiais é o CCVE.

Baseado nesta determinação, o órgão consolidou, através da Resolução nº 789 de 18 de junho de 2020, normas sobre o processo de formação de condutores de veículos automotores e elétricos, que dedica o capítulo IV às normativas quanto aos cursos especializados.

Conforme essa resolução, em seu §7, afirma que “são reconhecidos os cursos especializados, inclusive na modalidade de ensino à distância, ministrados pelos órgãos de Segurança Pública e Forças Armadas e auxiliares para os seus integrantes, cuja regulamentação do funcionamento e conteúdos didático-

pedagógico serão definidos internamente por esses órgãos e entidades, sem a exigência do cumprimento das disposições previstas no item 6 do ANEXO II, sendo que o registro destes cursos deve ser realizado pelo órgão máximo executivo da União ou pelo próprio órgão ou entidade pública, a qualquer tempo e mediante autorização”.

A Secretaria Nacional de Segurança Pública (SENASP), através da sua plataforma de educação à distância, oferece o CCVE com o objetivo de capacitar os agentes públicos na condução dos veículos de emergência. Porém os cursos ofertados por este órgão não se restringem aos profissionais da área de segurança pública, pois são de diversas áreas do conhecimento.

Com base na Resolução nº 789, a PMMA tem o poder de definir todo o funcionamento e a ementa do CCVE de acordo com as necessidades e especificidades da instituição. É sabido que a PMMA opera atualmente com os mais variados tipos de veículos, cada um com características próprias e que o condutor deve ser capaz de operar tais equipamentos com a maior destreza possível. Vale ressaltar que o art. nº 37, §6º da Constituição Federal de 1988 assegura:

§ 6º As pessoas jurídicas de direito público e as de direito privado prestadoras de serviços públicos responderão pelos danos que seus agentes, nessa qualidade, causarem a terceiros, assegurado o direito de regresso contra o responsável nos casos de dolo ou culpa. (BRASIL, 1988)

A Lei nº 10.406, de 10 de janeiro de 2002, nosso atual Código Civil, também fala sobre as responsabilidades dos agentes públicos durante o exercício da atividade funcional:

Art. 43. As pessoas jurídicas de direito público interno são civilmente responsáveis por atos dos seus agentes que nessa qualidade causem danos a terceiros, ressalvado direito regressivo contra os causadores do dano, se houver, por parte destes, culpa ou dolo. (BRASIL, 2002)

O policial militar é um agente público que representa o Estado, imputando-lhe a responsabilidade objetiva por todas as ações oriundas de sua atividade que gerem danos a alguém. Entretanto, mediante ação regressiva, o Estado possui a capacidade de imputar ao agente o ressarcimento das despesas efetuadas com a observância do dolo ou da culpa.

Por este motivo, é necessária a capacitação regular dos policiais militares que exercem função de motorista nas viaturas operacionais, não só como forma de prestar um serviço de qualidade a sociedade maranhense, mas também de minimizar o custo operacional e prolongar a vida útil do equipamento, do operador e de todos que utilizam tal veículo.

O CCVE tem validade de cinco anos e deve ser renovado abordando preferencialmente as atualizações na legislação, a evolução tecnológica e estudos de casos dos módulos específicos do curso. Ainda, a validade desta renovação deve coincidir com a validade do exame de sanidade física e mental do condutor constante em sua Carteira Nacional de Habilitação (CNH), como descrito no tópico VIII do item 6, no Anexo II da Resolução nº 849 de 08 de abril de 2021, do CONTRAN.

O órgão ou entidade de trânsito do Estado ou Distrito Federal deverá alimentar as informações relacionadas a aprovação nos cursos especializados ao sistema de Registro Nacional de Carteira de Habilitação (RENACH), como disposto no artigo 27:

Art 27º

§ 4º O órgão ou entidade executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal lançará no RENACH a aprovação nos cursos especializados, conforme codificação definida pelo órgão máximo executivo de trânsito da União. (BRASIL, 2021)

A Resolução nº 850 de 08 de abril de 2021, do CONTRAN, revogou a inclusão de cursos especializados no campo de “observações” na CNH, devendo constar apenas informações como atividades remuneradas, alguns requisitos especiais para a condução, como a necessidade da utilização de óculos ou próteses, ou ainda a existência da necessidade de adaptações no veículo para a sua condução pelo habilitado:

Art. 2º A Resolução CONTRAN nº 598, de 2016, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 7º Dentro do campo “Observações” do modelo da CNH previsto no Anexo I desta Resolução, deverão constar as restrições médicas e a informação sobre o exercício de atividade remunerada, todos em formatos padronizados e abreviados, conforme Anexo II desta Resolução.” (NR)

[...]

"ANEXO IV - INSTRUÇÕES PARA O PREENCHIMENTO DOS DADOS VARIÁVEIS DA CNH .....

15. OBSERVAÇÕES: dentro deste campo deverão constar as restrições médicas e a informação sobre o exercício de atividade remunerada, todos em formato padronizados e abreviados conforme Anexo II desta Resolução;" (NR)

Art. 3º Ficam revogados os códigos 11, 12, 13, 14, 17, 18 e 19 previstos na TABELA DE ABREVIATURAS A SEREM IMPRESSAS NA CARTEIRA NACIONAL DE HABILITAÇÃO constante no ANEXO II da Resolução CONTRAN nº 598, de 2016. (BRASIL, 2021).

#### **4.1 CCVE na Polícia Militar do Maranhão**

O Centro de Formação e Aperfeiçoamento de Praças (CFAP) é a unidade da PMMA responsável pela formação e aperfeiçoamento das praças da instituição. Dentre os cursos ofertados estão o Curso de Formação de Soldados (CFSD), o Curso Especial de Formação de Cabos (CEFC), o Curso de Aperfeiçoamento de Sargentos (CAS) e o Curso Especial de Formação de Sargentos (CEFS), além de Cursos de Nivelamento Técnico Profissional (CNTP), Exame de Aptidão Profissional (EAP) e diversos outros cursos voltados ao melhor desempenho da atividade policial militar.

Foi solicitado à Diretoria de Ensino (DE), através do Ofício nº 09/2022 – CA/APMGD (Anexo B) a ementa da disciplina de CCVE ministrada nos cursos de formação. Além disso, foi requisitada a relação de policiais militares da instituição cadastrados junto ao órgão de trânsito autorizados a ministrar esta disciplina.

Em resposta à solicitação, o Ofício nº 023/2022 – DE/CFAP (Anexo D) apresentou a ementa dos cursos de formação e aperfeiçoamento e informou que aquela casa de ensino está em processo de credenciamento de instrutores.

A disciplina de CCVE é ministrada nos cursos regulares do CFAP (CAS, CEFS e CEFC), dentro do eixo temático de Missão Policial (Técnica Policial) e possui 40 horas aula de carga horária. A ementa do CCVE abrange o conteúdo de legislação de trânsito, direção defensiva, noções de primeiros socorros, relacionamento interpessoal e convívio social no trânsito, além de manutenção preventiva e corretiva.

Já no CFSD, a disciplina se chama Manutenção Preventiva e Condução de Veículos Policiais. Sua carga horária é de 20 horas aulas e possui como conteúdo a manutenção preventiva e corretiva, emboscada e contra emboscada, direção defensiva e legislação de trânsito.

Anexo ao ofício foi enviado o material fornecido aos discentes dos cursos regulares. O material é o mesmo disponibilizado pela Secretaria Nacional de Segurança Pública (SENASP) do Ministério da Justiça e Segurança Pública, que disponibiliza o CCVE em sua plataforma de ensino à distância, porém datado do ano de 2015, estando atualmente desatualizado em relação às modificações de legislações específicas que ocorreram durante o período de 2015 a 2022.

Fora dos cursos de formação, o CCVE é ministrado esporadicamente no calendário anual de cursos da instituição. A última chamada efetuada para o curso no site da PMMA data do ano de 2017, conforme consta no site oficial da instituição.

## 5 COMANDO DE POLICIAMENTO METROPOLITANO DE ÁREA NORTE

O Comando de Policiamento de Área Metropolitana Norte (CPAM Norte) foi criado de acordo com a Lei Ordinária nº 11.346 de 29 de setembro de 2020, em substituição ao antigo Comando de Policiamento de Área Metropolitana 1 (CPAM-1).

O CPAM Norte possui sede localizada no bairro do Araçagi, em São José de Ribamar, e tem como atual comandante o Coronel QOPM Marcos Aurélio Lindoso de Brito. É subordinado diretamente ao Comando de Policiamento Metropolitano (CPM), cujo comandante é o Coronel QOPM Aritanã Lisboa do Rosário e tem como unidades subordinadas o 8º Batalhão de Polícia Militar (BPM), localizado no bairro Calhau, o 20º BPM, situado no bairro do Cohatrac e o 40º BPM que está inserido na comunidade da Vila Luizão.

Figura 5 - Brasão do CPAM Norte



Fonte: CPAM Norte (2022).

A atuação do CPAM Norte compreende a área geográfica dos quatro municípios da grande ilha (São Luís, Raposa, Paço do Lumiar e São José de Ribamar). Desta forma, as viaturas operacionais dos Batalhões subordinados estão sujeitas ao patrulhamento nos mais diversos tipos de terreno. Deslocamentos em rodovias estaduais (MA's) e vicinais, grandes corredores viários como a Avenida Jerônimo de Albuquerque, Avenida dos Holandeses, Avenida Daniel de La Touche e Avenida São Luís Rei de França, dentre outras.

Além das grandes avenidas, também desenvolve o patrulhamento em bairros que possuem grande densidade populacional, como Cohatrac, Cohab, Turu, Divinéia, Vila Luizão, Parque Vitória, Vinhais, etc., e a totalidade do município de

Raposa. Ainda dentro da sua área de atuação, temos uma característica singular que é o policiamento na faixa de areia que compreende da Praia do Meio até a cidade de Raposa, situada na região do CPAM Norte.

Figura 6 - Sede do CPAM Norte



Fonte: Próprio Autor (2022).

Todas essas características muitas vezes trazem condições adversas para o bom desempenho da função de operador do veículo de emergência.

## **6 METODOLOGIA**

### **6.1 Pressupostos epistemológicos**

Tradicionalmente a humanidade buscou o conhecimento da realidade, a busca por soluções. Segundo Minayo (2013, p.9), “a ciência é a forma hegemônica de construção da realidade” e também afirma que os cientistas estabelecem “uma linguagem fundamentada em conceitos, métodos e técnicas para a compreensão do mundo, das coisas, dos fenômenos, dos processos e das relações.”

O conceito de técnica corresponde ao modo de proceder em seus detalhes, é a operacionalização do método segundo normas padronizadas. Se o método pode ser compreendido como o caminho, a técnica pode ser entendida como o modo de caminhar (MINAYO, 2013). Para o estudo em questão, foi adotado o pressuposto positivista, onde a pesquisa objetiva a análise e interpretação da realidade perceptível.

### **6.2 Abordagem e tipologia da pesquisa**

Quanto aos objetivos da pesquisa, o estudo adequou-se aos modelos exploratório-descritivo. Para Malhotra (2001), a pesquisa exploratória é utilizada em casos onde é necessário definir o problema com maior precisão. O seu objetivo é promover critérios e compreensão. Vergara (2000, p. 47) argumenta que a pesquisa descritiva “exibe as características de determinada população ou fenômeno, estabelecendo correlações entre variáveis e define sua natureza”.

Quanto à natureza da pesquisa, foi utilizado o modelo misto, com predominância quantitativa. Na pesquisa qualitativa, o pesquisador e seu objeto/sujeito da pesquisa estão intimamente relacionados (Rhoden; Zancan, 2020). Para Mattar (2001), a pesquisa quantitativa possui o intuito de validar as hipóteses mediante a utilização de dados estruturados, estatísticos, com análise um número de casos representativos, sugerindo uma solução para minimizar a problemática, quantificando os dados e generalizando os resultados da amostra para os interessados.

### **6.3 Local, universo e amostra**

Para que a pesquisa obtivesse resultados consistentes com a realidade, foi realizado um estudo de multicasos, onde se coletam dados em não apenas um local. Então, este trabalho foi realizado no Comando de Policiamento de Área Metropolitana Norte (CPAM Norte), que compreende o 8º Batalhão de Polícia Militar (BPM), localizado no bairro do Calhau; no 20º BPM, no bairro do Cohatrac; e no 40º BPM, localizado na Vila Luizão.

A pesquisa foi realizada entre o período de 06 a 28 de janeiro de 2022. O universo desta foi escolhido com base nos critérios de ser policial militar, exercer função de motorista de viaturas operacionais e estar lotado nos Batalhões subordinados à área do CPAM Norte, vetando-se qualquer nível de interferência ou manipulação de dados por parte do pesquisador.

Participaram da pesquisa 36 policiais militares que voluntariamente, aceitaram e se dispuseram a responder o questionário aplicado, de um efetivo total de 89 profissionais que exercem função de condutores de viaturas operacionais, totalizando uma amostragem de 32,04% do universo da pesquisa.

### **6.4 Técnicas de pesquisa, tratamento dos dados e limitações**

Conforme Gaio, Carvalho e Simões (2008, p. 148):

Para pesquisar precisamos de métodos e técnicas que nos levem criteriosamente a resolver problemas. [...] é pertinente que a pesquisa científica esteja alicerçada pelo método, o que significa elucidar a capacidade de observar, selecionar e organizar cientificamente os caminhos que devem ser percorridos para que a investigação se concretize.

A técnica de coleta de dados dessa pesquisa se baseia em bibliográfica, documental e levantamento. Lakatos e Marconi (2003, p.183) asseguram que a “finalidade da pesquisa bibliográfica é colocar o pesquisador em contato direto com tudo o que foi escrito, dito ou filmado sobre determinado assunto”.

Além disso, Ludke e André (1986) declaram que “para fazer a pesquisa é preciso promover o confronto entre os dados, as evidências, as informações coletadas sobre determinado assunto e o conhecimento teórico acumulado a respeito dele”.

Para Cellard (2008, p. 298) “a técnica documental vale-se de documentos originais, que ainda não receberam tratamento analítico por nenhum autor”. Ainda, Pimentel (2001, p. 179) complementa:

Com o intuito de contribuir para a utilização da análise documental em pesquisa esse texto apresenta o processo de uma investigação. [...] São descritos os instrumentos e meios de realização da análise de conteúdo, apontando o percurso em que as decisões foram sendo tomadas quanto às técnicas de manuseio de documentos: desde a organização e classificação do material até a elaboração das categorias de análise.

O instrumento de pesquisa utilizado foi o questionário. Segundo Cervo & Bervian (2002, p. 48), o questionário “[...] refere-se a um meio de obter respostas às questões por uma fórmula que o próprio informante preenche”.

A aplicação do questionário enquanto técnica de coleta de dados é um instrumento viável na obtenção de informações, tendo um custo razoável, garantindo uniformidade, anonimato, e de fácil manejo na padronização dos dados (CHAER; DINIZ; RIBEIRO, 2011).

A análise dos dados é uma das fases mais importantes da pesquisa. A partir dela é que serão divulgados os resultados e a conclusão da pesquisa. (LAKATOS & MARCONI, 1996). Foi realizada uma análise de conteúdo como técnica de tratamento de dados, pois traz à tona o que está em segundo plano na mensagem que se estuda, buscando outros significados intrínsecos na mensagem.

Também foi realizada uma análise estatística, que participa apenas no aspecto descritivo da apresentação dos dados. Nos levantamentos, como é o caso desta pesquisa, a estatística indica a forma de amostragem que permite uma inferência sobre o todo.

## 7 RESULTADOS E DISCUSSÕES

### 7.1 Análise do índice de viaturas operacionais que se envolveram em acidentes de trânsito

Com o objetivo de subsidiar este estudo, foi solicitado à Diretoria de Apoio Logístico (DAL) da PMMA, através do Ofício nº 10/2022 – CA/APMGD (Anexo C) informações sobre o quantitativo de viaturas do CPAM Norte que se envolveram em acidentes de trânsito durante o período de 2019 a 2021. A DAL informou que não dispõe atualmente do controle de viaturas, visto que as mesmas não são patrimônio da instituição, devido ao processo de licitação que corresponde à locação das mesmas.

Desta forma, foram solicitados aos setores responsáveis nos Batalhões subordinados ao CPAM Norte os dados que subsidiam este trabalho, os quais forneceram as informações através de levantamentos de Boletins de Ocorrência (BO), Ofícios e Cópias Autênticas de livros dos Coordenadores de Policiamento das Unidades referentes a acidentes envolvendo viaturas das unidades.

Analisando o número de acidentes envolvendo VTR's da instituição na área em estudo, chegamos ao quantitativo apresentado no quadro 02:

Quadro 2 - Acidentes de trânsito envolvendo VTR's de Batalhões do CPAM Norte

<b>DADOS DE ACIDENTES DE TRÂNSITO ENVOLVENDO VTR'S DE BATALHÕES DA ÁREA DO CPAM NORTE</b>								
<b>ANO 2019</b>			<b>ANO 2020</b>			<b>ANO 2021</b>		
<b>BPM</b>	<b>QTDE ACIDENTES</b>	<b>TOTAL</b>	<b>BPM</b>	<b>QTDE ACIDENTES</b>	<b>TOTAL</b>	<b>BPM</b>	<b>QTDE ACIDENTES</b>	<b>TOTAL</b>
<b>8º BPM</b>	3	26	<b>8º BPM</b>	5	13	<b>8º BPM</b>	2	10
<b>20º BPM</b>	8		<b>20º BPM</b>	2		<b>20º BPM</b>	1	
<b>40º BPM</b>	15		<b>40º BPM</b>	6		<b>40º BPM</b>	7	

Fonte: Elaborado pelo autor com base em dados fornecidos pelas unidades (2022).

No ano de 2019, o total de ocorrências de trânsito envolvendo viaturas na área do CPAM Norte foi de vinte e seis acidentes. No ano de 2020, houve uma diminuição de 50% no número de acidentes em relação ao ano anterior, totalizando 13 acidentes. Em 2021, ocorreram dez acidentes com VTR's na área do CPAM

estudado, uma redução de 23% comparada ao ano anterior e de 61% comparado a 2019. Relacionando o número total de acidentes envolvendo viaturas (49 acidentes) com o tempo da pesquisa (36 meses), chegamos ao número de 1,36 viaturas por mês envolvidas em acidentes de trânsito.

Este índice chama a atenção, pois engloba apenas os números oficiais. Foi observado que muitos acidentes que geram pequenos danos, como uma lataria riscada ou arranhada, têm custos absorvidos pelo próprio motorista ou pela guarnição de serviço, afim de não prejudica-los com abertura de processos administrativos.

Figura 7 - Viatura 18-090 do 8º BPM que se envolveu em acidente



Fonte: Jornal Pequeno (2019).

Aprofundando-se ainda mais nesses números, temos o quantitativo por Batalhão das viaturas envolvidas em acidentes de trânsito. No 8º BPM houve três ocorrências de acidentes envolvendo viaturas operacionais no ano de 2019. Em 2020, o número passou a cinco acidentes. Em 2021, o índice apresentou o melhor resultado durante o período da pesquisa, com apenas dois acidentes envolvendo viaturas operacionais, conforme pode ser visto no quadro a seguir:

Quadro 3 - Acidentes de trânsito envolvendo VTR's do 8° BPM

<b>DADOS DE ACIDENTES DE TRÂNSITO ENVOLVENDO VTR'S DO 8° BPM</b>						
<b>ANO</b>	<b>2019</b>		<b>2020</b>		<b>2021</b>	
<b>QTDE</b>	<b>VTR</b>	<b>CÓPIA AUTÊNTICA</b>	<b>VTR</b>	<b>CÓPIA AUTÊNTICA</b>	<b>VTR</b>	<b>CÓPIA AUTÊNTICA</b>
1	16-R-11	007/2019	19-423	004/2020	20-426	014/2021
2	18-095	019/2019	19-425	005/2020	20-427	031/2021
3	18-090	020/2019	19-468	005/2020		
4			19-428	008/2020		
5			19-255	015/2020		

Fonte: Elaborado pelo autor com dados fornecidos pelo P/4 do 8° BPM/PMMA (2022).

Na área do 20° BPM, em 2019 ocorreram oito acidentes envolvendo viaturas daquele Batalhão. No ano de 2020, houve uma redução de 80% no número de ocorrências, totalizando apenas dois acidentes. Em 2021 a redução continuou, e contabilizou apenas um acidente com viatura no Batalhão, conforme demonstrado no quadro a seguir:

Quadro 4 - Acidentes de trânsito envolvendo VTR's do 20° BPM

<b>DADOS DE ACIDENTES DE TRÂNSITO ENVOLVENDO VTR'S DO 20° BPM</b>						
<b>ANO</b>	<b>2019</b>		<b>2020</b>		<b>2021</b>	
<b>QTDE</b>	<b>VTR</b>	<b>BOLETIM OCORRÊNCIA</b>	<b>VTR</b>	<b>BOLETIM OCORRÊNCIA</b>	<b>VTR</b>	<b>BOLETIM OCORRÊNCIA</b>
1	18-060	4590618/2019	19-278	4783063/2020	19-284	5140767/2021
2	18-060	4617420/2019	12-079	4923384/2020		
3	18-091	4663321/2019				
4	18-081	4677787/2019				
5	18-024	4682337/2019				
6	18-278	4692620/2019				
7	18-041	4708385/2019				
8	19-278	4657965/2019				

Fonte: Elaborado pelo autor com dados fornecidos pelo P/3 do 20° BPM/PMMA (2022).

Iniciando a análise do 40° BPM, é necessário pontuar que no ano de 2019, o mesmo se encontrava na condição de 1ª Unidade de Segurança Comunitária (USC). A Lei nº 11.346 de 29 de setembro de 2020, em seu artigo 1º afirma que “fica transformada a 1ª Unidade de Segurança Comunitária (USC – Vila Luizão) em 1ª Companhia Independente da Polícia Militar”. Já a Medida Provisória nº 374, de 22 de dezembro de 2021, transformou “em 40° Batalhão de Polícia Militar

(40° BPM), com sede no bairro da Vila Luizão, em São Luís/MA, a 1ª Companhia de Polícia Militar Independente (1ª CI)”.

Analisando o quadro referente ao 40° BPM, temos que em 2019 ocorreram quinze acidentes de trânsito envolvendo viaturas do Batalhão. Em 2020, houve uma redução no índice de 60%, passando a apenas seis acidentes. No ano de 2021, houve um pequeno incremento, ocorrendo sete acidentes no período, conforme quadro disponibilizado abaixo:

Quadro 5 - Acidentes de trânsito envolvendo VTR's do 40° BPM

DADOS DE ACIDENTES DE TRÂNSITO ENVOLVENDO VTR'S DO 40° BPM						
ANO	2019		2020		2021	
QTDE	VTR	OFÍCIO	VTR	OFÍCIO	VTR	OFÍCIO
1	18-049	015/2019	19-408	006/2020	20-409	019/2021
2	16-086	040/2019	19-409	008/2020	19-272	038/2021
3	16-083	061/2019	19-270	009/2020	20-040	042/2021
4	18-020	070/2019	19-409	015/2020	19-272	066/2021
5	16-086	081/2019	19-269	018/2020	RESERVA 04	092/2021
6	16-133	082/2019	19-410	034/2020	RESERVA 05	098/2021
7	16-083	084/2019			RESERVA 05	272/2021
8	18-062	100/2019				
9	19-083	102/2019				
10	19-086	155/2019				
11	19-083	165/2019				
12	18-062	167/2019				
13	18-049	180/2019				
14	19-270	191/2019				
15	19-408	001/2020				

Fonte: Elaborado pelo autor com dados fornecidos pelo P/4 do 40° BPM/PMMA (2022).

A diminuição total de acidentes envolvendo as viaturas subordinadas ao CPAM Norte pode ser explicada por diversos prismas. O primeiro deles foi a condição da pandemia da COVID-19 que começou a atingir o país no ano de 2020. Durante este período, houve a implementação do *lockdown*, além de horários escalonados no desenvolvimento de atividades rotineiras e a implementação de atividades remotas nas mais diversas áreas, minimizando o fluxo de pessoas se deslocando.

Com isso, houve uma mudança na estratégia organizacional a partir deste período, sendo adotado o aumento de viaturas em pontos-base na área de atuação do CPAM Norte, reduzindo assim o número de viaturas transitando. Além disso,

houve um trabalho de conscientização nos Batalhões com os motoristas das unidades, visando diminuir o índice de viaturas baixadas.

## **7.2 Análise do questionário aplicado aos motoristas de viaturas operacionais das unidades subordinadas ao CPAM Norte**

Para aplicação deste questionário, foi solicitada autorização ao CPAM Norte via Ofício nº 08/2022 – CA/APMGD (Anexo A) a fim de subsidiar esta coleta de dados. Os resultados apresentados nessa seção são oriundos das respostas de um questionário semiestruturado, modalidade que permite maior versatilidade e auxilia o pesquisador a atingir resultados de forma aprofundada e objetiva.

O questionário foi elaborado na ferramenta de pesquisas Google Forms, possuindo 13 (treze) questões, sendo 10 questões objetivas e 03 questões subjetivas, elaboradas com o intuito de analisar a percepção dos condutores de viaturas operacionais da PMMA, bem como subsidiar a consecução dos objetivos deste estudo, buscando a construção de uma solução adequada para a problemática que impulsionou este trabalho. Foram elaborados gráficos que ilustram todas as respostas obtidas para cada pergunta.

As três primeiras questões versam sobre a identificação dos entrevistados: ano de ingresso na instituição (gráfico 1), graduação que se encontram na PMMA (gráfico 2) e a qual Batalhão pertencem (gráfico 3). A quarta questão interroga há quanto tempo o policial desempenha a função de motorista em sua guarnição de serviço (gráfico 4).

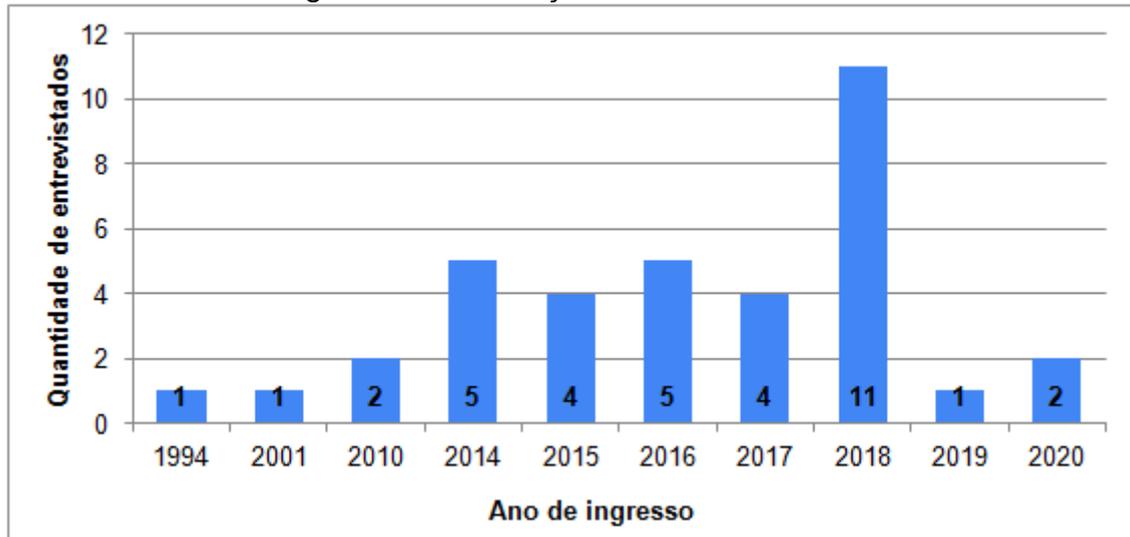
A quinta questão pede que o entrevistado responda se recebeu algum treinamento ou curso ao ser designado para exercer a função de motorista (gráfico 5), e a sexta indaga há quanto tempo o policial não recebe um curso ou atualização de condução de veículos de emergência (gráfico 6).

A sétima busca saber se o condutor se sente seguro no desempenho de sua função com os conhecimentos que ele possui sobre trânsito (gráfico 7). A oitava pergunta se o militar já se envolveu em algum acidente de trânsito no exercício da função (gráfico 8). A nona questiona se o condutor tivesse recebido o CCVE, poderia ter evitado o acidente da pergunta anterior (gráfico 9).

A décima questão analisa os motivos que favorecem ao condutor envolver-se em acidentes de trânsito (gráfico 10). A décima primeira pergunta o que

pode ser feito para diminuir os índices de acidentes de trânsito envolvendo viaturas da PMMA (gráfico 11). A décima segunda analisa o conhecimento acerca do funcionamento e utilização dos recursos à disposição nas viaturas operacionais (gráfico 12). A última questão indaga se é necessário que o CCVE tenha calendário fixo no cronograma de cursos ofertados pela instituição (gráfico 13).

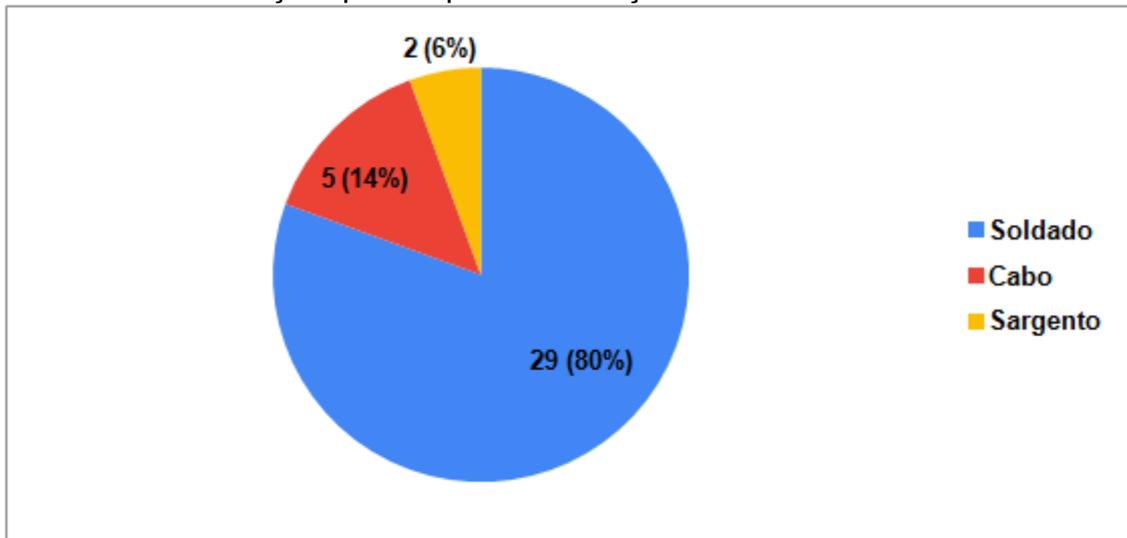
Gráfico 1 – Ano de ingresso na instituição



Fonte: Elaborado pelo autor baseado na resposta da questão 1 do questionário (2022).

No que tange ao ano de ingresso dos entrevistados, verificou-se que a grande maioria (11 entrevistados, representando 30,6% do total da amostra) ingressou nas fileiras da PMMA no ano de 2018. Os anos de 2014 e 2016 contam com cinco participantes cada. Temos quatro policiais que ingressaram em 2015, mesma quantidade que desempenham função de motorista e ingressaram em 2017. Chama a atenção a presença de um militar que adentrou à instituição em 1994 e permanece desempenhando a função de motorista, mesma quantidade apresentada nos anos de 2001 e 2019. Os anos de 2010 e 2020 contam com dois policiais em cada ano.

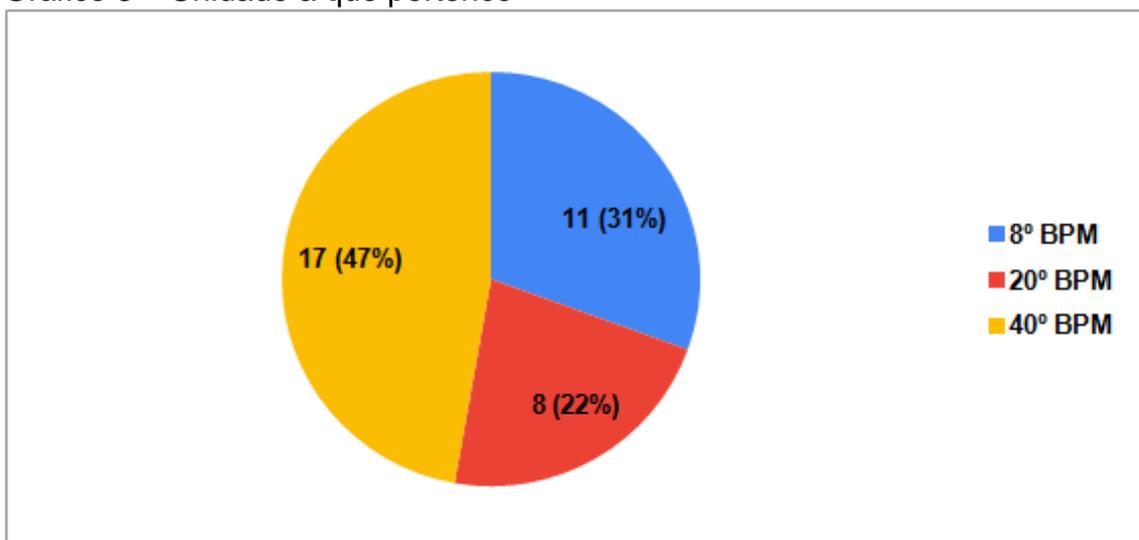
Gráfico 2 – Graduação que ocupa na instituição



Fonte: Elaborado pelo autor baseado na resposta da questão 2 do questionário (2022).

Sobre a graduação que ocupam na instituição, os resultados do gráfico 2 exibem que vinte e nove militares (80% dos participantes) ocupam a graduação de Soldado, o que é coerente com a função de motorista, visto que os comandantes de guarnição desempenham outras funções no patrulhamento. Cinco militares se identificaram como Cabo (14% dos participantes) e dois militares (6% dos participantes) se identificaram como Sargento.

Gráfico 3 – Unidade a que pertence



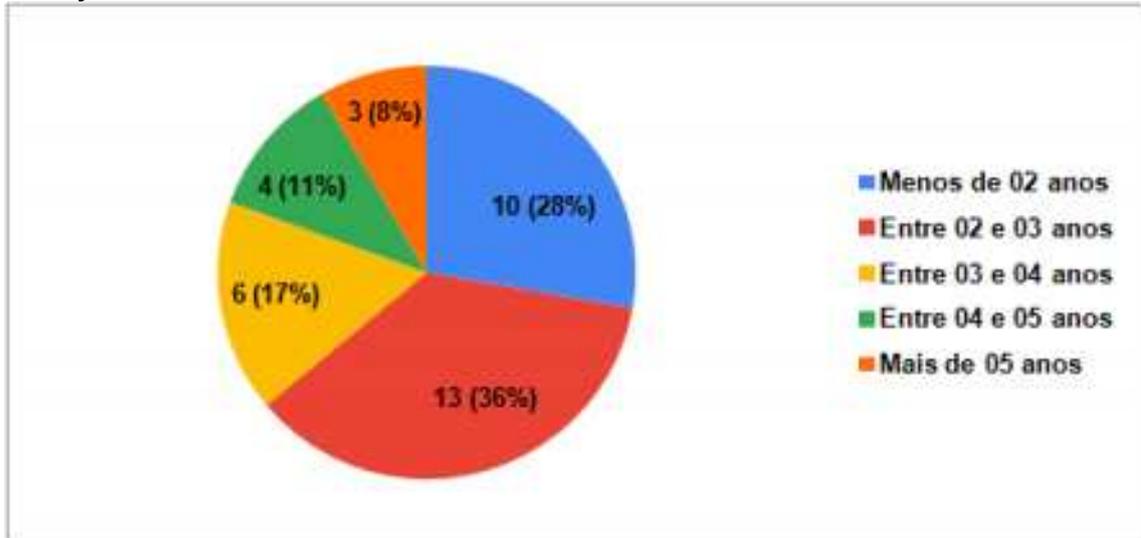
Fonte: Elaborado pelo autor baseado na resposta da questão 3 do questionário (2022).

Os resultados do gráfico 3 demonstraram que quase metade dos entrevistados (17 participantes, 47% do total) estão lotados no 40º BPM. Do 20º

BPM, participaram oito militares (22% do total) e do 8º BPM, onze participantes (31%).

Foi perguntado aos militares a quanto tempo desempenham a função de motorista em sua guarnição de serviço, cujos índices podem ser vistos no gráfico 4:

Gráfico 4 – Tempo que desempenha a função de motorista em sua guarnição de serviço

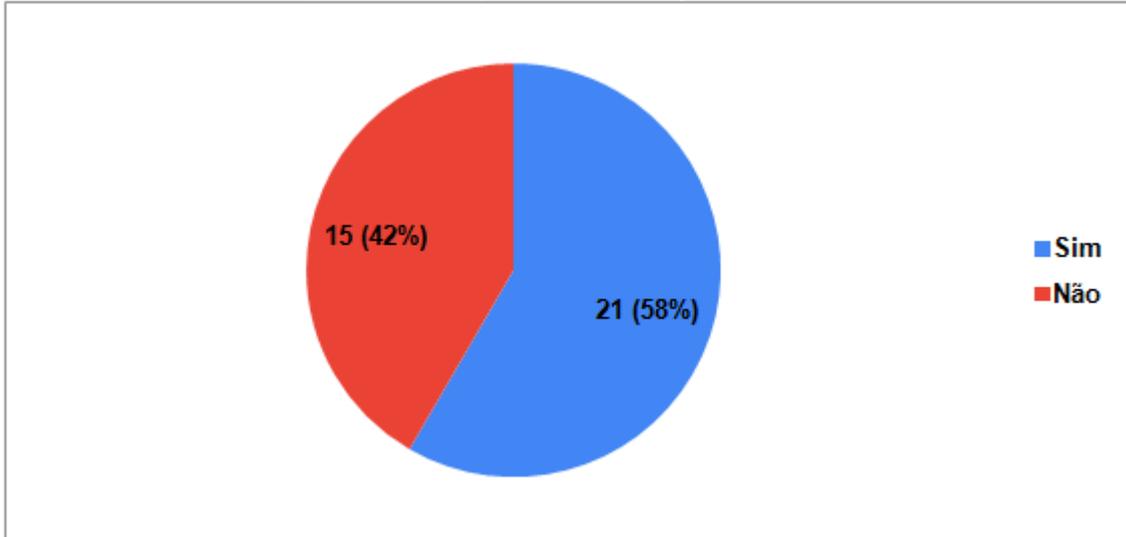


Fonte: Elaborado pelo autor baseado na resposta da questão 4 do questionário (2022).

Quanto ao tempo que desempenha a função de motorista, pode-se afirmar que houve certo equilíbrio entre os militares que desempenham a função a menos de dois anos (10 militares, 28% do total) e que desempenham entre dois e três anos (13 militares, 36% do total). Este percentual vai diminuindo conforme o tempo aumenta na função, o que é compatível com a estrutura organizacional da PMMA, em que novas atribuições são delegadas quando o militar é promovido.

No item seguinte foi questionado aos militares se ao ser designado para exercer a função de condutor, o mesmo recebeu algum treinamento ou curso para desempenhar a função:

Gráfico 5 – Ao ser designado para exercer a função de condutor, recebeu algum treinamento ou curso para desempenhar tal função



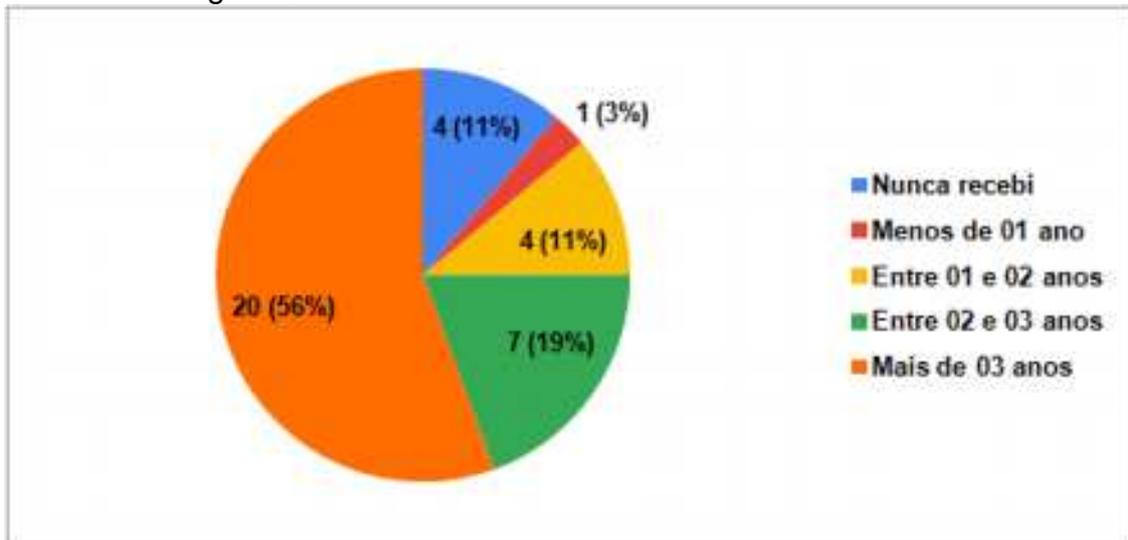
Fonte: Elaborado pelo autor baseado na resposta da questão 5 do questionário (2022).

Neste quesito, verificou-se que 58% (21 participantes) dos militares afirmaram que receberam algum tipo de treinamento para desempenhar função de motorista, enquanto 42% dos participantes (15 militares) responderam que não receberam treinamento para exercer a função.

Este número de militares que afirmaram não receber nenhum tipo de treinamento chama atenção demonstra a falta de efetividade do curso ofertado pois todos os participantes, em seus respectivos cursos de formação, receberam instruções relacionadas à condução de veículos.

Quando questionados há quanto tempo não recebem um curso ou capacitação de condução de veículos de emergência, temos o resultado obtido no gráfico a seguir:

Gráfico 6 – Tempo que não recebe um curso ou atualização de condução de veículos de emergência



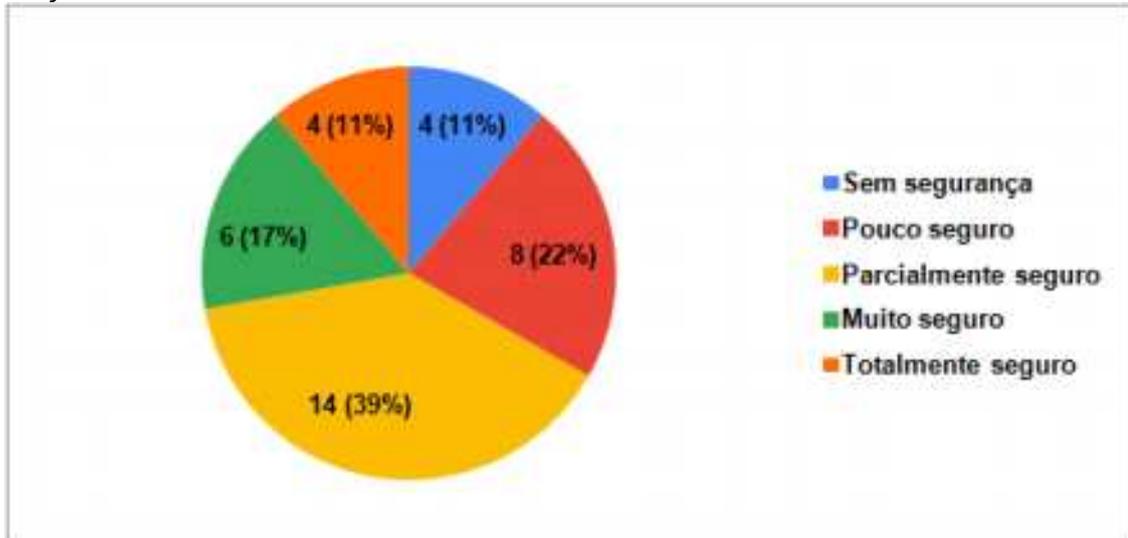
Fonte: Elaborado pelo autor baseado na resposta da questão 6 do questionário (2022).

Nota-se que mais da metade dos participantes da pesquisa (20 militares, 56% do total) afirma que recebeu o CCVE a mais de três anos. 19% dos entrevistados (07 pessoas) recebeu o curso entre dois e três anos. Curiosamente, a quantidade de militares que afirmaram não ter recebido o curso que está na grade de formação é de 11% do total (04 participantes).

Esta percepção pode se dar pelo fato do Soldado, que é a graduação que exerce majoritariamente a função de condutor de viaturas, não associar a disciplina de Manutenção Preventiva e Condução de Veículos Policiais como um CCVE, nos moldes em que é aplicado atualmente. A própria nomenclatura da disciplina, aliada a baixa carga horária disponibilizada, distancia a percepção do militar em entender a responsabilidade que será exigida do mesmo ao assumir a função de motorista de sua guarnição de serviço.

Ao serem indagados se os conhecimentos sobre trânsito que os militares detêm lhes deixam seguros no desempenho da função, os que se sentem parcialmente seguros apresentam o maior percentual, correspondendo a 39% do total (14 participantes). Se sentem pouco seguros a desempenhar a função 22% do total (08 militares) e sem segurança, 11% dos participantes (04 militares). Por outro lado, 17% (06 militares) se dizem muito seguros para desempenhar a função de condutor e 04 militares (11% dos participantes) se dizem totalmente seguros, conforme apresentado no gráfico a seguir:

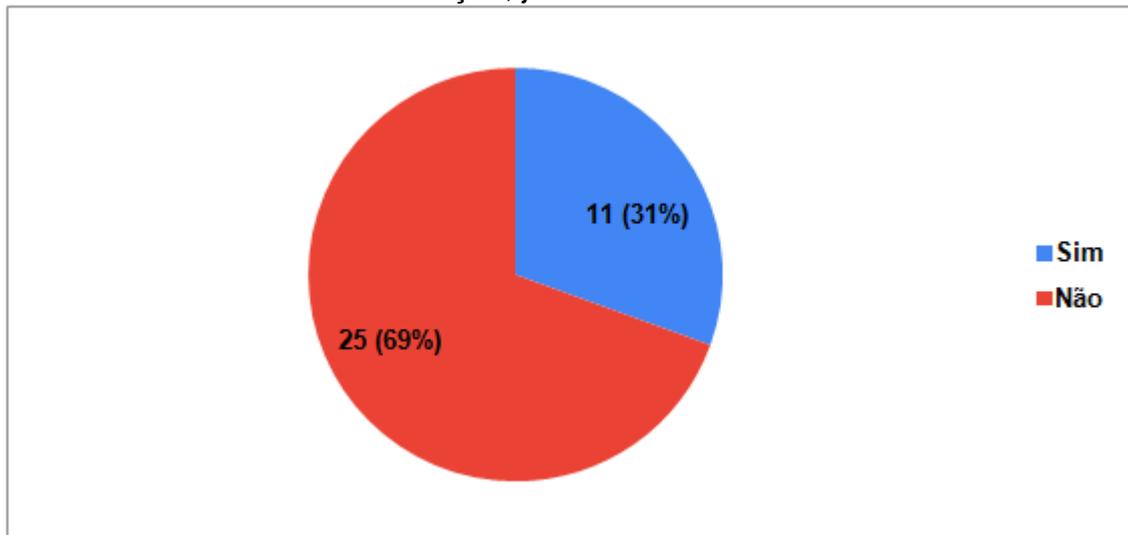
Gráfico 7 – Conhecimentos sobre trânsito o deixam seguro no desempenho da função



Fonte: Elaborado pelo autor baseado na resposta da questão 7 do questionário (2022).

No que se refere ao envolvimento em acidente de trânsito no exercício da função, 31% (11 participantes) responderam que já se envolveram em acidentes, enquanto 69% dos militares (25 participantes) afirmam nunca ter sofrido algum tipo de ocorrência desta natureza.

Gráfico 8 – No exercício da função, já se envolveu em acidente

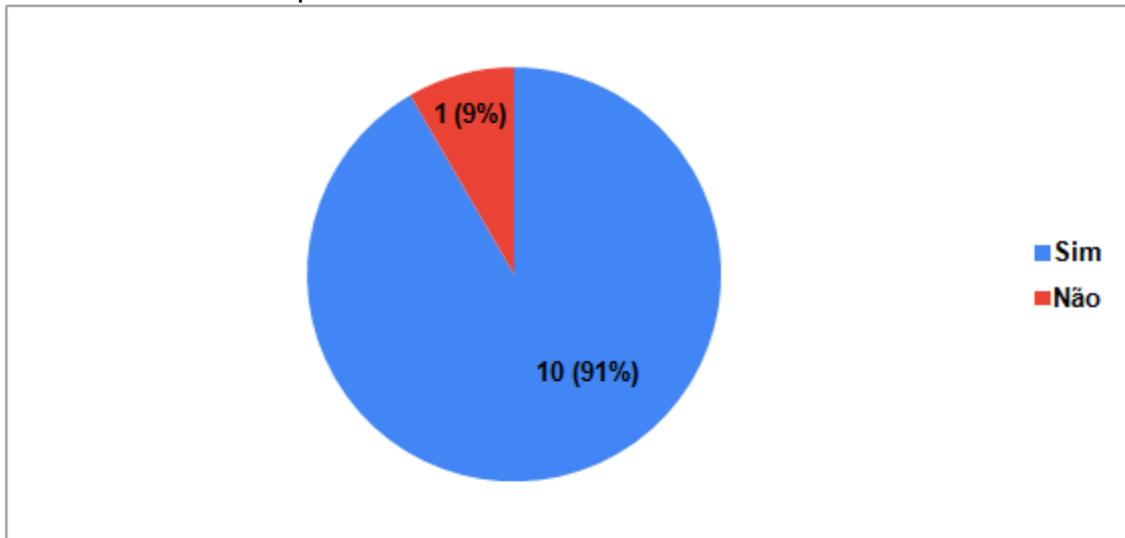


Fonte: Elaborado pelo autor baseado na resposta da questão 8 do questionário (2022).

A nona pergunta do questionário foi direcionada apenas aos militares que se envolveram em acidente de trânsito no exercício da função de motorista. Nela, foi

indagado ao militar se o mesmo acha que com o CCVE ele poderia ter evitado este acidente. As respostas recebidas estão descritas no gráfico 9:

Gráfico 9 - O CCVE poderia evitar este acidente



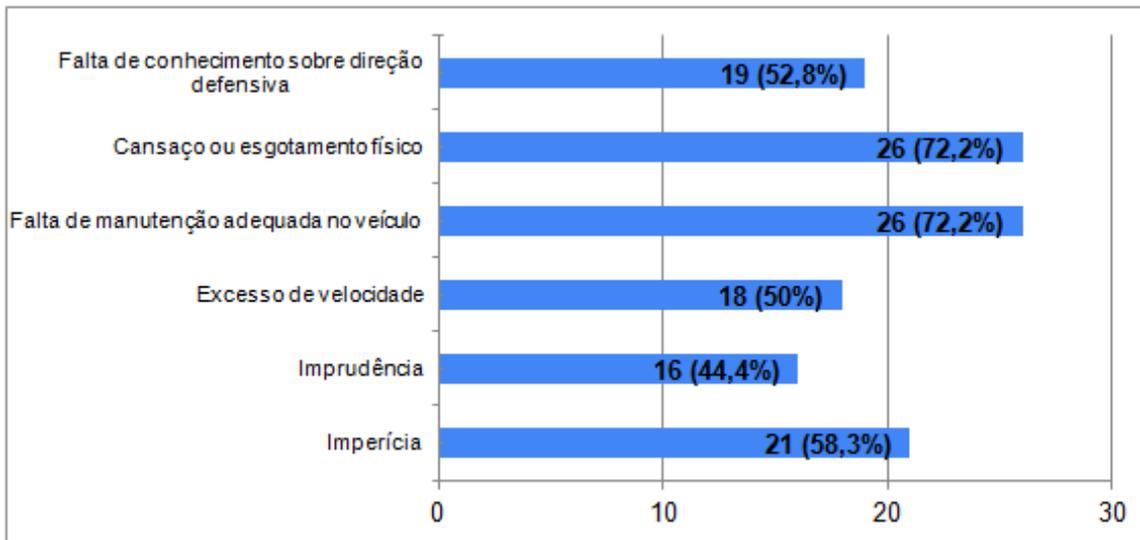
Fonte: Elaborado pelo autor baseado na resposta da questão 8.1 do questionário (2022).

De acordo com os militares, 91% (10 participantes) afirmaram que o acidente no qual se envolveram poderia ser evitado com o CCVE. Apenas um participante afirmou que o acidente não poderia ter sido evitado.

A análise desta pergunta reflete diretamente na importância que o CCVE possui na condução da viatura durante a atividade policial militar. Evidencia-se que o curso de condução de veículos de emergência impacta positivamente na administração estadual, gerando economia ao erário público com a manutenção de viaturas e garantindo mais segurança ao cidadão, pois nenhuma viatura deixaria de executar a atividade a qual é designada.

A décima pergunta questiona quais os motivos que favorecem ao condutor envolver-se em acidentes de trânsito. Esta pergunta apresentava possibilidade de múltipla escolha, além do campo “outros” no qual o participante poderia escrever sua resposta. Nenhum participante acrescentou respostas além das pré-definidas já existentes no formulário. O resultado está descrito no gráfico 10:

Gráfico 10 – Motivos que favorecem ao motorista envolver-se em acidentes de trânsito

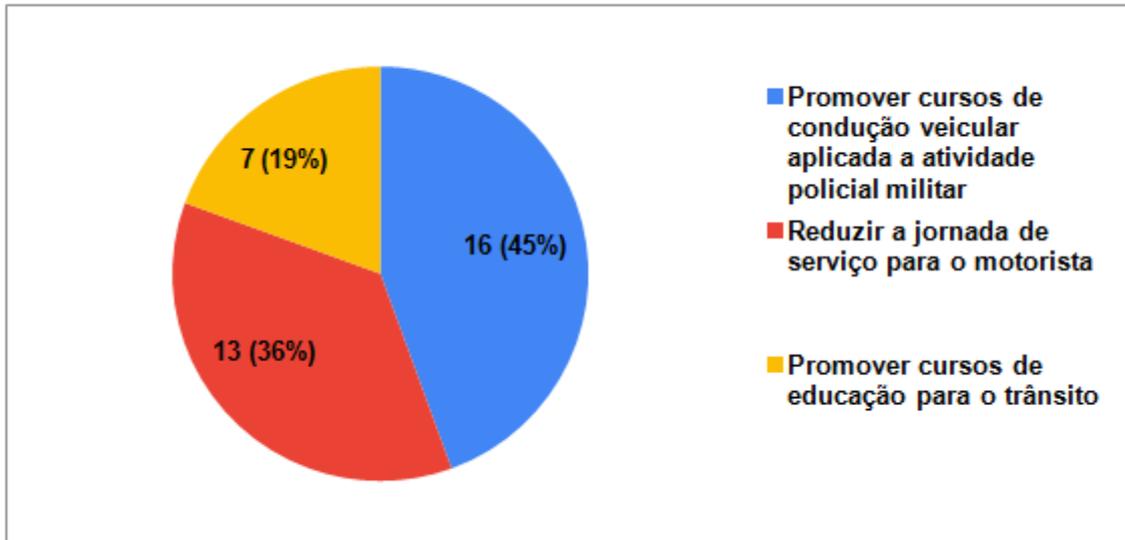


Fonte: Elaborado pelo autor baseado na resposta da questão 9 do questionário (2022).

Segundo os militares, o cansaço ou esgotamento físico, juntamente com a falta de manutenção adequada no veículo (ambas com índices iguais de 26 participantes, 72,2% do total), ficaram empatados em primeiro lugar nos motivos que favorecem as causas dos acidentes de trânsito. Em segundo lugar, a imperícia (21 participantes, 58,3% do total), seguida pela falta de conhecimento sobre direção defensiva (19 participantes, 52,8% do total). O excesso de velocidade (50% do total) e a imprudência (44,4% do total) fecham a lista de motivos apresentados no questionário.

A décima primeira questão possui dinâmica semelhante à anterior, com respostas pré-definidas e campo para ser preenchido com a opinião do militar. Novamente, não houve respostas além das pré-definidas no questionário. Para 16 militares (45% dos participantes), a promoção de cursos de condução veicular aplicada a atividade policial militar diminuiria o índice de acidentes de trânsito envolvendo viaturas da instituição. A redução da jornada de serviço para o motorista foi a ação listada para 36% dos participantes, enquanto a promoção de cursos de educação para o trânsito é elencada para 19% do total. O gráfico 11 demonstra tais resultados apresentados.

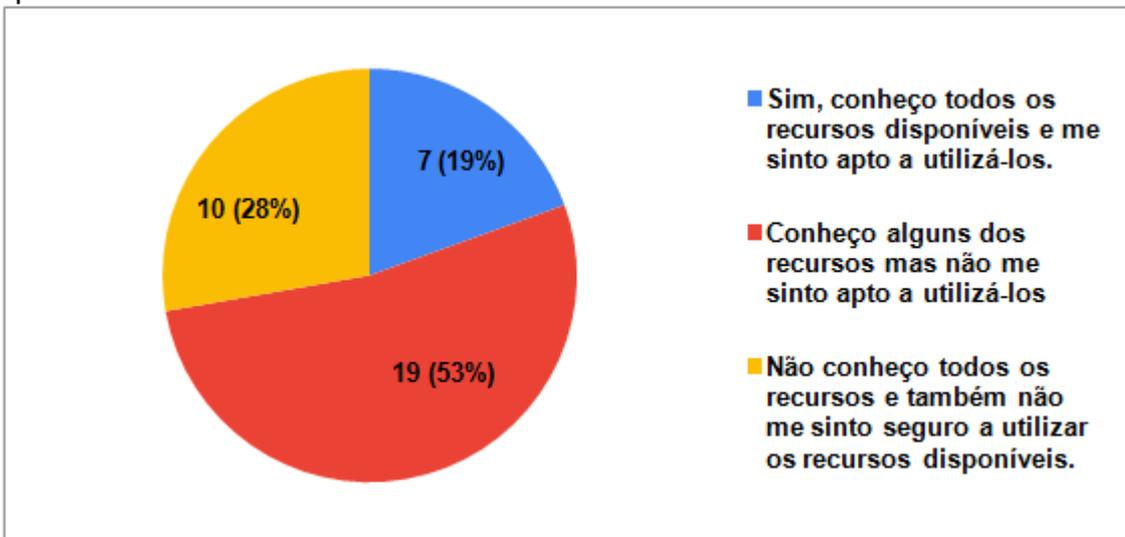
Gráfico 11 – Ações para diminuição de acidentes de trânsito envolvendo viaturas da PMMA



Fonte: Elaborado pelo autor baseado na resposta da questão 10 do questionário (2022).

Quanto à utilização e funcionamento dos recursos disponíveis nas viaturas operacionais (acionamento de tração 4x4, controles eletrônicos de estabilidade e tração, dentre outros), mais da metade dos respondentes (53%) afirma que conhece alguns dos itens, mas não se sente apto a fazer utilização dos mesmos.

Gráfico 12 – Funcionamento e utilização de recursos disponíveis nas viaturas operacionais



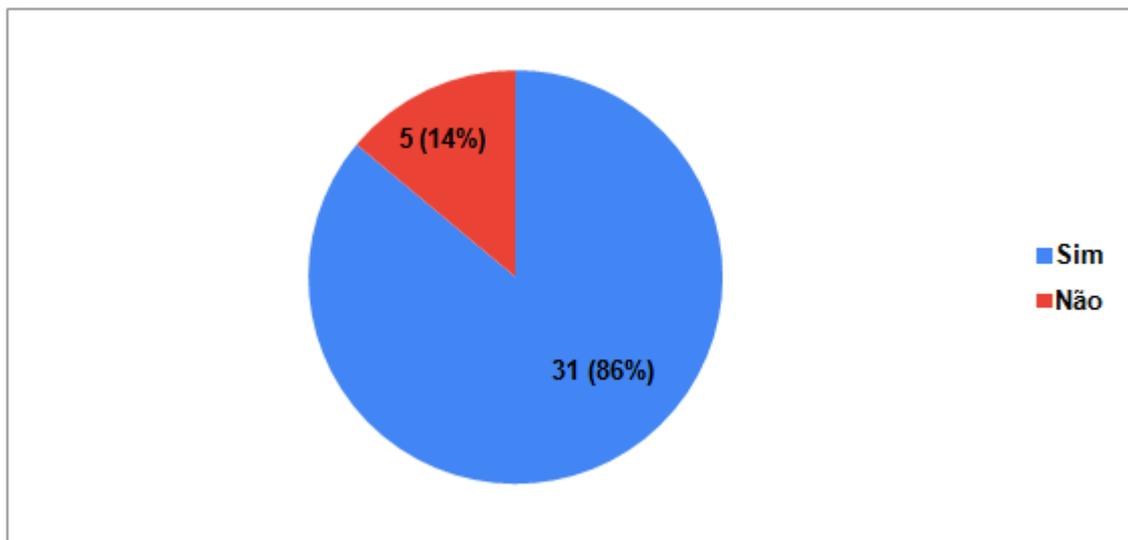
Fonte: Elaborado pelo autor baseado na resposta da questão 11 do questionário (2022).

A menor porcentagem de respostas corresponde aqueles que conhecem todos os recursos e se sentem aptos a utilizá-los, contando com apenas sete dos

militares que responderam à pesquisa (19%). Quanto aos que não conhecem todos os recursos e também não se sentem seguros a utilizá-los, correspondem a 28% do total.

Por fim, o gráfico 13 demonstra que 86% dos militares são a favor que o CCVE tenha calendário fixo no cronograma de cursos da PMMA. Apenas 14% acreditam que não há necessidade de que o curso tenha espaço em um calendário fixo da instituição.

Gráfico 13 – Necessidade do CCVE ter calendário fixo no cronograma de cursos da PMMA



Fonte: Elaborado pelo autor baseado na resposta da questão 12 do questionário (2022).

A expressiva porcentagem dos militares que acreditam que o CCVE deva fazer parte do calendário fixo de cursos da PMMA demonstra a necessidade dos condutores em minimizar a falta de conhecimento atrelada à atividade que estão realizando.

Com validade de 05 anos, prazo que muitas das vezes é menor que o da efetiva promoção das praças à graduação seguinte e, sendo ministrado apenas nos cursos de formação e aperfeiçoamento, é de suma importância que a PMMA inclua em sua grade anual de cursos a atualização de CVE para os condutores de viaturas, seja de forma ministrada pela própria instituição ou em parceria com órgãos externos, como a SENASP.

## 8 CONCLUSÃO

A Polícia Militar do Maranhão, baseando-se nos preceitos constitucionais de assegurar a preservação e manutenção da ordem pública, executa o policiamento ostensivo em todo o estado por meio de diversas modalidades de policiamento: a pé, montado, aéreo, embarcado, de bicicleta e principalmente, motorizado, com a utilização de veículos.

Visto que a Instituição possui uma quantidade significativa de viaturas sob sua tutela, a qualificação dos operadores tem papel fundamental no que tange à manutenção deste bem móvel. O índice de 1,36 viaturas por mês envolvida em acidente de trânsito é alto, considerando que contempla apenas as viaturas envolvidas em sinistros. Somam-se a este índice, as que apresentam problemas mecânicos além das que devem fazer as revisões obrigatórias no contrato. Desta forma, fica demonstrada que a formação adequada do condutor é de importante relevância para a redução do custo operacional, prolongando a vida útil do equipamento

Analisando a legislação específica destinada à formação, capacitação e atualização do CCVE, verificou-se que a PMMA, em seus cursos de formação necessita adequar de forma mais efetiva a carga horária disponibilizada, bem como a atualização dos materiais destinados à instrução dos militares.

Ficou evidenciado que a administração pública, em toda a sua estrutura, acaba prejudicada com o excessivo número de viaturas que se envolvem em acidentes de trânsito. Uma viatura parada que não desempenha sua atividade no Batalhão prejudica diretamente a execução dos programas de policiamento, impactando diretamente na sensação de segurança e na qualidade de vida da população.

Com o objetivo de beneficiar a própria PMMA e toda a sociedade maranhense, o CCVE visa proteger não apenas a vida do cidadão, mas também resguardar a vida dos próprios policiais, quando estes operam em condições adversas, onde é exigido o máximo de sua perícia.

A implementação do CCVE pela diretoria de ensino em outros cursos da instituição, como o Curso de Formação de Oficiais é algo a ser planejado, pois eventualmente o cadete exerce a função de motorista, além de possibilitar que o mesmo esteja apto a orientar e sanar dúvidas das praças.

Deve ser orientada aos setores responsáveis nos Batalhões atenção quanto à validade da CNH dos condutores de viaturas, afim de que a atualização do CCVE seja programada com antecedência, minimizando problemas que venham a ocorrer por falta deste requisito.

A Diretoria de Ensino deverá publicar em boletim a publicação do curso e sua atualização para todos os participantes, além de remeter ao órgão executivo responsável a relação dos condutores afim de que seja lançado em seu respectivo RENACH a capacitação realizada.

Este estudo finaliza com a certeza que servirá de base para futuros trabalhos que venham a contribuir para a mudança necessária na formação dos condutores de viaturas da PMMA.

## REFERÊNCIAS

ÁVILA, Humberto. Moralidade, Razoabilidade e Eficiência na Atividade Administrativa. **Revista Brasileira de Direito Público**, Belo Horizonte, ano 1, n. 1, abr./jun. 2003, p. 127.

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

BRASIL. **Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997**. Institui o Código de Trânsito Brasileiro. Brasília, DF: Casa Civil, 1997. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/). Acesso em: 03 jan. 2022.

BRASIL. **Lei nº 10.406, de 10 de janeiro de 2002**. Institui o Código Civil. Brasília, DF: Casa Civil, 2002. Disponível em: [https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/LEIS/2002/L10406.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/2002/L10406.htm). Acesso em: 08 jan. 2022.

BRASIL. **Lei nº 14.071, de 13 de outubro de 2020**. Altera a Lei nº 9503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro). Brasília, DF: Casa Civil, 2020. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_Ato2019-2022/2020/Lei/L14071.htm#art1](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2019-2022/2020/Lei/L14071.htm#art1). Acesso em: 05 jan. 2022

BRASIL. **Resolução CONTRAN nº 268 de 15 de fevereiro de 2008**. Brasília, DF: CONTRAN, 2008. Disponível em: [https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/assuntos/transito/conteudo-contran/resolucoes/resolucao\\_contran\\_268.pdf](https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/assuntos/transito/conteudo-contran/resolucoes/resolucao_contran_268.pdf). Acesso em: 05 jan. 2022

BRASIL. **Resolução CONTRAN nº 614 de 06 de setembro de 2016**. Brasília, DF: CONTRAN, 2016. Disponível em: <https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/assuntos/transito/conteudo-contran/resolucoes/resolucao6142016.pdf>. Acesso em: 06 jan. 2022

BRASIL. **Resolução CONTRAN nº 789 de 18 de junho de 2020**. Brasília, DF: CONTRAN, 2020. Disponível em: <https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/assuntos/transito/conteudo-contran/resolucoes/resolucao7892020r.pdf>. Acesso em: 07 jan. 2022

BRASIL. **Resolução CONTRAN nº 849 de 08 de abril de 2021**. Brasília, DF: CONTRAN, 2021. Disponível em: <https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/assuntos/transito/conteudo-contran/resolucoes/Resolucao8492021.pdf>. Acesso em: 08 jan. 2022

BRASIL. **Resolução CONTRAN nº 850 de 08 de abril de 2021**. Brasília, DF: CONTRAN, 2021. Disponível em: <https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/assuntos/transito/conteudo-contran/resolucoes/Resolucao8502021.pdf>. Acesso em: 08 jan. 2022

CELLARD, A. A análise documental. *In*: POUPART, J. *et al.* **A pesquisa qualitativa: enfoques epistemológicos e metodológicos**. Petrópolis: Vozes, 2008.

CERVO, A. L. BERVIAN, P. A. **Metodologia científica**. 5. ed. São Paulo: Prentice Hall, 2002.

CHAER, G.; DINIZ, R. R. P.; RIBEIRO, E. A. A técnica de questionário na pesquisa educacional. **Evidências**, Araxá, v. 7, n. 7, p. 251-266, 2011.

DI PIETRO, Maria Sylvia Zanella. **Direito Administrativo**. 25. ed. São Paulo: Atlas, 2012, 83 p.

GAIO, R.; CARVALHO, R. B.; SIMÕES, R. Métodos e técnicas de pesquisa: a metodologia em questão. *In*: GAIO, R. (org.). **Metodologia de pesquisa e produção de conhecimento**. Petrópolis: Vozes, 2008.

GASPARINI, Diogenes. **Direito administrativo**. 16. ed. São Paulo: Saraiva, 2011. 76 p.

ICHIHARA, Yoshiaki. **Direito tributário**: uma introdução. São Pauo: Atlas, 1980. 33 p.

LAKATOS, E. M.; MARCONI, M. A. **Fundamentos de metodologia científica**. São Paulo: Atlas, 2003.

LAKATOS, E. M.; MARCONI, M. A. **Técnicas de pesquisa**: planejamento e execução de pesquisas, amostragens e técnicas de pesquisas, elaboração e interpretação de dados. 3. ed. São Paulo: Atlas, 1996.

LÜDKE, M.; ANDRÉ, M.E.D.A. **Pesquisa em educação**: abordagens qualitativas. São Paulo: EPU, 1986.

MALHOTRA, N. **Pesquisa de marketing**. 3. ed. Porto Alegre: Bookman, 2001.

MARANHÃO. **Decreto Estadual nº 13.085, de 28 de maio de 1993**. Disciplina o uso de veículos oficiais da administração pública estadual e dá outras providências. São Luís: Secretaria de Transparência e Controle, 1993. Disponível em: <https://www3.stc.ma.gov.br/legisla-documento/?id=1025#>. Acesso em: 05 jan. 2022.

MARANHÃO. **Decreto Estadual nº 35.606, de 12 de fevereiro de 2020**. Dispõe sobre a condução de veículos oficiais por servidores públicos para o exercício de suas atribuições funcionais. São Luís: Secretaria de Transparência e Controle, 2020. Disponível em: <https://www3.stc.ma.gov.br/legisla-documento/?id=5758>. Acesso em: 05 jan. 2022.

MATTAR, F. N. **Pesquisa de marketing**. 3. ed. São Paulo: Atlas, 2001.

MELLO, Celso Antônio Bandeira de. **Curso de Direito Administrativo**. 19. ed. São Paulo: Malheiros, 2009.

MINAYO, Maria Cecília de Souza. (org.) DESLANDES, Suely Ferreira. GOMES, Romeu. **Pesquisa social**: teoria, método e criatividade. Petrópolis: Vozes, 2013

PIMENTEL, A. O método da análise documental: seu uso numa pesquisa histórica. **Cadernos de Pesquisa**, n. 114, p. 179-195, nov. 2001.

POLÍCIA MILITAR DO MARANHÃO. BG nº 059, de 27 de março de 2020. **Portaria nº 032/2020, dispõe sobre o uso dos veículos oficiais da PMMA**. São Luís: Polícia Militar do Maranhão, 2020.

RHODEN, J. L. M.; ZANCAN S. A perspectiva da abordagem quantitativa narrativa de cunho sociocultural: possibilidade metodológica na pesquisa em educação. **Rev. Educação UFSM**, Santa Maria, 24 jun. 2020.

ROZESTRATEN, R. J. A. **Psicologia do trânsito: conceitos e processos básicos**. São Paulo: EPU, 1988. 154 p.

VASCONCELOS, E. A. **O que é o trânsito**. São Paulo: Brasiliense, 1985. 92 p.

VERGARA, Sylvia C. **Projetos e relatórios de pesquisa em administração**. 3. ed. Rio de Janeiro: Atlas, 2000.

## APÉNDICE

APÊNDICE A – QUESTIONÁRIO APLICADO AOS CONDUTORES DE VIATURAS OPERACIONAIS NOS BATALHÕES SUBORDINADOS AO CPAM NORTE

1. Qual o ano do seu ingresso na instituição?

\_\_\_\_\_

2. Qual o seu posto ou graduação na Polícia Militar do Maranhão?

- ( ) Soldado
- ( ) Cabo
- ( ) Sargento
- ( ) Subtenente

3. Qual a sua undidade?

- ( ) 8º BPM
- ( ) 20º BPM
- ( ) 40º BPM

4. Há quanto tempo você desempenha a função de motorista na sua guarnição de serviço?

- ( ) Menos de 02 anos
- ( ) Entre 02 e 03 anos
- ( ) Entre 03 e 04 anos
- ( ) Entre 04 e 05 anos
- ( ) Mais de 05 anos

5. Ao ser designado para exercer a função de condutor, você recebeu algum treinamento ou curso para desempenhar tal função?

- ( ) Sim
- ( ) Não

6. Há quanto tempo você não recebe um curso ou atualização de condução de veículos de emergência?

- ( ) Nunca recebi
- ( ) Menos de 01 ano

- ( ) Entre 01 e 02 anos
- ( ) Entre 02 e 03 anos
- ( ) Mais de 03 anos

7. Seus conhecimentos sobre trânsito lhe deixam seguro no desempenho de sua função?

- ( ) Sem segurança
- ( ) Pouco seguro
- ( ) Parcialmente seguro
- ( ) Muito seguro
- ( ) Totalmente seguro

8. Quando no exercício da função você já se envolveu em algum acidente de trânsito?

- ( ) Sim
- ( ) Não

8.1 Você acha que se tivesse recebido o Curso de Condução de Veículos de Emergência este acidente poderia ser evitado?

- ( ) Sim
- ( ) Não

9. Na sua opinião, quais motivos favorecem ao motorista envolver-se em acidentes de trânsito?

- ( ) Excesso de velocidade
- ( ) Imperícia
- ( ) Imprudência
- ( ) Falta de manutenção adequada no veículo
- ( ) Cansaço ou esgotamento físico
- ( ) Falta de conhecimento sobre direção defensiva
- ( ) Outros: \_\_\_\_\_

10. O que pode ser feito para diminuir os índices de acidentes de trânsito envolvendo viaturas da Polícia Militar do Maranhão?

- Promover cursos de condução veicular aplicada a atividade policial militar
- Reduzir a jornada de serviço para o motorista
- Promover cursos de educação para o trânsito
- Outros \_\_\_\_\_

11. Você conhece o funcionamento e sabe utilizar todos os recursos à sua disposição nas viaturas operacionais (acionamento de tração 4x4, controles eletrônicos de estabilidade e tração, dentre outros)?

- Sim, conheço todos os recursos disponíveis e me sinto apto a utilizá-los.
- Conheço alguns dos recursos mas não me sinto apto a utilizá-los
- Não conheço todos os recursos e também não me sinto seguro a utilizar os recursos disponíveis.

12. Você acha necessário que o Curso de Condução de Veículos de Emergência tenha calendário fixo dentro do cronograma da instituição?

- Sim
- Não

**ANEXOS**

ANEXO A – OFÍCIO nº 08/2022 – CA/APMGD – SOLICITA AUTORIZAÇÃO PARA APLICAÇÃO DO QUESTIONÁRIO





**ESTADO DO MARANHÃO**  
**SECRETARIA DE ESTADO DA SEGURANÇA PÚBLICA**  
**POLÍCIA MILITAR DO MARANHÃO**  
**DIRETORIA DE ENSINO**  
**ACADEMIA DE POLÍCIA MILITAR GONÇALVES DIAS**  
**"Escola Superior de Comandantes"**  
 Criada pela Lei Estadual (MA) nº 5.657 de 26/04/1993 e transformada em Unidade de Ensino Superior por meio da Lei 9.658 de 17 de julho de 2012.

---

São Luís - MA, 06 de janeiro de 2022.

**Ofício nº 08/2022 – CA/APMGD**

**Do Cel. QOPM Comandante da APMGD**  
**Ao Cel. QOPM Comandante do CPAM Norte**  
**Assunto: Monografia/ Solicitação**

Prezado Comandante,

Como forma de subsidiar o trabalho monográfico do Cad. PM 13/18 ANDERSSON DENNER SOUSA PONTES, do 4º ano do CFO, com o título **"CONDUÇÃO DE VEÍCULOS DE EMERGÊNCIA: capacitação de policiais militares do Comando de Policiamento de Área Metropolitana Norte"** solicito-vos os bons préstimos no sentido de autorizar o aluno a aplicar um questionário para os policiais que desempenham função de motorista nas viaturas operacionais nos batalhões subordinados a este Comando.

Atenciosamente,



**Cel. QOPM Anderson Fernando Holanda Maciel**  
 Comandante da APMGD  
 Cel. QOPM Anderson Fernando Holanda Maciel  
 Comandante da APMGD

RECIBO  
 06.01.22  


---

Avenida Jerônimo de Albuquerque, 5/N – Caiçás, São Luís-MA, Fone/fax: (98) 3268-6766 ajpm.msa@lj.com.br

ANEXO B – OFÍCIO nº 09/2022 – CA/APMGD – SOLICITA INFORMAÇÕES SOBRE O CCVE NA PMMA





**ESTADO DO MARANHÃO**  
**SECRETARIA DE ESTADO DA SEGURANÇA PÚBLICA**  
**POLÍCIA MILITAR DO MARANHÃO**  
**DIRETORIA DE ENSINO**  
**ACADEMIA DE POLÍCIA MILITAR GONÇALVES DIAS**  
*"Escola Superior de Comandantes"*  
 Criada pela Lei Estadual (MA) nº 5.657 de 25/04/1993 e transformada em Unidade de Ensino Superior por meio da Lei 9.656 de 17 de julho de 2012.

---

São Luís - MA, 06 de janeiro de 2022.

POLÍCIA MILITAR DO MARANHÃO  
 DIRETORIA DE ENSINO  
 RECEBIDO EM: 06/01/22  
 As 13 h. 42  
Sol. PM Marcelo  
 Recebido em Mat.

Do Cel. QOPM Comandante da APMGD  
 Ao Cel. QOPM Diretor de Ensino  
 Assunto: Monografia/ Solicitação

Prezado Diretor,

Como forma de subsidiar o trabalho monográfico do Cad. PM 13/16 ANDERSSON DENNER SOUSA PONTES, do 4º ano do CFO, com o título **"CONDUÇÃO DE VEÍCULOS DE EMERGÊNCIA: capacitação de policiais militares do Comando de Policiamento de Área Metropolitana Norte"** solicito-vos os bons préstimos no sentido de solicitar a ementa da disciplina CCVE – Curso de Condução de Veículos de Emergência, ministrada nos cursos de formação desta instituição, assim como a relação de policiais militares desta instituição cadastrados junto ao órgão de trânsito que estão autorizados a ministrar tal disciplina.

Atenciosamente,



Cel. QOPM Anderson Emanuel Holanda Maciel  
 Comandante da APMGD  
 Cel. QOPM Anderson Emanuel Holanda Maciel  
 Comandante da APMGD

---

Avenida Jerônimo de Albuquerque, S/N – Calhau, São Luís-MA. Fone/Fax: (98) 3268-6780 apm.ma@ig.com.br

ANEXO C – OFÍCIO nº 10/2022 – CA/APMGD – SOLICITA DADOS SOBRE LEVANTAMENTO ESTATÍSTICO DE ACIDENTES ENVOLVENDO VIATURAS





**ESTADO DO MARANHÃO**  
**SECRETARIA DE ESTADO DA SEGURANÇA PÚBLICA**  
**POLÍCIA MILITAR DO MARANHÃO**  
**DIRETORIA DE ENSINO**  
**ACADEMIA DE POLÍCIA MILITAR GONÇALVES DIAS**  
**"Escola Superior de Comandantes"**  
 Criada pela Lei Estadual (MA) nº 5.657 de 26/04/1993 e transformada em Unidade de Ensino Superior por meio da Lei 9.858 de 17 de julho de 2012.

---

São Luís - MA, 06 de janeiro de 2022.

**Ofício nº 10/2022 – CA/APMGD**

**Do Cel. QOPM Comandante da APMGD**  
**Ao Cel. QOPM Diretor de Apoio Logístico**  
**Assunto: Monografia/ Solicitação**

Prezado Diretor,

Como forma de subsidiar o trabalho monográfico do Cad. PM 13/18 ANDERSSON DENNER SOUSA PONTES, do 4º ano do CFO, com o título **"CONDUÇÃO DE VEÍCULOS DE EMERGÊNCIA: capacitação de policiais militares do Comando de Policiamento de Área Metropolitana Norte"** solicito-vos os bons préstimos no sentido de autorizar o levantamento estatístico do número de viaturas operacionais dos batalhões subordinados ao CPAM Norte que se envolveram em acidentes durante os anos de 2019 a 2021, por meio de documentos que apresentem tais estatísticas.

Atenciosamente,



Cel. QOPM Anderson Fernando Holanda Maciel  
 Comandante da APMGD  
CE 2019 Anderson Fernando Holanda Maciel  
 Comandante da APMGD

Recebido em:  
20/01/2022

---

Avenida Jerônimo de Albuquerque, S/N – Caiçã, São Luís-MA, Fone/fax: (98) 3266-6766 apm.ma@ig.com.br

RECEBIDO

EM 06 DE 01 DE 2022 AS 13:30

SÓ A DUPLICA TEM VALOR

ANEXO D - OFÍCIO nº 023/2022 – DE/CFAP – ENCAMINHA EMENTA E MATERIAL DIDÁTICO DO CURSO DE CCVE SOLICITADO



ESTADO DO MARANHÃO  
SECRETARIA DE ESTADO DA SEGURANÇA PÚBLICA  
POLÍCIA MILITAR DO MARANHÃO  
DIRETORIA DE ENSINO  
CENTRO DE FORMAÇÃO E APERFEIÇOAMENTO DE PRAÇAS

Criado pela Lei Estadual nº 1.002, de 09/12/1974 – End. BR 115, KM 3, Teresid

São Luís - MA, 25 de janeiro de 2022.

Ofício nº 023/2022 – DE/CFAP

**Do** Ten Cel QOPM Comandante do CFAP  
 **Ao** Sr. Cel QOPM Diretor de Ensino da PMMA  
**Assunto:** Envio de Documentos  
**Anexo:** Ementa e Módulos de CCVE

Senhor Diretor,

Em resposta ao Memorando nº 002/2022 – DE, de 06 de janeiro de 2022, encaminho a Vossa Senhoria a documentação solicitada pelo Cad PM 13/18 Anderson Denner Sousa Pontes, do 4º ano do CFO, com vistas a subsidiar o trabalho monográfico do mesmo. Contudo, esta Casa de Ensino está em processo de credenciamento de instrutores.

Respeitosamente,

Ten Cel QOPM **Washington Luís Gaspar** Matos  
Comandante do CFAP

**No impedimento:**

Ten Cel QOPM **Jailson** de Andrade Santos  
Sub – Comandante do CFAP

## ANEXO

<b>CURSO DE FORMAÇÃO DE SOLDADOS PM</b>		
<b>Missão Policial (Técnica Policial)</b>		
<b>DISCIPLINAS</b>	<b>Carga Horária</b>	<b>EMENTAS</b>
<b>MANUTENÇÃO PREVENTIVA E CONDUÇÃO DE VEÍCULOS POLICIAIS</b>	20	Manutenção preventiva e corretiva; Direção Defensiva; Legislação de Trânsito; Emboscada e contra emboscada;
<b>CURSO REGULARES (CAS, CEFS E CEFC)</b>		
<b>Missão Policial (Técnica Policial)</b>		
<b>DISCIPLINAS</b>	<b>Carga Horária</b>	<b>EMENTAS</b>
<b>CONDUÇÃO DE VEÍCULO DE EMERGÊNCIA.</b>	40	Legislação de trânsito; Direção Defensiva; Noções de Primeiros Socorros; Relacionamento Interpessoal e Convívio Social no Trânsito; Manutenção preventiva e corretiva.