

Parceria, educação e fiscalização no melhoramento do transporte regional e no combate à criminalidade¹

Pedro Norberto de Melo Souza

Pedro Norberto de Melo Souza é graduado com curso de especialização em Programação do Ensino de Matemática pela Universidade de Pernambuco, policial rodoviário federal e professor da Faculdade de Ciências Aplicadas e Sociais de Petrolina – Facape. É vereador no município de Petrolina na legislatura 2004-2008.

✉ pedro.norberto@dprf.gov.br / pedronorberto@uol.com.br

Resumo

Diante da falta de transporte eficiente para a população, dos altos índices de acidentes de trânsito, dos registros de casos de criminalidade e das cobranças sobre o órgão policial para solução eficiente dos problemas, foram desenvolvidas ações que, além de melhorarem a qualidade de um serviço prestado à sociedade, diminuíram os índices de criminalidade e o número de acidentes nas rodovias e devolveram a credibilidade necessária ao órgão policial perante a sociedade.

Palavras-Chave

Criminalidade. Educação. Acidente de trânsito. Transporte. Parceria.

O presente texto refere-se à experiência de prática policial desenvolvida entre final de 2003 e meados de 2005. Entende-se que um órgão policial não é meramente repressor e que pode e deve oferecer à comunidade, além das medidas de segurança, uma série de ações de cidadania, inclusive em conjunto com outras entidades, agindo dessa forma preventivamente. Além disso, a aproximação das polícias aos cidadãos da comunidade a que ela serve significa uma junção de forças que culminará com a facilitação na resolução dos problemas sociais, aí incluídos os de segurança pública. Com esse entendimento, a delegacia de Polícia Rodoviária Federal de Petrolina buscou, no período em estudo, possibilitar o diálogo entre a polícia e a comunidade para levantar os principais anseios da sociedade e traçar, em conjunto, as metas que proporcionassem atingir o objetivo almejado por todos, ou seja, o surgimento de ações eficientes de combate à falta de segurança, refletida nos constantes acidentes de trânsito e nas ocorrências criminosas como tráfico de drogas, assaltos à margem das rodovias, entre outras. Com isso o órgão policial foi além e implantou medidas de educação, ajudando a implantar ações que não só amenizaram as ocorrências de criminalidade e de acidentes de trânsito, como também contribuíram para melhorar o serviço de transporte de passageiros de toda uma região.

Caracterização da região

Para o desenvolvimento dos trabalhos, que envolveriam a princípio reuniões preliminares de planejamento e palestras educativas, foi tomada como base central a delegacia da Polícia Rodoviária Federal do município de Petrolina-PE, englobando os municípios vizinhos, além de serem estendidas as ações aos municípios da circunscrição da delegacia de Salgueiro-PE. Dessa forma, a região alcançada ficou composta por dez municípios do interior de Pernambuco: Afrânio, Dormentes, Petrolina, Lagoa Grande, Santa Maria da Boa Vista, Orocó, Cabrobó, Ouricuri, Araripina e Salgueiro.

De acordo com dados do IBGE, esses dez municípios somam um total aproximado de 600.000 habitantes. O maior deles é Petrolina, com uma população aproximada de 270.000 pessoas, cuja economia tem bases na agricultura irrigada, sendo um dos maiores produtores de uva e manga do país, chegando a exportar grande parte de sua produção. Para que se ter uma comparação, vale mencionar que o segundo maior município em termos populacionais é Araripina, com cerca de 76.000 habitantes.²

A malha viária que liga esses dez municípios é formada pelas rodovias BR 407, BR 428, BR 116, BR 316 e BR 232, somando um total aproximado de 800 km de rodovia, por

onde circula diariamente um grande número de veículos de todos os tipos.

Cobrindo toda essa extensão de rodovia, a Polícia Rodoviária Federal dispõe de duas delegacias – uma localizada em Petrolina e outra em Salgueiro. As circunscrições dessas delegacias estão assim limitadas: a de Petrolina engloba Afrânio, Dormentes, Petrolina, Lagoa Grande e Santa Maria da Boa Vista; e a de Salgueiro compreende Orocó, Cabrobó, Salgueiro, Ouricuri e Araripina.

Caracterização dos problemas

Carência de transporte regular para a população

Alguns dados foram levantados para que fosse realizado um planejamento prévio das ações. Inicialmente, verificou-se que, servindo a toda essa população dos dez municípios, havia somente três linhas regulares de ônibus com itinerários diferentes, de forma que cada uma fazia a cobertura de alguns desses municípios. Os deslocamentos eram realizados em alguns horários do dia, ficando várias fases do dia sem a cobertura das linhas regulares de ônibus. Havia também outras linhas que passavam nos municípios em questão, mas não faziam o embarque de passageiros.

Diariamente, grande parte dessa população necessita se deslocar de um município para outro. Entre essas localidades, Petrolina exerce um papel relevante, com sua economia baseada na fruticultura irrigada, principalmente a grande produção de manga e uva. É o maior município do Vale do São Francisco, região responsável por mais de 90% das exportações brasileiras de uvas finas e mangas. Possui, ainda, o segundo

maior aeroporto do Estado de Pernambuco e, como referência educacional, abriga universidades federal, estadual e autarquia municipal, escolas técnica e agrotécnica federal, unidades de ensino do Senai, Sesi, Sesc, Senac e Sest/Senat. Entre suas atrações turísticas, destaca-se o “*bodódromo*”, local estruturado por mais de dez restaurantes ao ar livre, onde os visitantes podem apreciar a carne de bode assada na brasa, um dos pratos típicos da região. Seu *shopping center*, clínicas médicas, batalhões de Polícia Militar, Exército e Corpo de Bombeiros complementam o conjunto de infraestrutura econômica e social da cidade. Dada essa importância econômica, observou-se que mais de 4.000 pessoas se deslocavam, por dia, para Petrolina.

Percebeu-se, dessa forma, que um dos problemas vivenciados por essa população era a carência de transporte para o atendimento da grande demanda gerada diariamente, ocasionando o surgimento do conhecido transporte alternativo ou complementar de passageiros, como, aliás, também é costume em diversas localidades do país.

Precariedades do sistema de transporte alternativo de passageiros

Diante da necessidade de suprir a ausência do transporte regular de passageiros que permitisse o deslocamento eficiente da população entre os municípios circunvizinhos, foi criado o sistema de transporte alternativo de passageiros. Atualmente a nomenclatura adotada pelos transportadores é “transporte complementar de passageiros”.

Normalmente, o transporte alternativo era realizado em veículos do tipo Kombi, Besta, Van, F 1000, F 4000, D 10, Veraneio, sendo

inclusive transportadas pessoas no compartimento de carga de alguns veículos. Atualmente, o transporte de passageiros no compartimento de carga na região estudada é cada vez menos comum, porém, não se pode negar sua existência.

O transporte era desenvolvido de forma desordenada, sendo utilizados veículos que, em sua maioria, não atendiam às normas de segurança no trânsito, ou mesmo com condutores que não eram devidamente habilitados. Não havia controle de fluxo ou de horários por parte dos transportadores. Com isso, a população, que já sofria com a carência das linhas regulares de ônibus, era obrigada a fazer uso de um transporte alternativo que também não tinha condições de prestar um serviço adequado. As pessoas que se deslocavam com frequência e cujos horários não coincidiam com os ônibus regulares não podiam se programar confiando nos veículos alternativos, dada sua falta de regularidade de horários ou de cumprimento do trajeto em tempo hábil. Também havia quase sempre a possibilidade de a viagem ser interrompida por conta de problemas mecânicos ou pela constatação de irregularidades nos veículos pela fiscalização de trânsito.

Para o levantamento das informações sobre as condições dos veículos e de seus condutores, concluiu-se que o diagnóstico a partir dos dados extraídos das multas emitidas pelo órgão policial e de outros registros oficiais não seria confiável, visto que grande parcela desses veículos de transporte alternativo não era atingida pela fiscalização. Por estarem sabidamente irregulares, seus motoristas buscavam maneiras de burlar a fiscalização, transitando por estradas

clandestinas, de modo a evitar a área sob circunscrição da Polícia Rodoviária Federal. Os que não escapavam eram devidamente penalizados e aqueles que não buscavam evadir da fiscalização encontravam-se em situação regular quanto às condições de segurança dos veículos e a regularidade de seus condutores.

Portanto, apenas uma pequena parcela dos veículos e condutores envolvidos era alvo da estatística oficial do órgão policial.

Assim, decidiu-se elaborar um questionário para ser respondido pelos proprietários e condutores de veículos de transporte alternativo. Para dar a ideia de espontaneidade e se obter o máximo de veracidade nas respostas, os questionários eram compostos por poucas perguntas em linguagem simples e não apresentavam qualquer identificação de sua origem ou do entrevistado, bem como de seu veículo. A intenção era não passar a imagem de que se tratava de uma pesquisa feita pela polícia para identificar irregularidades dos veículos e dos motoristas, o que poderia inibi-los a participar da pesquisa ou mesmo de dar respostas confiáveis. Foram distribuídos 300 questionários, dos quais 74 foram respondidos.

A Carteira Nacional de Habilitação é o único documento que autoriza alguém a dirigir veículo automotor. A constatação de que 41% dos que responderam o questionário não possuíam esse documento já pode ser considerada uma situação grave, ainda mais se tratando de um grupo de entrevistados que são motoristas por profissão. Somando-se a esse fato os 82% de veículos que transitavam com documentação em atraso, verifica-se que as duas principais normas

Tabela 1 Resultados da pesquisa realizada com condutores de transporte alternativo de passageiros.

Área das Delegacias da Polícia Rodoviária Federal de Petrolina e Salgueiro-PE⁽¹⁾ – 2004

| Questões | Em porcentagem | |
|--|----------------|------|
| | Sim | Não |
| Você possui carteira de habilitação? | 59,0 | 41,0 |
| Seu veículo possui os equipamentos obrigatórios de segurança? | 20,0 | 80,0 |
| Atualmente a documentação do seu veículo está em dia? | 18,0 | 82,0 |
| Seu veículo já apresentou defeito interrompendo a viagem? | 15,0 | 85,0 |
| Você já teve seu veículo apreendido pela polícia durante uma viagem? | 23,0 | 77,0 |
| Você faz suas viagens sempre nos mesmos horários? | 8,0 | 92,0 |
| Algum passageiro já reclamou por ter chegado atrasado ao seu destino? | 45,0 | 55,0 |
| Você já se envolveu em acidente de trânsito durante a viagem (mesmo que não tenha feito registro)? | 28,0 | 72,0 |
| Você costuma disputar passageiro com seus companheiros? | 86,0 | 14,0 |

(1) Englobam os municípios: Afrânio, Dormentes, Petrolina, Lagoa Grande, Santa Maria da Boa Vista, Orocó, Cabrobó, Ouricuri, Araripina e Salgueiro.

Fonte: Questionário aplicado pelo autor aos proprietários e condutores de veículo de transporte alternativo, entre janeiro e fevereiro de 2004.

de regularidade dos motoristas e dos veículos estavam sendo abertamente descumpridas, dado esse agravado por serem veículos utilizados para o transporte de pessoas e dirigidos por motoristas não capacitados para tal atividade.

A não-observância das normas de segurança para os veículos foi um dado que chamou a atenção: 80% dos veículos não possuíam os equipamentos obrigatórios de segurança e 15% das viagens já haviam sido interrompidas por defeito mecânico nos carros, o que revelou o risco ao qual estavam expostos os passageiros no que se refere tanto à segurança no trajeto como à interrupção da viagem sem chegar ao seu destino final. Em contrapartida, apenas 23% dos veículos irregulares já tinham sido apreendidos pelas fiscalizações policiais. Em conversas informais

foi possível obter algumas informações que não constavam no questionário da pesquisa, como, por exemplo, o fato de os motoristas usarem várias estratégias para escapar da fiscalização e o tipo de equipamento ausente ou o defeito mecânico apresentado na maioria dos casos. Pneus lisos, mau funcionamento do sistema de freios e excesso de lotação foram as principais infrações de trânsito reveladas.

O risco durante os deslocamentos era aumentado pela disputa por passageiros: 86% dos motoristas costumavam disputar passageiros com seus companheiros, normalmente excedendo os limites de velocidade e realizando ultrapassagens em locais proibidos para chegarem primeiro aos pontos onde as pessoas aguardavam transporte.

A realização de transporte alternativo de forma desordenada ficou demonstrada pelos 92% de motoristas que afirmaram não obedecer a horários regulares em suas viagens, tendo como consequência 45% de reclamações dos passageiros pelos atrasos para cumprimento dos percursos.

Infrações de trânsito e acidentes

As respostas aos questionários revelaram a frequência dos acidentes de trânsito envolvendo os veículos de transporte alternativo de passageiros, muitos dos quais omitidos pelo não registro do necessário Boletim de Acidente de Trânsito. Entre os respondentes, 28% já haviam se envolvido em acidentes de trânsito e não tiveram a preocupação de requisitar registro e atendimento por parte do órgão policial competente. Na realidade era melhor evadir-se do local para evitar contato com o órgão policial. Segundo os motoristas, o risco dos acidentes aumentava pelo fato de os veículos, em sua quase totalidade, não observarem as normas de segurança e não apresentarem os itens obrigatórios, tais como pneus em condições de trafegabilidade e tacógrafo, além de mau funcionamento do sistema de freios e de iluminação, etc. Destaca-se que a falta de carteira de habilitação adequada para seus motoristas era quase uma constante, verificada para 41% de motoristas que responderam ao questionário

A insegurança também era aumentada pela disputa por passageiros ao longo da rodovia, fazendo com que muitos motoristas exagerassem na velocidade para conseguir o maior número de passageiros que pudessem, conforme afirmaram 86% dos entrevistados.

Além dos dados levantados por meio dos questionários, outras informações foram coletadas informalmente, em conversas individuais com os motoristas. Mesmo sem fazer registro estatístico, foi possível listar as várias infrações de trânsito cometidas em todo o trajeto, das quais se destacam:

Art. 230 II - Conduzir o veículo transportando passageiros em compartimento de carga, salvo por motivo de força maior, com permissão da autoridade competente e na forma estabelecida pelo CONTRAN;

Art. 230 XIV - Conduzir o veículo com registrador instantâneo inalterável de velocidade e tempo viciado ou defeituoso, quando houver exigência desse aparelho;

Art. 231 VII - Transitar com o veículo com lotação excedente;

Art. 231 VIII - Transitar com o veículo efetuando transporte remunerado de pessoas ou bens, quando não for licenciado para esse fim, salvo casos de força maior ou com permissão da autoridade competente.³

Criminalidade

As ocorrências de criminalidade nessa extensão viária foram constatadas a partir de queixas prestadas pelas vítimas e pelos noticiários locais, que quase diariamente davam conta de assaltos, prisões, casos de exploração sexual e apreensões de drogas. O jornal *Gazeta do São Francisco*, que tem circulação regional, por vezes registrou em suas edições o acontecimento de algumas dessas ocorrências:

Motorista é assaltado quando ia pegar sulanqueiros. Motorista há 22 anos, Júlio Andrade Moreira sofreu um susto no último final de semana

quando fazia uma viagem para a cidade de Caruaru. Ele conta que foi contratado para fazer um frete de Petrolina a Caruaru e quando chegou nas imediações de Orocó, trecho da BR 428, foi surpreendido por uma quadrilha de assaltantes (edição 275, de 23 a 25 de janeiro de 2003).

Exploração sexual de adolescentes acontece nas principais rodovias do país. A exploração sexual de crianças e adolescentes acontece nas rodovias mais estratégicas para a economia do país, revela a primeira fase do levantamento *Exploração de Crianças e Adolescentes no Brasil*, realizado pelo Inspetor da Polícia Rodoviária Federal, Junie Penha (edição 412, de 25 a 26 de maio de 2004).

PM apreende 210 kg de maconha em Lagoa Grande. Policiais Militares do 5º Batalhão de Petrolina apreenderam cerca de 210 quilos de maconha, em Lagoa Grande, na quarta-feira. A maior parte da droga estava acondicionada em sacos de aproximadamente 10 quilos [...] A PM também apreendeu 3 espingardas (edição 420, de 12 a 14 de junho de 2004).

Eram muito comuns os registros de assaltos a ônibus de passageiros e a veículos de passeio. Devido ao seu grande número e à frequência de seus deslocamentos, os veículos de transporte alternativo de passageiros eram alvos fáceis das ocorrências de criminalidade: ou eram vítimas de assaltos na margem das rodovias, ou eram utilizados por alguns motoristas ou passageiros para o transporte de drogas, visto que transitavam pela região apelidada como “polígono da maconha”.⁴ Atualmente, graças às ações policiais realizadas, essas ocorrências criminosas não acontecem com a mesma frequência com que se registravam anteriormente.

Como exemplo de ações bem-sucedidas, tem-se a criação dos Grupos de Operações Es-

peciais da Polícia Rodoviária Federal, a exemplo do NOE – Núcleo de Operações Especiais, com atuação em todo o Estado de Pernambuco, que de maneira sistemática realiza operações na área do sertão do estado, com cães farejadores e apoio aéreo. Da experiência do NOE, surgiram, no âmbito das delegacias regionais, as equipes do GAP – Grupo de Apoio ao Posto, compostas por policiais especializados no combate a casos de criminalidade, atuando isoladamente ou em conjunto com o efetivo dos postos de fiscalização. Na área do sertão de Pernambuco há o GAP-7, da Delegacia Regional de Salgueiro, e o GAP-8, da Delegacia Regional de Petrolina, ambos com eficiente atuação.

No âmbito da Polícia Militar do Estado de Pernambuco, inicialmente, em meados de 1994, a CIOE – Companhia Independente de Operações Especiais foi deslocada da capital para o sertão do estado, para patrulhar e coibir casos de criminalidade em áreas pontuais. Com o retorno da CIOE para a capital e com base nos seus resultados positivos de combate à criminalidade, surgiu a CIOSAC – Companhia Independente de Operações e Sobrevivência em Área da Caatinga, que utiliza técnicas especiais de combate à criminalidade nesta área.

De maneira programada, acontecem operações conjuntas envolvendo a Polícia Rodoviária Federal, a Polícia Federal, a Polícia Militar e a Polícia Civil.

Cobranças da sociedade

Diante de tantas ocorrências de insegurança no trânsito e de casos de criminalidade, eram constantes as cobranças sobre o órgão policial, por parte de diversos segmentos da sociedade

e da imprensa regional, sempre destacando a omissão do poder público competente.

Portanto, concluiu-se que as ações a serem implementadas deveriam ter como foco os seguintes tópicos: organização do sistema de transporte alternativo de passageiros, inclusive com o melhoramento dos veículos utilizados fazendo a capacitação e regularização de seus condutores; redução do número de acidentes de trânsito; e combate às práticas criminosas. Além disso, era fundamental informar amplamente as ações desenvolvidas à população, por meio dos órgãos de imprensa regional, para que se pudesse afastar a falsa impressão de omissão por parte do órgão policial competente.

As ações práticas e seus resultados

Inicialmente, a Polícia Rodoviária Federal buscou organizar algumas reuniões com os proprietários e motoristas dos veículos de transporte alternativo. As reuniões tinham o objetivo de aproximá-los do órgão policial, dando-lhes oportunidade para fazerem sugestões e tecerem críticas que viessem a colaborar com a montagem das ações. Foram realizadas palestras ministradas pelos próprios policiais e direcionadas aos proprietários e condutores dos veículos de transporte alternativo, com o objetivo de mostrar a urgente necessidade da mudança de comportamento por parte dos mesmos, para que fosse feita uma perfeita parceria com o órgão policial, resultando no melhoramento do desenvolvimento das atividades de ambos. Nas reuniões preliminares, foram definidas responsabilidades para as partes envolvidas.

Aos proprietários e condutores, caberia a regularização de seus veículos, com a necessária

instalação dos itens de segurança. Isso contribuiria para minimizar os riscos dos acidentes de trânsito, bem como evitar os transtornos em uma fiscalização quando da constatação das irregularidades nos veículos. Também era necessária a regularização da documentação dos veículos, uma vez que o licenciamento anual em atraso, além de infringir o art. 230, inciso V do Código de Trânsito Brasileiro, gerando multa e apreensão do veículo, também poderia criar problemas de ordem indenizatória, para recebimento do prêmio do seguro obrigatório DPVAT - Danos Pessoais Causados por Veículos Automotores de Via Terrestre.⁵

A renovação gradativa da frota – outra meta traçada –, a princípio, foi considerada, por alguns proprietários, de difícil execução, já que a única renda provinha das viagens que realizavam e, num primeiro momento, eles acreditavam não poder arcar com os custos de aquisição de outro veículo. Todavia, pouco tempo foi suficiente para que os proprietários de veículos constatassem que, a partir da organização e da melhor prestação dos serviços, haveria incremento em sua renda mensal, o que poderia proporcionar, mesmo que em longo prazo, a renovação de sua frota, com aquisição de veículos mais novos e mais adequados ao tipo de transporte que realizam.

A organização do grupo de proprietários e motoristas de transporte alternativo de passageiros proporcionaria uma melhor prestação dos serviços e o aumento na clientela, resultando em crescimento no faturamento. Também seria possível aumentar o poder de barganha junto a fornecedores de pneus, peças, combustível e oficinas prestadoras de serviços para os veículos, reduzindo os custos com esses itens. A demonstração da or-

ganização e a melhor prestação dos serviços passariam à sociedade a confiança necessária para usar regularmente o serviço de transporte alternativo de passageiros. Dessa forma, ter-se-ia, de um lado, a redução de custos e, de outro, o aumento no faturamento. Portanto, seria importante também que fosse feita a organização interna do funcionamento do sistema de transporte, para possibilitar uma melhor prestação do serviço à sociedade.

Dessa forma, as Associações dos Transportes Alternativos de Passageiros se fortaleceram e atualmente são 13 associações registradas que cobrem a região em estudo, além de outras que surgiram mais recentemente e que atendem outras áreas. Cada uma responde por um itinerário e é composta por um número determinado de associados, que são os proprietários e motoristas dos veículos de transporte alternativo. Elas têm estatuto próprio e regras definidas que devem ser observadas pelos associados. Pelo termo de acordo firmado entre empresas regulares, municípios e associações de transporte alternativo, somente estão autorizados a realizar o serviço de transporte de passageiros os veículos pertencentes às respectivas associações, de acordo com o itinerário que desenvolvem. Naturalmente os sócios ausentes perceberam as vantagens de estarem vinculados e serem participantes de um empreendimento que era visto, por uma parte da sociedade e até por autoridades, com descaço e discriminação, sendo submetidos a “situações de maus tratos e equiparação do profissional motorista a marginais”, de acordo com relato do senhor Antônio José de Araújo Sobrinho, presidente da Astral – Associação Sertaneja dos Transportadores Complementares e Alternativos de Passageiros. Daí a necessidade de que houvesse mudança de postura por parte dos profissionais envolvidos, para que

essa mudança passasse a transmitir confiança à sociedade e aos órgãos policiais.

Atualmente são mais de 450 veículos associados, sendo que em cada um há pelo menos duas pessoas trabalhando, o que significa mais de 900 empregos diretos, além dos fiscais dos pontos e vendedores ambulantes que comercializam lanches. Assim, o segmento é responsável pela renda de mais de 1.000 famílias. Por si só, esse número de pessoas empregadas já é responsável pela redução dos casos de criminalidade, uma vez que as oportunidades de trabalho oferecem ao cidadão a opção de sustento com dignidade, distanciando-o da possibilidade de envolvimento em práticas criminosas. São cerca de 4.000 pessoas transportadas diariamente. Pode-se afirmar que a economia da região tem sua dependência nesse sistema de transporte de passageiros.

A instalação dos principais itens de segurança era condição interna dos grupos para que os mesmos pudessem ser liberados pelos seus fiscais para fazerem as viagens. Apesar de não ser regra geral, mas já se podia observar que alguns motoristas começavam a evitar a disputa por passageiros à margem da rodovia, fazendo seu percurso de maneira mais segura e cumprindo um itinerário previamente definido.

Algumas regras foram traçadas pelos próprios grupos como forma de haver mais cuidado por parte dos mesmos no desenvolvimento de seu trajeto. Passou-se a não mais se admitir a condução dos veículos por motorista inabilitados.

À Polícia Rodoviária Federal caberia a capacitação dos proprietários e condutores dos veículos, com o oferecimento de cursos de legislação

de trânsito, direção defensiva e noções de primeiros socorros, além da fiscalização rotineira para a constatação do cumprimento das normas de trânsito. As aulas foram ministradas nas dependências da delegacia da Polícia Rodoviária Federal de Petrolina, com a participação ativa de mais de 600 pessoas. Foram abordados os direitos e deveres de cada um no trânsito e, principalmente, as questões da direção segura, objetivando com isso evitar a ocorrência de acidentes. Também foram incluídas no currículo as disciplinas de noções de associativismo e de boas maneiras para proporcionar um melhor atendimento a seus clientes. A adesão à capacitação era voluntária, porém, os próprios envolvidos perceberam a importância desse momento para o seu melhoramento profissional, criando com isso uma obrigação natural de sua participação.

Ficou estabelecido em acordo verbal, firmado entre a Polícia Rodoviária Federal e as associações de transporte alternativo de passageiros, que todos os veículos envolvidos seriam submetidos à vistoria junto à Polícia Rodoviária Federal, para que fossem verificadas suas condições e equipamentos de segurança, assim como sua regularização documental e de seus condutores. Neste ponto específico, verificou-se que mais de 300 condutores voluntariamente se dirigiram à delegacia de Polícia Rodoviária Federal para apresentarem seus veículos para fiscalização, sendo esta uma situação inusitada, visto que o comportamento anterior era fugir da fiscalização, já que sempre apresentavam um grande número de infrações de trânsito. As vistorias eram realizadas por Policial Rodoviário Federal, que, após a inspeção, emitia um parecer a respeito dos itens verificados, o que era exigido pelos fiscais das associações para a liberação das

viagens. Os itens reprovados eram anotados na ficha do veículo para que oportunamente fosse reapresentado para nova vistoria, com vistas à aprovação para sua circulação.

Pensando em ações para o combate a casos de criminalidade, a Polícia Rodoviária Federal aproveitou-se dos momentos de encontro nas reuniões, nos cursos e nas vistorias, para adotar medidas de monitoramento futuro. O que para os condutores era apenas uma coleta de dados para controle de realização dos cursos e das vistorias, para a polícia era a oportunidade para a montagem de um banco de dados detalhado, contendo informações a respeito do veículo, tais como placa, tipo, ano de fabricação, número de passageiros, percurso que realizava, entre outras. Também foram coletados os dados de seus proprietários e condutores, tais como nome, endereço, número de telefone, idade, categoria e data de validade da carteira de habilitação. Esse banco de dados possibilitou ao órgão policial ter o conhecimento da situação de todos os veículos de transporte alternativo que circulavam no trecho, sendo possível desenvolver ações pontuais para o combate aos assaltos à margem da rodovia. Assim, em qualquer ocorrência criminosa ou de acidente envolvendo um desses veículos, era possível saber se o mesmo havia sido submetido à vistoria e se estava em condições de trafegabilidade. Com relação ao seu condutor, podia-se localizá-lo em sua residência, por exemplo, caso houvesse necessidade de fazer maior esclarecimento acerca de alguma ação criminosa envolvendo seu veículo. Isso inibiu o cometimento de ação criminosa por parte dos proprietários e condutores infiltrados nas associações com esse fim, reduzindo os índices de criminalidade que até então eram registrados.

Contudo, destaca-se que apenas poucos casos de criminalidade podiam realmente ser atribuídos a alguns motoristas; os demais, em sua maioria, eram cometidos por passageiros ou por pessoas estranhas e, diante das constantes ações policiais, também tiveram sua prática reduzida.

Todas essas ações foram exaustivamente expostas à sociedade, graças à parceria firmada entre o órgão policial e a imprensa regional. Durante a realização dos cursos, foi feito convite à imprensa para a cobertura das atividades e sua devida propagação. Além de tornarmos públicas as ações para mudarmos a falsa imagem de omissão por parte do órgão policial, os transportadores também tinham a oportunidade de divulgar as ações positivas para o melhoramento do sistema de transporte alternativo de passageiros.

Conclusão

Não se pode afirmar que a presente experiência foi, por si só, responsável pelas mudanças de comportamento e pelo avanço facilmente veri-

ficado no sistema de transporte alternativo ou complementar de passageiros na região. Já havia uma tendência natural para que um sistema precário evoluísse para os padrões aceitáveis em que se encontra nos dias de hoje. A própria sociedade, apesar da necessidade de deslocamento, se mostrava também cada vez mais exigente e os profissionais envolvidos já percebiam a necessidade de evoluírem seu nível de prestação de serviços.

O que o órgão policial fez foi se juntar a essa tendência e oferecer o aval, oficializando ações e se mostrando parte importante do processo de mudança, agindo de forma preventiva e cooperativa. Dessa forma, a partir de um problema social que interferia na segurança das pessoas de uma grande região e envolvia diretamente o órgão policial, sendo este inclusive mal interpretado pela sociedade como se estivesse se omitindo, foram desenvolvidas as ações que, além de melhorarem a qualidade de um serviço prestado à sociedade, diminuíram os índices de criminalidade e o número de acidentes nas rodovias e devolveram a credibilidade necessária ao órgão policial perante a sociedade.

1. *Agradecimentos ao inspetor Dirceu, na ocasião, chefe do Núcleo de Operações da delegacia e atualmente instrutor do Departamento de Polícia Rodoviária Federal; a todo o efetivo da delegacia de Polícia Rodoviária Federal de Petrolina; ao amigo Araújo (Antonio José de Araújo Sobrinho), presidente da Astral - Associação Sertaneja dos Transportadores Complementares e Alternativos de Passageiros, pelas sugestões e incentivo aos seus companheiros de estrada; ao jornal Gazzeta do São Francisco; à TV Grande Rio, afiliada Rede Globo em Petrolina; a Joelson Moraes - Creative Design Petrolina; e a todos que, de uma maneira ou de outra, contribuíram para o sucesso de nossas atividades.*
2. *Fonte: IBGE, com data de referência em 1º de abril de 2007.*
3. *Lei 9.503/97 que institui o Código de Trânsito Brasileiro.*
4. *A região ficou conhecida como polígono da maconha em virtude do grande número de terras utilizadas para o plantio da erva, algumas até irrigadas pelo Rio São Francisco.*
5. *O DPVAT - Seguro de Danos Pessoais Causados por Veículos Automotores de Via Terrestre é o seguro obrigatório, criado pela Lei 6.194/74, que garante indenização às vítimas de acidentes causados por veículos terrestres automotores*

Referências bibliográficas

ARAÚJO, M. C. de. **Crimes de trânsito**. Atualizado com a Lei nº 10.259/01 (Juizado Especiais Estaduais e Federais). Belo Horizonte: Mandamentos, 2004.

BRASIL, **Código de Trânsito Brasileiro**: instituído pela Lei 9.503, de 23/9/97. 3ª ed. Brasília: Denatran, 2007.

GAZZETA DO SÃO FRANCISCO. Edição 275, Petrolina: Gazzeta Editora, 23 a 25 de janeiro de 2003.

_____. Edição 395, Petrolina: Gazzeta Editora, 15 a 16 de abril de 2004.

_____. Edição 412, Petrolina: Gazzeta Editora, 25 a 26 de maio de 2004.

_____. Edição 420, Petrolina: Gazzeta Editora, 12 a 14 de junho de 2004.

LAZZARI, C.; WITTER, I. R. da R. (Orgs.). **Nova coletânea de legislação de trânsito**. 21ª ed. Porto Alegre: Editora Sagra Luzzato, 2003.

MARTINS, J. P. **A educação de trânsito** – campanhas educativas nas escolas. Belo Horizonte: Autêntica, 2004.

Parceria, educação e fiscalização no melhoramento do transporte regional e no combate à criminalidade

Pedro Norberto de Melo Souza

Resumen

Sociedades, educación y fiscalización en la mejora del transporte regional y en el combate a la criminalidad

Ante la falta de transporte eficiente para la población, los altos índices de accidentes de tráfico, los registros de casos de criminalidad y las exigencias sobre el órgano policial para la solución eficiente de los problemas, se desarrollaron acciones que, además de mejorar la calidad de un servicio prestado a la sociedad, disminuyeron los índices de criminalidad y el número de accidentes en las carreteras y devolvieron la credibilidad necesaria al órgano policial delante de la sociedad.

Palabras Llave: Criminalidad. Educación. Accidente de tráfico. Transporte. Sociedades.

Abstract

Partnership, education, and inspection in the improvement of regional transportation and in fighting crime

Faced by an absence of efficient transportation for the population, high traffic accident rates, records of criminal events and of demands to the police bodies to solve problems efficiently, actions were developed that in addition to improving the quality of a service provided to society, have reduced crime rates and the number of accidents on highways, and restored the required credibility to police organizations before society.

Keywords: Crime. Education. Traffic accident. Transportation. Partnership.