

UNIVERSIDADE FEDERAL DO TOCANTINS
CAMPUS DE ARAGUAÍNA
PÓS-GRADUAÇÃO LATU SENSU
SEGURANÇA VIÁRIA URBANA

MÁRCIO LOPES DA SILVA

**A POLÍCIA MILITAR DO ESTADO DO TOCANTINS E A SUA
RESPONSABILIDADE LEGAL PELA ORDEM E SEGURANÇA NO TRÂNSITO.**

ARAGUAÍNA
2016

MÁRCIO LOPES DA SILVA

**A POLÍCIA MILITAR DO ESTADO DO TOCANTINS E A SUA
RESPONSABILIDADE LEGAL PELA ORDEM E SEGURANÇA NO TRÂNSITO.**

Monografia apresentada como pré-requisito
para obtenção de título de pós-graduação em
Segurança Viária Urbana, sob orientação do
Professor, Mestre, Rogério dos Santos
Siqueira.

.

APROVADA EM ____/____/____

BANCA EXAMINADORA:

Prof. Rogério dos Santos Siqueira.
Mestre

Dimas José Batista
Doutor

Renilson Teixeira Galvão
Especialista

ARAGUAÍNA
2016

Dedico este trabalho à minha querida esposa,
Zenaide Sinhá Pessoa, que tanto tem me
auxiliado nessa caminhada acadêmica.

AGRADECIMENTOS

Primeiramente a Deus, por ter me permitido chegar ao fim dessa especialização, principalmente diante de tantas adversidades.

Ao Prof. Dimas José Batista pela paciência que teve conosco, haja vista a dificuldade que enfrentamos para conciliar as escalas de serviço com os dias de aula.

Ao meu pai, Manoel Lopes Wanderley, e à minha Luiza Lopes da Silva, pelas palavras de força e entusiasmo.

Aos professores que contribuíram com a formação do nosso conhecimento ao longo do curso.

Cada dia o trânsito complica-se mais; mas, a direção do Espírito Santo dá a sabedoria ao homem para sair da complicação do mundo.

Helgir Girodo

SILVA, Márcio Lopes da. **A Polícia Militar do Estado do Tocantins e a Sua Responsabilidade Legal Pela Ordem e Segurança no Trânsito**. 2016. 48 folhas. Trabalho de Conclusão de Curso de Especialização em Segurança Viária Urbana – Universidade Federal do Tocantins – Campus de Araguaína. Araguaína, 2016.

RESUMO

O presente trabalho foi elaborado a partir de uma pesquisa bibliográfica, tendo como objetivo apontar a responsabilidade da Polícia Militar do Estado do Tocantins no que concerne a sua atuação no trânsito. A justificativa para a escolha dessa árdua e entusiasmante atividade assenta-se na necessidade de fixação de fronteiras legais capazes de orientar os profissionais, civis e militares, que atuam nessa área tão vasta e tão complexa. O Trânsito no Brasil é um dos campos mais emblemáticos na atualidade, responsável por um grande número de mortos e feridos todos os anos, causando, além do prejuízo à vida, ao patrimônio e a integridade das pessoas, um impacto considerável, tanto na economia como na previdência social. Por outro lado, o Código de Trânsito Brasileiro que já beira aos vinte anos de existência ainda não conseguiu cumprir os seus objetivos, dentre eles a tão almejada segurança no trânsito. Pesquisas mostram que o problema tem se agravado a cada ano, ao mesmo tempo em que o Sistema Nacional de Trânsito encontra-se visivelmente desajustado em relação aos seus ideais e composição. Apesar da doutrina da municipalização do trânsito trazida pelo Novo código de Trânsito, a maioria dos municípios brasileiros ainda não se integrou ao Sistema, o que, indistintamente, acarreta perca ao funcionamento da engrenagem. Do mesmo modo, nesse cenário indefinido, nota-se que a Polícia Militar ainda não demarcou o seu campo de atuação, de modo a assumir as suas reais responsabilidades. Deste modo, ao longo desse estudo, resgatando as origens históricas tanto da Polícia Militar quanto do Sistema Nacional de Trânsito, e buscamos um alicerce sólido para a atuação desse tão importante órgão.

Palavras-chave: Responsabilidade. Ordem. Segurança. Polícia Militar. Trânsito.

SILVA, Márcio Lopes da. **The Military Police of the State of Tocantins and its Legal Responsibility for Order and Traffic Safety.** 2016. 48 folhas. Trabalho de Conclusão de Curso de Especialização em Segurança Viária Urbana – Universidade Federal do Tocantins – Campus de Araguaína. Araguaína, 2016

ABSTRACT

The present work was elaborated from a bibliographical research, aiming to point out the responsibility of the Military Police of the State of Tocantins in what concerns its action in the traffic. The justification for choosing this arduous and exciting activity is based on the need to establish legal boundaries capable of guiding civilian and military professionals working in this vast and complex area. Transit in Brazil is one of the most emblematic fields today, responsible for a large number of deaths and injuries every year, causing, in addition to the damage to life, heritage and the integrity of people, a considerable impact, both in the economy and In social security. On the other hand, the Brazilian Traffic Code, which is already on the verge of twenty years of existence, has not yet been able to meet its objectives, among them the long-awaited safety in traffic. Research shows that the problem has worsened every year, at the same time that the National Transit System is visibly out of alignment with its ideals and composition. Despite the doctrine of the municipalization of traffic brought by the New Traffic Code, most Brazilian municipalities have not yet integrated into the System, which, undoubtedly, entails losing the operation of the gear. Likewise, in this undefined scenario, it is noted that the Military Police has not yet demarcated its field of action, in order to assume its real responsibilities. Thus, throughout this study, rescuing the historical origins of both the Military Police and the National Traffic System, and we seek a solid foundation for the performance of this important body.

Key-words: Responsibility. Order. Safety. Military police. Traffic.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 – Organograma do Sistema Nacional de Trânsito.....	26
---	----

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

CONTRAN	Conselho Nacional de Trânsito
CENTRAN	Conselho Estadual de Trânsito
CF	Constituição Federal
DETRAN	Departamento Estadual de Trânsito
DENATRAN	Departamento Nacional de Trânsito
PM	Polícia Militar
PRF	Polícia Rodoviária Federal
BPMRED	Batalhão de Polícia Militar Rodoviária
CONTRANDIFE	Conselho de Trânsito do Distrito Federal
SNT	Sistema Nacional de Trânsito

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO	11
2	A POLÍCIA MILITAR COMO ÓRGÃO INTEGRANTE DO SISTEMA DE SEGURANÇA PÚBLICA DO BRASIL	16
2.1	ASPECTO HISTÓRICO DA POLÍCIA MILITAR.....	17
2.2	A POLÍCIA MILITAR DO ESTADO DO TOCANTINS.	19
3	O TRÂNSITO NO BRASIL	22
3.1	DO INÍCIO À COMPLEXIDADE DO SISTEMA.....	22
3.2	A LEGISLAÇÃO DE TRÂNSITO NO BRASIL.	23
3.3	O SISTEMA NACIONAL DE TRÂNSITO – COMPOSIÇÃO E ATRIBUIÇÕES.....	24
3.3.1	ÓRGÃOS NORMATIVOS E CONSULTIVOS.....	26
3.3.2	ÓRGÃOS EXECUTIVOS.....	27
3.3.3	ÓRGÃOS FISCALIZADORES.	28
3.3.4	ÓRGÃOS JULGADORES.....	29
3.4	A POLÍCIA MILITAR COMO ÓRGÃO DETENTOR DA COMPETÊNCIA “POLÍCIA OSTENSIVA” E REPONSÁVEL PELA PRESERVAÇÃO DA ORDEM PÚBLICA.....	29
3.4.1	A ATUAÇÃO DA POLÍCIA MILITAR DO ESTADO DO TOCANTINS NO TRÂNSITO.	34
3.4.2	A POLÍCIA MILITAR DO ESTADO TOCANTINS NO SISTEMA NACIONAL DE TRÂNSITO	36
4	CONCLUSÃO.....	42
5	REFERÊNCIAS	45

1 INTRODUÇÃO

Não obstante esteja expresso no Código de Trânsito Brasileiro que a Polícia Militar compõe o Sistema Nacional de Trânsito (art. 7º, VI, do CTB), suas atribuições em relação ao trânsito no Brasil, de uma forma geral, não estão tão claras o quanto parece. O Texto da Constituição Federal não traz limites precisos no que se refere à atuação da Polícia Militar, dizendo apenas que às Polícias Militares cabem a polícia ostensiva e a preservação da ordem pública (art. 144, § 5º).

Evidente que as especificidades da atuação da Polícia Militar são reguladas por lei, mas as peculiares normativas de cada Estado–Federativo torna a atuação da Polícia Militar bastante particular em cada um deles. Essas particularidades se acentuam mais ainda quando unidas à atuação da Polícia Militar no Sistema Nacional de Trânsito, visto que esse por si só já é bastante complexo.

Ante a isso, conhecer, intrinsecamente, a atuação da Polícia Militar do Estado do Tocantins no desempenho de seu papel constitucional é muito importante, pois não resta dúvida de ser a PM um dos órgãos mais atuantes e presentes no cenário da segurança pública no Brasil. Alerta-se, todavia, que esse ainda não é o foco principal desse trabalho, pois, não bastasse a imensa responsabilidade afeta à Polícia Militar pelo Texto Constitucional, o novo CTB, em seu art. 7º, VI, a alocou como sendo órgão componente do Sistema Nacional de Trânsito.

Deste modo, considerando que a Polícia Militar é um órgão de segurança estadual, com atribuições de policiamento ostensivo e preservação da ordem pública, reverberando sobre a exigência do art. 23, III, do Código de Trânsito Brasileiro, o qual reza que as Polícias Militares executarão a fiscalização de trânsito, quando e conforme convênio firmado, como agente do órgão ou entidade executivo de trânsito ou executivo rodoviário, concomitantemente com os demais agentes credenciados, assim como a previsão expressa na Constituição do Estado do Tocantins de que à Polícia Militar cabe o “policiamento ostensivo de prevenção criminal, de segurança, **de trânsito urbano e rodoviário** (Constituição do Estado do Tocantins, art. 117. Inc. I, alínea “a”)), faz se necessário um estudo mais aprofundado sobre suas atribuições e responsabilidades no que se refere ao seu exercício no trânsito.

Deste modo, a presente pesquisa consiste em um lançar sobre as legislações federal e estadual, a fim de que, ao final, se possa ter um parâmetro claro e objetivo em relação à atuação da Polícia Militar do estado do Tocantins no que tange a sua atuação no trânsito.

A presente pesquisa ancora-se nos postulados subsequentes: evidente que a mobilidade das pessoas na sociedade atual é algo mais que necessário, nos permitindo arriscar dizer que se trata de uma questão essencial, de sobrevivência, de dignidade. O signo mobilidade carrega a ideia de locomoção, movimentação, deslocamento, volubilidade¹. Destaca-se, todavia, que na presente pesquisa, por mobilidade deve se entender muito mais que isso, pois não se resume a uma mera locomoção ou movimentação, mas uma locomoção com qualidade e principalmente com segurança, na qual as pessoas se movem de um local para outro, se utilizando dos meios de transportes à disposição ou mesmo a pé.

O alcance dessa mobilidade a que nos referimos por último tem sido uma das tarefas mais difíceis da sociedade contemporânea, principalmente no que tange a mobilidade nos centros urbanos. Garantir a locomoção das pessoas dentro dessas estruturas urbanas gigantescas já é uma tarefa bastante complicada por si só, potencializando-se muito quando se tem que garantir essa mobilidade com segurança.

Essa locomoção com segurança tem exigido da sociedade e do Estado uma convergência de ações de forma muito sincrônica, pois a questão é por demais complexa. Sabemos que além do interesse em se locomover, diversos outros se relacionam nessa problemática, como, por exemplo, o econômico, o ambiental, a saúde etc.

Indubitável que a responsabilidade maior para a garantia desse direito fundamental dos cidadãos recai sobre o Estado, haja vista sua função primordial de garantir o bem estar das pessoas. Esse é o sentido do § 2º do art. 1º do Código de Trânsito Brasileiro, que assim dispõe “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”. Essa responsabilidade estatal, no que tange a mobilidade, exige, dentre outras atribuições, a construção e manutenção de vias seguras e sinalizadas, permitindo-se a locomoção das pessoas com segurança e brevidade sem, contudo, descuidar de outros aspectos.

Paralelamente, sabemos que a harmonia nas relações sociais exige do Estado um comportamento intransigente e fiscalizador, necessidade que se acentua ainda mais nas relações de locomoção, campo sempre favorável à ocorrência de conflitos e desobediências às regras estabelecidas. Em vista disso, cabe ao Estado, por meio de seu poder de polícia, a fiscalização e penalização daqueles que não obedecem a normas de locomoção. Aqui é importante destacar que isso é fundamental para se assegurar a ordem e a paz no trânsito.

¹ Dicionário Aurélio Online. Disponível em <<https://dicionariodoaurelio.com/mobilidade>>. Acesso em 09/11/2016.

Conclui-se daí que não se trata de uma faculdade do Estado, mas de uma obrigatoriedade, haja vista o interesse público maior envolvido na questão.

Ciente dessa obrigação, o legislador constituinte, por meio da Emenda Constitucional nº. 82 de 2014², reforçou a obrigação do Estado de garantir a segurança viária, nos seguintes termos:

Art. 144 (...)

§ 10. A segurança viária, exercida para a preservação da ordem pública e da incolumidade das pessoas e do seu patrimônio nas vias públicas:

I - compreende a educação, engenharia e fiscalização de trânsito, além de outras atividades previstas em lei, que assegurem ao cidadão o direito à mobilidade urbana eficiente; e

II - compete, no âmbito dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, aos respectivos órgãos ou entidades executivos e **seus agentes de trânsito**, estruturados em Carreira, na forma da lei. (grifo nosso)

No cumprimento dessa obrigação, o Estado distribui sua competência entre seus órgãos, dentre eles, a Polícia Militar, que nos termos da Constituição Federal, incumbe a “polícia ostensiva” e a “preservação da ordem pública”. Neste contexto, a compreensão do alcance e conteúdo teleológico desses termos se torna indispensável no decorrer desse trabalho, sendo feito em momento oportuno.

É que, embora a atuação no trânsito da Polícia Militar não decorra forçosamente do citado dispositivo constitucional, tais termos estão umbilicalmente ligados à sua atuação no trânsito, ainda mais diante de previsão expressa da Constituição do Estado do Tocantins de que a Polícia Militar seja responsável pelo “policiamento ostensivo de prevenção criminal, de segurança, de trânsito urbano e rodoviário”³.

Por este ângulo, considerando-se o disposto no recentíssimo art. 144, § 10, inciso II da Constituição Federal, incluído pela Emenda Constitucional 82 de 2014, que apregoa que a segurança viária “compete, no âmbito dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, aos respectivos órgãos ou entidades executivos e seus **agentes de trânsito**, indiscutível a necessidade de um estudo mais aprofundado e sistemático sobre a legislação federal e estadual no que concerne a **POLÍCIA MILITAR DO ESTADO DO TOCANTINS E A SUA RESPONSABILIDADE LEGAL PELA ORDEM E SEGURANÇA NO TRÂNSITO**.

Assim sendo, espera-se que a conclusão da presente pesquisa aponte, de forma delimitada e clara, a profundidade e alcance da reponsabilidade pela segurança viária da Policia Militar do Estado do Tocantins.

² Constituição da República Federativa do Brasil. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicaocompilado.htm>. Acesso em 09/12/2016.

³ Constituição do Estado do Tocantins. Disponível em: <<http://www2.sefaz.to.gov.br/servicos/legislacao/const.htm>>. Acesso em 09/11/2016.

Para tanto, tem-se como objetivo geral, delimitar, com amparo nas legislações federal e estadual, o campo de atuação da Polícia Militar do Estado do Tocantins no trânsito, possibilitando apontar suas obrigações, atribuições e responsabilidades em relação ordem e segurança viária.

Por outro lado, os objetivos específicos buscarão:

1. Analisar o sistema nacional de trânsito, sua composição e atribuições de cada componente;
2. Examinar a legislação federal correlata ao Sistema Nacional de Trânsito e regulação da circulação viária;
3. Pesquisar a legislação do estado do Tocantins no que se refere aos órgãos estaduais componentes do sistema de trânsito, suas atribuições, competências e responsabilidades pelo correto funcionamento do sistema viário;
4. Verificar a legislação específica da Polícia Militar do estado do Tocantins, a fim de conhecer suas atribuições e responsabilidade no que tange ao trânsito, existência de órgãos com atribuições rodoviárias específicas, dentre outros;
5. Comparar as legislações mencionadas e atos administrativos relacionados para ao final apontar a responsabilidade da Polícia Militar do Estado do Tocantins pela ordem e segurança viária.

Justifica-se tal estudo no fato de o novo Código de Trânsito Brasileiro ter remodelado o SNT, trazendo o fenômeno da municipalização do trânsito⁴ (MEDEIROS JUNIOR, 2000) promovendo uma divisão de responsabilidade mais equilibrada e uma sólida parceria entre os órgãos executivos de trânsito federais, estaduais e municipais, na qual o município assume uma carga bem maior de responsabilidades, tendo em vista que é nele onde ocorre a grande concentração concreta e imediata de vida comunitária.

Por outro lado, não obstante essa mudança de paradigma tenha ocorrido há quase vinte anos, na prática, os municípios não têm assumido as suas responsabilidades perante o trânsito, de modo que até 2014 apenas 1505 municípios haviam aderido ao modelo integrativo do Sistema Nacional de Trânsito, ao passo que no Tocantins esse número se reduz a apenas seis⁵.

Disso resulta que nesses municípios o único órgão responsável pela fluidez,

⁴ MEDEIROS JUNIOR, Mauro Evaristo. Municipalização do trânsito e da segurança pública. In: **Âmbito Jurídico**, Rio Grande, XI, n. 52, abr 2008. Disponível em: <http://www.ambito-juridico.com.br/site/index.php?n_link=revista_artigos_leitura&artigo_id=2674>. Acesso em junho 2016

⁵ Informação retirada da página do Denatran. Disponível em <<http://www.denatran.gov.br/municipios/orgaosmunicipais.asp>>. acesso em 14/06/2016.

fiscalização e segurança no trânsito é a Polícia Militar, fato que se acentua no Estado do Tocantins em virtude do grande número de municípios com população muito pequena.

Daí se extrai a necessidade de se conhecer os limites de atuação e responsabilidade da Polícia Militar nesse cenário, mormente considerando a disposição do art. 1º, § 3º do Código de trânsito Brasileiro, que assim dispõe:

Art. 1º [...]

§ 3º Os órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito respondem, no âmbito das respectivas competências, objetivamente, por danos causados aos cidadãos em virtude de ação, omissão ou erro na execução e manutenção de programas, projetos e serviços que garantam o exercício do direito do trânsito seguro. (grifo nosso).

Ora, a depender da situação concreta, a responsabilidade pela ação ou omissão pode recair sobre qualquer dos entes federativos (união, estados e municípios), e sendo a Polícia Militar um órgão despersonalizado obviamente que a responsabilidade recairá sobre o Estado. Daí se extrair a importância do presente estudo.

A presente pesquisa será primordialmente bibliográfica uma vez que nos utilizaremos principalmente de livros, revistas, jornais e artigos, códigos e resoluções. Quanto ao método, será utilizado tanto o método hermenêutico, como o indutivo, dedutivo e dialético. Será também uma pesquisa primordialmente descritiva e explicativa.

Tem-se como referencial teórico, na presente pesquisa, o arcabouço legal brasileiro, donde se extraiu as principais informações necessárias ao alcance do objeto geral, mas não só. A obra, “Direito de Trânsito”, de Idemir Berwig (2013), assim como o artigo “COMPETÊNCIA POLICIAL MILITAR PARA ATUAR NO TRÂNSITO: do Policiamento à Fiscalização de Trânsito”, de Thiago Augusto Vieira, publicado na Revista Ordem Pública (2008) nortearam esse trabalho, além de vários outros artigos e teses sobre o assunto.

2 A POLÍCIA MILITAR COMO ÓRGÃO INTEGRANTE DO SISTEMA DE SEGURANÇA PÚBLICA DO BRASIL

O Sistema de Segurança Pública do Brasil é altamente complexo, sendo formado por órgãos de todos os entes administrativos, de modo que cada um possui um papel delimitado dentro dessa engrenagem, concretizando-se em uma forma bem interativa, permitindo um desempenho de competências previamente delimitadas e delineadas na busca de um objetivo final, sem, contudo, descurar-se da autonomia de cada órgão.

Como órgãos integrantes da administração da União, tem-se a Polícia Federal, a Polícia Ferroviária Federal e a Polícia Rodoviária Federal. As polícias Cíveis e Militares e os Corpos de Bombeiros Militares pertencem ao quadro da administração dos Estados-Federados. Já os Municípios poderão constituir guardas municipais destinadas à proteção de seus bens, serviços e instalações, conforme dispuser a lei⁶.

No Sistema de Segurança Pública do Brasil metodicamente arquitetado pelo art. 144 da Constituição Federal, a Polícia Militar destaca-se como órgão de fundamental importância, ante a sua responsabilidade pela polícia ostensiva e manutenção na ordem pública.

Na verdade, tomando-se como norte a acepção de ordem pública como sendo “a situação de tranquilidade e normalidade cuja preservação cabe ao Estado, às instituições e aos membros da sociedade, consoante as normas jurídicas legalmente estabelecidas” (ESCOLA SUPERIOR DE GUERRA, 2011, V. I *apud* DOS ANJOS 2011, P. 13), todo o sistema tem como objetivo final a manutenção e conservação da ordem pública, e assim sendo, como detentora da competência polícia ostensiva, o policiamento ostensivo é o meio pelo qual a Polícia Militar desempenha o seu papel dentro desse sistema.

Vale destacar que desde o seu surgimento em 1809⁷, a Polícia Militar desempenha esse papel dentro dessa estrutura de segurança pública, sendo responsável pela manutenção da ordem por meio do patrulhamento ostensivo, embora sua finalidade inicial possa se afirmar que não tenha sido necessariamente essa. Fraga (2005)⁸, defende que a Polícia, na sua origem, prestava seus serviços de segurança, prioritariamente, às classes privilegiadas econômica e politicamente no Brasil.

Enfim, em apanhado histórico, é possível perceber que a Polícia Militar é

⁶ Constituição federal, art. 144.

⁷ SOUZA, Reginaldo Canuto de; MORAIS, Maria do Socorro Almeida de. **POLÍCIA E SOCIEDADE: uma análise da história da segurança pública brasileira**: São Luis, 2011.

⁸ FRAGA, Cristina Kologeski. **A POLÍCIA MILITAR FERIDA**: Da violência visível à invisibilidade da violência nos acidentes em serviço. Porto Alegre, 2005

um órgão perene no sistema de segurança pública do Brasil, passando a figurar nos textos constitucionais a partir da Constituição de 1934, embora só a Constituição atual tenha destinado capítulo próprio à segurança pública e alocado a Polícia Militar como um de seus órgãos integrantes.

2.1 ASPECTO HISTÓRICO DA POLÍCIA MILITAR

O entendimento do papel da Polícia Militar na atualidade precisa, necessariamente, perpassar a busca histórica dos fatos que marcaram sua constituição como instituição militar. Nesse sentido, a gênese das polícias terá como embrião a organização política das sociedades e o aperfeiçoamento das instituições jurídicas, cabendo ao Estado tutelar o direito, administrar a justiça, a segurança e a preservação da ordem pública (ROCHA, 1991, *apud FRAGA, 2005, P. 26*).

Com base no enunciado acima, destacamos que a produção científica brasileira, no que tange a história e surgimento dos órgãos de segurança pública, dispõe de poucas obras e trabalhos capazes de nos permitir a formulação de uma trajetória segura que permita apontar o surgimento de tais órgãos.

Costuma-se apontar que as polícias civis e militares tiveram suas origens com a chegada da Família Real ao Brasil em 1808.

Foi na época do Brasil Colônia que se destacam as primeiras organizações militares que agiam na defesa da integridade territorial e na preservação da ordem pública, ocasião em que se deu a gênese da BM e das demais polícias militares do Brasil. Mais precisamente pelo Alvará de 10 de maio de 1808 foi criada a Intendência Geral de Polícia da Corte e pelo Decreto de 13 de maio de 1809 instituiu-se a Guarda Real de Polícia (SIMÕES, 2002, *apud FRAGA, 2005, p.28*).

Fraga (2005) destaca que até a chegada de D. João VI ao Brasil a organização geral por aqui era nitidamente militar. A partir de 1828 as Câmaras Municipais tiveram sob sua administração tudo que dizia respeito à polícia e à economia das povoações. Diz a autora que até então não existia instituição exclusiva ao serviço de policiamento e tão pouco um serviço de polícia preventiva, restando apenas a repressão.

Apesar da escassez mencionada acima, uma pesquisa magnífica foi publicada pela editora Fiocruz, com o título *Missão Prevenir e Proteger: condições de vida, trabalho e saúde dos policiais militares do Rio de Janeiro*⁹, a qual nos permite uma construção cronológica detalhada do contexto histórico da Polícia Militar no Brasil.

No citado trabalho, as coordenadoras apontam os ensaios de órgãos policiais que

⁹ Pesquisa publicada em 2008, sob a coordenação de Maria Cecília de Souza Minayo, Edinilsa Ramos de Souza e Patrícia Constantino, podendo ser encontrada em formato livro digital.

existiram no Rio de Janeiro e que precederam as instituições policiais criadas com a chegada da família real em 1808¹⁰.

Apesar dos destaques do citado estudo, é preciso ressaltar que o que se tem de concreto no contexto geral é que até a chegada da Família Real em 1808, não havia instituição policial no Brasil, mas meros ensaios, de modo que, quando necessário, essa atividade era desempenhada pelo exército (FRAGA, 2005).

Simões (2002, apud FRAGA, 2005, p. 29) explica que:

A gênese das Polícias Militares apresenta liame com as primitivas instituições militares do Brasil, conhecidas genericamente por “milícias”. As denominadas ordenanças e milícias foram extintas no ano de 1831, dando lugar à criação da Guarda Nacional. Pelo decreto de 18 de agosto de 1831 foi determinada a extinção dos Corpos de Milícias e Ordenanças, tão logo se organizasse a Guarda nos diversos municípios do país.

Seguindo adiante, como já salientado, com a chegada da Família Real em 1808 criou-se a Intendência-Geral de Polícia da Corte, a quem competia zelar pelo abastecimento da Capital - Rio de Janeiro - e de manutenção da ordem. Competia-lhe a investigação dos crimes e a captura dos criminosos, com destaque para os escravos que fugiam. Importante destacar que o intendente-geral de polícia ocupava o cargo de desembargador, e seus poderes eram abrangentes. A Intendência-Geral de Polícia da Corte foi a instituição que deu origem as Polícias Civis.

Em 1809 foi instituída a Guarda Real de Polícia, do que se tornou mais tarde as Polícias Militares do Brasil. De organização militar, a Guarda Real possuía amplos

¹⁰ Dos primórdios da história colonial até 1603, o país não manteve organização policial. No Rio de Janeiro, todo o poder – Executivo, Legislativo e Judiciário – estava reunido nas mãos dos governadores da cidade, desde a sua fundação em 1565. A primeira polícia aqui existente foi a Guarda Escocesa, trazida por Villegaignon, em 1555. E a primeira cadeia pública foi construída em 1567, no morro do Castelo. A segunda foi edificada em 1639, no local onde hoje se ergue o palácio Tiradentes. O Conselho de Vereança, criado por Mem de Sá (que governou o Rio de Janeiro de 1567 a 1572), foi quem editou as primeiras posturas referentes à atividade policial, estabelecendo severas penas para o ‘vício de jogo’. A fiscalização e a aferição de pesos e medidas, os preços dos comestíveis, o asseio da cidade e seu povoamento também foram alvos de normas governamentais. As diligências noturnas – com o intuito de realizar prisões – foram atribuídas ao alcaide pequeno, que sempre se fazia acompanhar de um tabelião que anotava e atestava as ocorrências. Um novo tipo de entidade policial apareceu em 1626. Era um esboço de organização, nos moldes dos quadrilheiros existentes em Lisboa, com sua sede instalada no campo de Santana. Sua organização se sustentava pelos impostos sobre as casas de pasto, fogos de artifício, tabernas abertas até depois da meia-noite, lançamento de barcos e canoas, material de construção, passaportes, diversões públicas, taxas de carceragem e liberdade de presos, taxa sobre açoites em escravos (!), licença para construção de moradias e venda de capim. O marquês de Lavradio, nomeado vice-rei para representar o rei de Portugal no Brasil em 1760, alarmado com a criminalidade na cidade do Rio de Janeiro e com a decadência e o descrédito da organização dos quadrilheiros, criou e regulamentou o Corpo dos Guardas Vigilantes, bem como organizou uma guarda montada. Até a chegada de dom João VI ao Brasil, os vice-reis combinavam, sob sua responsabilidade, funções administrativas e policiais,

podere para manter a ordem e era subordinada ao Intendente-geral de Polícia¹¹(SOUZA; MORAIS, 2005).

Necessário destacar que o modelo de polícia implantado no Brasil seguiu sob a ótica do medieval português, no qual as funções de polícia e judicatura se completavam¹².

Só mais tarde a função policial foi se afastando da função jurisdicional, ocasião em que a Polícia Civil ganhou a feição de auxiliar do poder judiciário, enquanto que a Polícia Militar se aproxima mais da figura do exército.

Até 1827, as funções policiais e judiciárias se mantiveram acumuladas; todavia, com a promulgação do Código de Processo Criminal do Império, a organização policial foi descentralizada.

No contexto evolutivo da história da polícia, Fraga (2005, P. 29) destaca que

No período republicano, iniciado em 1889 com a Proclamação da República, destacam-se as fases evolutivas das organizações militares no Brasil. Ao longo da Primeira República as forças estaduais evoluíram como forças militares estaduais, tornando-se verdadeiros exércitos regionais, consequência da autonomia concedida aos governadores em virtude da Constituição Federal de 1891:

A partir de meados do século XX as instituições policiais ganharam o aspecto que apresentam hoje. Fraga (2005) discorrendo sobre a história da Brigada¹³ Militar gaúcha, esclarece que não é possível precisar a data exata em que a Brigada Militar atingiu a fase verdadeiramente policial-militar, mas que os historiadores apontam o ano de 1950 como data de sua criação, momento em que os efetivos passaram a ser empregados, exclusiva e integralmente, no serviço policial, ressaltando que a Polícia Militar segue como força auxiliar do Exército, fato que persiste até hoje.

2.2 A POLÍCIA MILITAR DO ESTADO DO TOCANTINS.

Impossível estudar-se a Polícia Militar do Estado do Tocantins, no seu aspecto histórico, sem direcionar o olhar para a Polícia Militar do Estado de Goiás, uma vez que aquela nasce no exato momento em que houve a cisão do Estado de Goiás em 1988, tornando-se o seu norte o Estado do Tocantins, e com isso, da mesma forma, uma parcela do efetivo da

contando com a colaboração de ouvidores gerais.

¹¹ SOUZA, Reginaldo Canuto de; MORAIS, Maria do Socorro Almeida de. **POLÍCIA E SOCIEDADE**: uma análise da história da segurança pública brasileira: São Luis, 2011.

¹² Informação retirada do sítio da Polícia Militar de São Paulo. Disponível em <<http://www.ssp.sp.gov.br/institucional/historico/origem.aspx>>.

¹³ Brigada Militar é como é chamada a Polícia Militar do Rio Grande do Sul.

PM de Goiás opta por ficar no novo Estado, tornando-se Policiais do Estado do Tocantins.

Em termos gerais a Polícia Militar de Goiás segue a histórias das polícias militares do Brasil, tendo sua origem em 1809 com a instituição da Guarda Real da Polícia.

Em suas peculiaridades, Pereira (20??, p.3)¹⁴, narrando brevemente a história da Polícia Militar de Goiás escreve que

Em 28 de julho de 1858, o então presidente da província de Goiás, Dr. Januário da Gama Cerqueira sancionou a Resolução nº 13, criando a Força Policial de Goiás, com ação limitada à capital da província (Vila Boa), Arraias e Palmas. Com a criação da força policial vários civis foram contratados para o policiamento local: eram os bate-paus. Com a proclamação da República, em 15 de novembro de 1889, os estados brasileiros passam a usufruírem de maior autonomia e, conseqüentemente as polícias tiveram de se moldar às necessidades impostas pelo novo regime político e pela nova constituição vigente. Em 1933, Pedro Ludovico Teixeira Interventor Federal e governador de Goiás sucessivas vezes, modificou-se a polícia goiana, que foi reestruturada e transferida para a nova capital. A partir de 1949, a Força Policial de Goiás passa a ser denominada Polícia Militar do Estado de Goiás. Em 1970, o Coronel Israel Cópio Filho implantou o Regulamento disciplinar do Exército na Polícia Militar de Goiás (PM/GO) direcionando as normas de ensino do Exército para o Departamento de instrução da PM, por força da recém criada Inspetora Geral das Polícias Militares (IGPM). Em 1981, o major do Exército Nelson Ivan Pacheco reorganizou a PMGO logística e pedagogicamente, proporcionando mudanças nas normas internas do Centro de Formação e Aperfeiçoamento (CFA).

Em 05 de outubro de 1988, data em que foi promulgada a nova Constituição, criou-se o Estado do Tocantins, havendo necessariamente o surgimento da Polícia Militar deste novo Estado em primeiro de janeiro de 1989, data em que foi fundado o Estado do Tocantins.

No sítio oficial da Polícia Militar do Estado do Tocantins¹⁵ consta que

Em 1º de janeiro de 1989, o então Governador do Estado de Tocantins, José Wilson Siqueira Campos, assinava a Medida Provisória nº 001, que definia a estrutura organizacional básica do Poder Executivo do Estado e inseria a Polícia Militar no seu organograma geral. Na época, um efetivo de 1.137 policiais do estado de Goiás, que atuava nesta região, optou por ficar no novo Estado.

Obedecendo as diretrizes traçadas pelo Constituição Federal em seu art. 144 e Constituição Estadual art. 114, a Polícia do Estado do Tocantins tem como missão "Assegurar a ordem pública no território tocaninense, através do exercício da polícia ostensiva, buscando a excelência e a parceria com a comunidade."¹⁶

Após instalada, foram promulgadas as leis que tratam da relação do Estado com a corporação – lei 125 de 1990 (estatuto dos policiais militares) – código de ética policial, regulamentos disciplinares, dentre outras.

¹⁴ Artigo publicado na internet. Disponível em: <https://pos.historia.ufg.br/up/113/o/03_-_A_Cria%C3%A7%C3%A3o_da_Academia_da_Pol%C3%ADcia_Militar_de_Goi%C3%A1s_-_Elio_Gomes_Pereira.pdf>.

¹⁵ www.pm.to.gov.br

A atuação institucional da Polícia Militar do Estado do Tocantins como órgão de segurança pública é balizada pelo texto do art. 144 da Constituição Federal, pelo Decreto-lei nº 667, de 2 de julho de 1969, que regula a atividade das polícias militares no Brasil, e pelo texto da Constituição do Estado do Tocantins que define suas atribuições nos limites do poder constituinte derivado

A constituição do Estado do Tocantins define como atribuições da Polícia Militar:

Art. 117¹⁷. A Polícia Militar e o Corpo de Bombeiros Militar são instituições permanentes, organizadas com base na hierarquia e disciplina militares, competindo, entre outras, as seguintes atividades para:

I - a Polícia Militar:

a) policiamento ostensivo de prevenção criminal, de segurança, de trânsito urbano e rodoviário;

b) atividades relacionadas com a preservação e restauração da ordem pública e com a garantia do poder de polícia dos órgãos e entidades da administração pública, em especial das áreas fazendária, sanitária, de proteção ambiental, de uso e ocupação do solo e de patrimônio cultural;

[...]

Parágrafo único. Lei complementar organizará a Polícia Militar e o Corpo de Bombeiros Militar.

Enfim, a observação que se deixa por hora é que apesar dos avanços da democracia e da modernização dos serviços públicos, a legislação que verdadeiramente delimita a atuação da Polícia Militar no Campo da Segurança Pública - Decreto-lei 667/69 – a tempos exige uma atualização que contemple as exigências democráticas na atuação policial.

Por outro lado, nota-se que a Constituição do Estado do Tocantins está sensível a essas necessidades, de modo que recentemente atualizou o seu texto, colocando entre as atribuições da Polícia Militar a responsabilidade pelo policiamento preventivo de trânsito urbano e rodoviário.

¹⁶ Informação retirada do sítio oficial da Polícia Militar do Estado do Tocantins.

¹⁷ Artigo 117 com redação dada pela Emenda Constitucional nº 15, de 26.09.2005, em vigor na data de sua publicação.

3 O TRÂNSITO NO BRASIL

O dicionário informal online de português¹⁸ define trânsito como “a ação de transitar; marcha, trajeto”. “Movimento de veículos e de pedestres considerado em seu conjunto”.

O Código de Trânsito Brasileiro define trânsito como “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”(CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO, art. 1, § 1º). Já em seu anexo I o mesmo Código define Trânsito como “movimentação e imobilização de veículos, pessoas e animais nas vias terrestres”.

A partir desses enunciados legais já podemos concluir que a ideia de trânsito está ligada a toda e qualquer noção de movimento e locomoção, seja ela de pessoas veículos e até mesmo de animais.

3.1 DO INÍCIO À COMPLEXIDADE DO SISTEMA

O próprio conceito de trânsito exposto acima, Indubitavelmente, nos permite afirmar que sua história nos remete à própria história da humanidade. Todavia, pela finalidade do presente trabalho não pretendemos um regaste cronológico desde sua gênese.

Fato que se liga diretamente ao desenvolvimento do trânsito é invenção de algumas espécies de veículos, na maioria consequência da invenção da roda. Os primeiros eram movidos pela força de animais, mas mesmo assim, pelo aumento de seu fluxo, já começavam a trazer alguns problemas de circulação, exigindo um planejamento e organização. Nas antigas civilizações veículos (carreta) puxados por bois era um meio muito utilizado.

De acordo com Honorato (p.1, 2004 apud FRAZ; SEBERINO, 2012, p. 10) no Império Romano “criou um sistema rodoviário com mais de 100.000 km de extensão”, visando o deslocamento das tropas. Tratava-se de uma malha viária que ligava todos os cantos do império romano à Roma. Daí surgiu o adágio popular que diz que todos os caminhos levam a Roma¹⁹.

O avanço aos meios de transportes ocorreu com a invenção da roda, a primeira indicação da figura da roda registrada numa placa de argila, auxiliando o meio de transporte humano foi na Suméria em 3.500 a.C, mas para muitos cientistas a roda é o maior invento de todos os tempos e acredita-se que seus inventores foram os povos que habitavam a antiga Mesopotâmia, atual Iraque acerca de 5.500 anos atrás, porém

¹⁸ <https://www.dicio.com.br/transito/>

¹⁹ Informação retirada da página “seguindo os passos da história”. Disponível em: <<http://seguindopassoshistoria.blogspot.com.br/2010/09/momento-expresso-es-da-historia-parte.html>>

era utilizado somente por oleiros a exemplo da cerâmica [...]. À medida que se aperfeiçoava a roda, novos veículos também eram criados para atender as necessidades de locomoção e transporte do homem, assim os antigos caminhos eram transformados em verdadeiras estradas permitindo o acesso cada vez mais rápido entre cidades ou povoados distantes (FRAZ; SEBERINO, 2012, p. 11).

Os autores apontam que foi aí que surgiram os primeiros problemas relacionados ao trânsito. Roma não teve suas vias planejadas para esse fluxo, fato que levou o imperador a proibir o tráfego de rodas durante o dia, além de criar algumas regras de circulação.

Apesar desses apontamentos históricos, os grandes problemas relacionados ao trânsito surgiram de fato com a invenção do motor a combustão interna e consequentemente a do automóvel, fato ocorrido durante a revolução industrial.

Não obstante o surgimento do automóvel está diretamente ligado aos problemas no trânsito, é importante destacar que:

No início do século, dado o baixo número de veículos em circulação, os problemas eram relativos apenas a sua parte policial-burocrática, ou seja, questão de licença para possuir e dirigir veículos, e de pagamento de taxas e emolumentos. As primeiras manifestações mais coordenadas, e que levaram alterações nas condições existentes, são, ao meu ver, os planos viários-urbanísticos apresentados na década de 1910 (VASCONCELLOS, 1999, P. 68)²⁰.

Vasconcellos (1999) aponta que a partir desse período os problemas de circulação nos centros das cidades já começavam a preocupar.

3.2 A LEGISLAÇÃO DE TRÂNSITO NO BRASIL.

O trânsito no Brasil é regulado pelas seguintes normas:

- ✓ ☐ Constituição Federal (CF);
- ✓ Código de Trânsito Brasileiro (CTB);
- ✓ Convenção de Viena;
- ✓ Acordo do Mercosul;
- ✓ Resoluções e Deliberações do Contran;
- ✓ Portarias do Denatran;
- ✓ Leis, Decretos e Portarias Estaduais;
- ✓ Leis, Decretos e Portarias Municipais.

A primeira norma a tratar da regulamentação do trânsito em nosso país foi o Decreto nº8.324 que aprovou o regulamento para o serviço subvencionado de transportes por

²⁰ VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara de. **Circular é Preciso, Viver não é Preciso: A história do trânsito na Cidade de São Paulo.**

automóveis, publicado em 27 de Outubro de 1910²¹.

Em 11 de janeiro de 1922 foi publicado o Decreto Legislativo nº 4.460 que fazia referência à construção de estradas, além de proibir a circulação dos chamados carros de boi, disciplinado também a carga e largura máxima dos veículos²².

O Decreto Legislativo nº 5.141 de 05 de Janeiro de 1927, mencionava pela primeira vez os autocaminhões além de criar o Fundo Especial para a Construção e Conservação de estradas de rodagem federais²³.

Em 24 de Julho de 1928 foi publicado o Decreto nº 18.223 o qual continha 93 artigos e tratava da circulação internacional de automóveis no território brasileiro, inovando nas questões referentes à sinalização, à segurança do trânsito e à forma de atuação da polícia na estrada²⁴.

O Decreto nº 10.038 de 17 de Dezembro de 1929 promulgou a convenção internacional sobre a circulação de automóveis, assinada em 24 de abril de 1926 em Paris²⁵.

O Decreto Lei nº 2.994 de 28 de Janeiro de 1941 instituiu o primeiro Código Nacional de Trânsito, tendo a duração de apenas oito meses, sendo revogado pelo Decreto Lei nº 3.651 de 25 de Setembro de 1941 o qual inovou, trazendo em sua redação o CONTRAN (Conselho Nacional de Trânsito) subordinado ao Ministério da Justiça, e os CRT (Conselhos Regionais de Trânsito) nas capitais dos Estados²⁶.

O segundo Código Nacional de Trânsito, Lei nº 5.108 de 21 de Setembro de 1966 manteve-se em vigor até a entrada em vigor do atual CTB (Código de Trânsito Brasileiro), em 22 de Janeiro de 1998, Lei 9.503 de 23 de Setembro de 1997.

O estudo do novo CTB será feito em momento oportuno.

3.3 O SISTEMA NACIONAL DE TRÂNSITO – COMPOSIÇÃO E ATRIBUIÇÕES.

Berwig²⁷(2013,p.60) tem como suficiente e exaustiva a definição do Sistema Nacional de Trânsito trazida do art. 5º do CTB, da forma como segue:

²¹ BRASIL. Ministério das Cidades. Departamento Nacional de Trânsito. **100 anos de legislação de trânsito no Brasil. 1910-2010**. Disponível em: <http://www.denatran.gov.br/publicacoes/download/100_anos_Denatran.pdf>. Acesso em 23 de novembro de 2016.

²² Ibidem

²³ Ibidem

²⁴ Ibidem

²⁵ Ibidem

²⁶ Ibidem

²⁷ Berwig, Aldemir. **Direito do trânsito**. Ijuí : Ed. 1 Unijuí, 2013.

O Sistema Nacional de Trânsito (SNT) é o conjunto de órgãos e entidades da União, Estados, Distrito Federal e municípios, que desempenha as funções administrativas de trânsito, ou seja, têm por finalidade o exercício das atividades de planejamento, administração, normatização, pesquisa, licenciamento e registro de veículos, formação, habilitação e reciclagem de condutores, educação, engenharia, operação do sistema viário, policiamento, fiscalização, julgamento de recursos de infrações e aplicação de penalidades.

Mesmo assim, logo adiante, ele define o Sistema Nacional de Trânsito como “um conjunto de competências estatais a ser concretizado por diversos órgãos e entidades de trânsito, integrantes ou vinculados ao respectivo Poder Executivo”(BERWIG,2013, p. 61).

Para o autor citado, antes do atual CTB não havia uma estrutura coordenada, cujas ações eram interligadas e voltadas a um objetivo comum, por isso, só se pode admitir a existência de um Sistema Nacional de Trânsito a partir de sua publicação.

Presidido pelo Ministério das Cidades, o Sistema Nacional de Trânsito – SNT – tem como órgão máximo normativo e consultivo o Conselho Nacional de Trânsito – Contran – sendo o Departamento Nacional de Trânsito – Denatran, o órgão máximo executivo de Trânsito da União.

O art. 6º do Código de Trânsito Brasileiro traz os objetivos básicos do Sistema Nacional de Trânsito. A especificação de tais objetivos é importante porque, não obstante cada órgão componente do sistema tenha suas atribuições delimitadas, aliados à sua finalidade, os objetivos traçam um norte na atuação de todos os seus componentes, permitindo-se um funcionamento mais harmônico da engrenagem administrativa em seu conjunto.

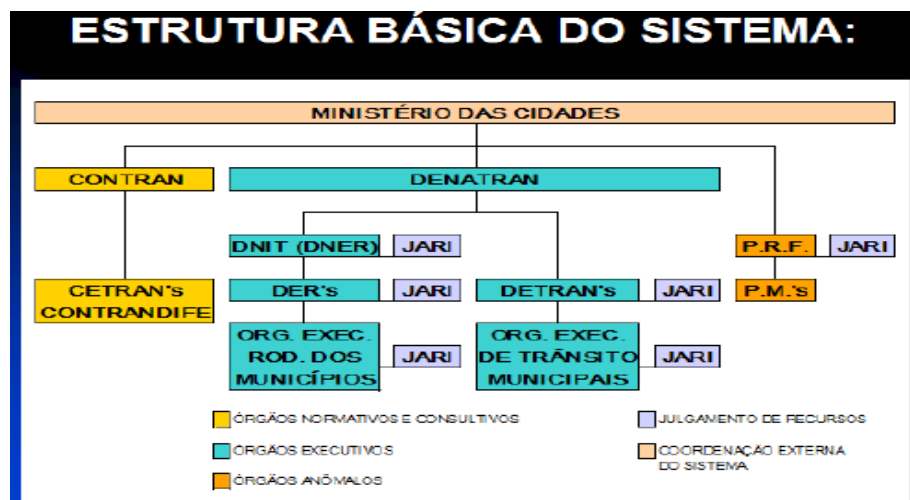
Nos termos do art. 7º do CTB, o Conselho Nacional de Trânsito é composto pelos seguintes órgãos:

- O Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN –, coordenador do Sistema e órgão máximo normativo e consultivo;
- Os Conselhos Estaduais de Trânsito – CETRAN – e o Conselho de Trânsito do Distrito Federal – CONTRANDIFE –, órgãos normativos, consultivos e coordenadores;
- Os órgãos e entidades executivos de trânsito da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos municípios (DENATRAN, DETRANS E AMT’S);
- Os órgãos e entidades executivos rodoviários da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos municípios (DNIT, DER’s e órgãos municipais);
- A Polícia Rodoviária Federal;
- As Polícias Militares dos Estados e do Distrito Federal; e

- As Juntas Administrativas de Recursos de Infrações – Jari.

Segue abaixo organograma representativo do sistema:

Figura 1 – organograma do Sistema Nacional de Trânsito



Fonte: Berwig (2013, p. 62).

A partir desta ilustração é possível se ter uma visão panorâmica do sistema e o modo de sua composição.

É que neste trabalho, antes de adentrarmos especificamente no estudo das atribuições e responsabilidades da Polícia Militar como órgão componente do SNT, precisamos primeiramente conhecer as funcionalidades de cada um de seus componentes.

Para tanto, antes de tudo, se faz necessária uma observação feita por Berwig (2013), qual seja: o sistema é formado por órgãos e entidades; os órgãos são despersonalizados e seus atos são atribuídos ao ente estatal a que está vinculado (União, Estados, Distrito Federal e Municípios), sendo estes quem respondem por seus atos, ao passo que as entidade são pessoas jurídicas da administração indireta criadas pelos entes político-administrativos, possuindo personalidade jurídica própria e respondendo por seus próprios atos.

O SNT para alcançar o seu círculo pragmático compõe-se de órgãos normativos e consultivos, executivos, fiscalizadores e julgadores.

3.3.1 ÓRGÃOS NORMATIVOS E CONSULTIVOS.

Normativos são os Conselhos de Trânsito, os quais têm como atribuição principal a elaboração das normas complementares ao estabelecido no CTB. Como era de se esperar, estes órgãos também respondem a consultas relativas à aplicação da legislação, uma vez que são os interpretes por excelência do Código. No âmbito da União, este papel é desempenhado pelo Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN, que é o órgão normativo e

consultivo máximo do SNT, colocando-se numa escala hierárquica no topo da pirâmide, sendo ele o responsável pela palavra final quando a matéria é trânsito, isto na ordem administrativa, claro; no âmbito dos Estados, essa funcionalidade é desempenhada pelos Conselhos Estaduais de Trânsito - CENTRAN e no caso do Distrito Federal, Conselho de Trânsito do Distrito Federal – CONTRANDIFE. No âmbito do Município não existe órgão normativo. “Eventuais Conselhos Municipais de Trânsito, criados em algumas cidades, têm mera função de assessoramento nas tomadas de decisões do poder público local”.(ARAÚJO, 20??)²⁸.

3.3.2 ÓRGÃOS EXECUTIVOS.

Executivos são os órgãos que, de fato, dão efetividade ao que se encontra previsto na lei, a fim de lhe dar cumprimento. Quando atuam nas rodovias, são chamados de órgãos executivos rodoviários e, quando atuam nas vias urbanas, são chamados de órgãos executivos de trânsito. Na estrutura do SNT estão presentes nas três esferas de Governo, obedecida a autonomia local, de acordo com o artigo 8º do CTB, que dispõe que “os Estados, o Distrito Federal e os Municípios organizarão os respectivos órgãos e entidades executivos de trânsito e executivos rodoviários, estabelecendo os limites circunscricionais de suas atuações”.

Destaque-se que, no âmbito do município, a constituição dos órgãos executivos obedece aos parâmetros regulatórios da Resolução do Contran n. 560/15²⁹.

O Departamento Nacional de Trânsito – DENATRAN é o órgão executivo de trânsito no âmbito da união, cujo funcionamento é regulado pelo seu Regimento Interno³⁰, estando sua competência prevista no art. 19 do CTB; o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transporte – DNIT é o órgão executivo rodoviário da união, o qual foi criado pela lei 10.233/01, em substituição ao antigo Departamento Nacional de Estradas de Rodagem – DNER. As competências dos órgãos e entidades executivos rodoviários da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, no âmbito de sua circunscrição, estão previstas no art. 21 do CTB. Em síntese, o DNIT desempenha as funções relativas à construção, manutenção e operação da infraestrutura dos segmentos do Sistema Federal de

²⁸ Comentários ao art. 7 do CTB. Disponível em: <http://www.ctbdigital.com.br/?p=Comentarios&Registro=117&campo_busca=&artigo=7> . Acesso em: 27 de novembro de 2016.

²⁹ Dispõe sobre a integração dos órgãos e entidades executivos de trânsito e rodoviários municipais ao Sistema Nacional de Trânsito.

³⁰ Portaria n. 400/05, do Ministério das Cidades.

Viação sob administração direta da União nos modais rodoviário, ferroviário e aquaviário³¹.

Os órgãos executivos de trânsito, no âmbito dos Estados, são os Departamentos Estaduais de Trânsito - Detrans, que são responsáveis pela administração da frota de veículos nos Estados, incluindo-se registros, emplacamentos e verificação dos itens de segurança obrigatórios, cabendo também a formação, habilitação e controle dos motoristas³² e os Departamentos Estaduais de Estradas e Rodagens - DER's, que se ocupam da construção, manutenção e sinalização das rodovias estaduais³³.

No Tocantins esse departamento chamava-se DERTINS – Departamento Estadual de Estradas e Rodagens do Tocantins, criado pela lei nº 982, de 28 de maio de 1998, todavia, em 27 de janeiro de 2016 foi publica no Diário Oficial do Estado a Medida Provisória nº 03 que em seu art. 3º, inciso III, o renomeou, passando a se chamar Agência Tocantinense de Transportes e Obras - AGETOC. Trata-se de uma autarquia estadual, diretamente vinculada à Secretaria de Infraestrutura do Estado do Tocantins, antiga Secretaria de Transportes e Obras³⁴. O antigo DERTINS e agora AGETO tem como Atividades o desenvolvimento das ações, das estratégias e da política viária do estado, bem assim o gerenciamento da malha viária estadual, o desenvolvimento de projetos, a construção, a restauração e a conservação de estradas e a operação do sistema rodoviário estadual³⁵.

3.3.3 ÓRGÃOS FISCALIZADORES.

São Fiscalizadores os órgãos responsáveis pelo controle do cumprimento da lei, isso dentro de sua competência e no âmbito de sua circunscrição.

O artigo 7º do CTB traz expresso dois desses órgãos, que são a Polícia Rodoviária Federal, órgão permanente, organizado e mantido pela União e estruturado em carreira, destinado, na forma da lei, ao patrulhamento ostensivo das rodovias federais³⁶, e as Polícias Militares dos Estados e do Distrito Federal, com a competência de realizar o policiamento ostensivo e a preservação da ordem pública³⁷.

É importante destacar que o rol do art. 7º, no que tange aos órgãos de fiscalização, não é taxativo, visto que os órgãos e entidades executivos de trânsito e rodoviários podem

³¹ Informação retirada da página do DENTRAN – Paraná.

³² Ibidem

³³ Ibidem.

³⁴ Art. 1º da lei 982, de 28 de maio de 1998.

³⁵ Informação retirada página da Secretária de Infraestrutura do estado do Tocantins.

³⁶ Artigo 144, § 2º, da Constituição Federal

³⁷ Artigo 144, § 5º, da CF

constituir corpos próprios de agentes de fiscalização, como ocorre no âmbito municipal, onde muitos municípios possuem corpos próprios de agentes de fiscalização de trânsito.

Apesar de alocada como órgão fiscalizador dentro do SNT, trataremos em capítulo específico sobre a atuação da Polícia Militar, uma vez que abordaremos todos os suas vertentes de atuação.

3.3.4 ÓRGÃOS JULGADORES.

Por fim, temos os órgãos julgadores, que, em regra, são as Juntas Administrativas de Recursos de Infrações – JARI, que funcionam junto a cada órgão e entidade executiva de trânsito e rodoviário, as quais tem como finalidade julgar os recursos interpostos contra as penalidades aplicadas pelos órgãos e entidades e seus agentes a que se vinculam³⁸. Nos termos do art. 289 do Código de Trânsito Brasileiro, os Conselhos de Trânsito, nas situações ali especificadas também exercem a função de órgãos julgadores.

Importante destacar que sendo a Polícia Militar um órgão fiscalizatório por excelência e, por só está apta a fiscalizar mediante a firmação de convênio³⁹, não possui órgão julgador que se ligue diretamente a ela, de modo que as suas infrações são julgadas pelas Juntas ligadas ao órgão conveniado.

3.4 A POLÍCIA MILITAR COMO ÓRGÃO DETENTOR DA COMPETÊNCIA “POLÍCIA OSTENSIVA” E REPONSÁVEL PELA PRESERVAÇÃO DA ORDEM PÚBLICA.

O art. 144 da Constituição Federal coloca a segurança pública como direito e responsabilidade de todos, sendo exercida para a preservação da ordem pública e da incolumidade das pessoas e do patrimônio, situando a Polícia Militar como um dos órgãos responsáveis pela sua efetivação.

Em seu § 5º incube às polícias militares a “polícia ostensiva e a preservação da ordem pública”.

Em poucas palavras, a Constituição descreveu suas atribuições, todavia, o reduzido conjunto de signos a expressar a competência da Polícia Militar não exprime a importância e a dimensão das atribuições e responsabilidades dispensadas a esse órgão no cenário da segurança pública no Brasil.

³⁸ Nos termos dos artigos 16 e 17 do CTB

³⁹ Art. 23, III do CTB

Neste diapasão, evidente que a dimensão das atribuições e responsabilidades da Polícia Militar passa necessariamente pela compreensão dos termos “polícia ostensiva” e “preservação ordem pública”, termos que traduzem em específico a sua competência e externam a dimensão de sua responsabilidade.

Nesta senda, buscando entender primeiramente o que se tem por ordem pública, nos lançamos sobre a definição trazida pelo decreto 88.777 de 30 de setembro de 1983, em seu art. 2º, item 21, que assim a define:

conjunto de regras formais, que emanam do ordenamento jurídico da Nação, tendo por escopo regular as relações sociais de todos os níveis, do interesse público, estabelecendo um clima de convivência harmoniosa e pacífica, fiscalizado pelo poder de polícia, e constituindo uma situação ou condição que conduza ao bem comum (BRASIL, 1983).

Evidente que essa definição não alcança a etiologia do termo, pois coloca ordem pública como conjunto de regras formais que emanam do ordenamento jurídico, o que, nos dizeres de Vieira (2008) é um equívoco, pois ordem pública não se resume a regras formais, mas expressa os “resultados apreciáveis de sua observância”(MOREIRA NETO1986, p. 135, *apud* VIEIRA, 2008, p. 4).

Assim, nesta conjectura, salienta-se que não tem sido fácil conceituar esse termo, sublinhando-se que mesmo decorridos tantos anos de tentativas, a jurisprudência ainda encontra dificuldades em formatá-lo.

Deixando de lado a extensa gama de discursões e tentativas de definição de ordem pública, tomamos como base a lição de Lazzarini (1986, p. 13-14, *apud* VIEIRA, 2008, p.05) que discutindo essa celeuma, apregoa que:

[...] a ordem pública é mais fácil de ser sentida do que definida, mesmo porque ela varia de entendimento no tempo e no espaço. Aliás, nessa última hipótese, pode variar, inclusive dentro de um determinado país. Mas sentir-se-á a ordem pública segundo critérios de ordem superior, políticos, econômicos, morais e, até mesmo, religiosos. A ordem pública não deixa de ser uma situação de legalidade e moralidade normal, apurada por quem tenha competência para isso sentir e valorar. A ordem pública, em outras palavras, existirá onde estiver ausente a desordem, isto é, os atos de violência, de que espécie for, contra as pessoas, bens ou o próprio Estado. A ordem pública não é figura jurídica, embora se origine e tenha a sua existência formal.

Por conseguinte, absorvendo como verdadeira essa definição de Lazzarini, cabe à Polícia Militar no seu mister de preservar a ordem pública, evitar a desordem, os atos de violência contra pessoas, bens ou o próprio Estado, enfim, assegurar a tranquilidade, a segurança e a salubridade, isto, no exercício do poder de polícia de segurança, no limite da competência outorgada pela Constituição Federal em seu art. 144.

Neste prisma, considerável destacar que a Constituição de 1988 preceitua que à Polícia Militar cabe a **Preservação** da ordem pública. Neste ponto, Vieira (2008) destaca que houve uma inovação no texto constitucional em relação às constituições anteriores, visto que elas previam apenas a manutenção da ordem pública. A compreensão dessa mudança de nomenclatura é de fundamental importância, pois altera substancialmente a estrutura da competência da Polícia Militar. Por manutenção compreende-se

[...] a ação e efeito de ser conservada a situação de certas coisas ou de certos fatos. É, assim, a permanência ou conservação, legalmente assegurada, a respeito de qualquer *statu quo*, que se manterá como sempre foi ou como deva ser (SILVA, 2000, p. 518, apud VIEIRA, 2008, p. 5).

Já a preservação torna mais densa a atuação da Polícia Militar, pois traduz-se num acréscimo do conjunto de suas reponsabilidades e atribuições, uma vez que lhe impõe um agir muito mais elástico, cometendo-lhe a obrigação de agir na pós - desordem, ou seja, permite à Polícia Militar um agir repressivo, desde que seja uma ação imediata e tenha como objeto restaurar a ordem pública (VIEIRA, 2008).

Com esse pensamento Lazzarini, (1999, p. 105 apud VIEIRA, 2008, p. 06), preconiza que:

A preservação abrange tanto a prevenção quanto a restauração da ordem pública, no caso, pois seu objetivo é defendê-la, resguardá-la, conservá-la íntegra, intacta, daí afirmar-se agora com plena convicção que a polícia de preservação da ordem pública abrange as funções de polícia preventiva e a parte da polícia judiciária denominada de repressão imediata [...].

Expandido essa visão, VIEIRA (2008) preconiza que com essa nomenclatura a Constituição Federal também aglutinou as atribuições da Polícia Militar de preservação da ordem pública à missão residual que se consubstancializa a partir da falência ou incapacidade operacional dos demais órgãos policiais. Melhor explicando, coloca a Polícia Militar em uma condição residual, de modo que sempre que não for competência dos outros órgãos de segurança pública, e houver necessidade de intervenção policial, a competência será da Polícia Militar.

Sensível a essa perspectiva, a Constituição do Estado do Tocantins, ao definir as atribuições da Polícia Militar, acentua que lhe compete, dentre outras, as atividades relacionadas com a preservação e restauração da ordem pública e **com a garantia do poder de polícia dos órgãos e entidades da administração pública, em especial das áreas fazendária, sanitária, de proteção ambiental, de uso e ocupação do solo e de patrimônio**

cultural⁴⁰. Sintetizando, à Polícia Militar do Estado do Tocantins, além da obrigação pela preservação da ordem pública, cabe-lhe resguardar o pleno exercício do poder de polícia administrativo dos órgãos estaduais, dentre eles aqueles com poder de polícia oriundo do Sistema Nacional de Trânsito, como por exemplo, o DETRAN/TO, a AGETO e AMT's.

Deste modo, diante de qualquer obstáculo ou negativa de obediência ao poder de polícia administrativo emanado de órgãos públicos, cabe intervenção imediata da Polícia Militar do Estado do Tocantins, garantindo-se o exercício desse poder essencial à continuidade do estado democrático de direito.

Tomando-se como exemplo a situação de um agente de trânsito do DETRAN/TO que buscar recolher um veículo que se encontra em condição irregular, a recusa do proprietário em permitir o recolhimento do veículo deve ser combatida com a intervenção da PM/TO, afim de que seja efetivado o poder de polícia administrativa do agente de trânsito, assegurando-se a efetividade de um dos principais atributos do poder de polícia que é a autoexecutoriedade.

Direcionando-nos agora sobre o termo “polícia ostensiva” expresso no texto constitucional, podemos dizer que é a característica da qual se reveste a competência da Polícia Militar na sua atuação. É meio pelo qual a Polícia Militar se utiliza para preservar a ordem pública. Como dito no início, todo o escopo do sistema de segurança pública é a preservação, manutenção e restauração da ordem pública da incolumidade das pessoas e do patrimônio, e à Polícia Militar cabe preservá-la por meio da “polícia ostensiva”. Além do mais, o vocábulo polícia ostensiva também expressa uma exclusividade constitucional assegurada à Polícia Militar quanto a esse modo de atuação (MOREIRA NETO, 1991 apud VIEIRA, 2008).

Neste sentido, por polícia ostensiva, Moreira Neto (1986, p. 139 apud VIEIRA, 2008, p. 06) compreende como a “instituição possuidora do poder de polícia, e exterioriza-se por meio da ordem, do consentimento, da fiscalização e da sanção de polícia, com intuito de preservar a ordem pública”.

Quer isto dizer que a atuação da Polícia Militar se legitima no poder de polícia de segurança, o qual emana diretamente do texto constitucional, não se confundindo com o poder de polícia administrativo, embora possuam um elo epistemológico.

Saliente-se, todavia, que apesar de bastante discricionária, a atividade policial está sempre vinculada à lei, não se permitindo jamais que seja ilimitada ou absoluta, pois, por

⁴⁰

Art. 117, inciso I, alínea “b” da Constituição do Estado do Tocantins.

melhores que sejam os fins, não podem justificar o uso de meios arbitrários (VIEIRA, 2008).

Por essa trilha, a compreensão da definição de polícia ostensiva passa necessariamente pela percepção do que seja poder de polícia. Assim sendo, toda e qualquer tentativa de captar, entender, decifrar o termo poder de polícia, ainda que em sentido amplo, nos leva à definição trazida pelo Código Tributário Nacional⁴¹, que assim o define em seu art. 78:

Considera-se poder de polícia atividade da administração pública que, limitando ou disciplinando direito, interesse ou liberdade, regula a prática de ato ou abstenção de fato, em razão de interesse público concernente à segurança, à higiene, à ordem, aos costumes, à disciplina da produção e do mercado, ao exercício de atividades econômicas dependentes de concessão ou autorização do Poder Público, à tranqüilidade pública ou ao respeito à propriedade e aos direitos individuais ou coletivos (BRASIL, 1966)

Assim, poder de polícia se consubstancia na interferência do Estado na órbita do interesse privado, restringindo direitos individuais, a fim de salvaguardar interesse público e evitar que resultem em danos sociais que a lei procura prevenir. Isto se dá por meio da adoção de atos normativos, concretos e de fiscalização. Saliente-se que, embora o citado texto legal se refira ao poder de polícia administrativo, podemos afirmar que o poder de polícia de segurança possui a mesma estrutura, com a diferença que se volta para a manutenção da ordem pública e da incolumidade das pessoas e do patrimônio.

Assim sendo, em arremate final, tem-se que “polícia ostensiva” é umas das facetas da polícia de segurança, que atua fardada, uniformizada, permitindo ser facilmente identificada, coibindo o crime pela simples ação de presença, bem como reprimindo-o tão logo ele aconteça.

Importante destacar que, neste ponto também houve inovação no texto constitucional de 1988. Os textos das constituições anteriores previam apenas o termo “policciamento ostensivo”.

Para Vieira (2008), essa inovação também se traduz numa expansão da competência da Polícia Militar, pois se tem que o policiamento ostensivo corresponde apenas à atividade de fiscalização, que é apenas um dos meios de exteriorização do poder de polícia.

Neste sentido, a substituição de “policciamento ostensivo” por “polícia ostensiva” alarga a competência da polícia militar para muito além de uma mera fiscalização. É que agora lhe compete uma atuação mais ampla dentro do ciclo panorâmico do poder de polícia. Sua atuação não se restringe apenas à parte fiscalizatória, mas é sua obrigação compor os

⁴¹ Lei nº 5.172, de 25 de outubro de 1966.

demais atos que efetivam o pleno exercício desse poder, exigindo-lhe uma atuação desde o planejamento até um eventual ato sancionatório.

É neste contexto que Vieira (2008, p.9) arremata que:

Num viés pragmático, o exercício de tal competência traz às Polícias Militares a responsabilidade, por exemplo, de participar do planejamento de obra de arte ou alteração no sistema viário de uma cidade, analisando e sugestionando sobre o impacto das modificações, inclusive não consentindo a realização das mesmas quando estas não estiverem a atender ou a satisfazer questões de segurança pública ou de tranquilidade de transeuntes e condutores, tomando-se ainda, se for o caso, as medidas sancionatórias que forem oportunas e convenientes.

Assim sendo, em arremate final, tem-se que “polícia ostensiva” é umas das facetas da polícia de segurança, que atua fardada, uniformizada, permitindo ser facilmente identificada, coibindo o crime pela simples ação de presença, bem como reprimindo-o tão logo ele aconteça. Revestida dessa competência, cabe à Polícia Militar, na busca da preservação da ordem pública, percorrer todo o ciclo do poder de polícia, atuando desde os atos de planejamento até um eventual ato sancionatório e de repressão imediata.

É com base nesse entendimento que se concebe a competência da Polícia Militar para participar do planejamento, com poder de veto, de eventos que possuam potencialidade para violação da ordem pública, como grandes festas populares, jogos esportivos etc.

A compreensão dessa perspectiva será indispensável para se entender a responsabilidade da Polícia Militar na preservação da segurança no trânsito, razão pela qual passamos a discorrer sobre suas atribuições dentro do Sistema Nacional de Trânsito.

3.4.1 A ATUAÇÃO DA POLÍCIA MILITAR DO ESTADO DO TOCANTINS NO TRÂNSITO.

No contexto do trânsito, podemos dizer que a atuação da Polícia Militar pode se concretizar de dois modos, sendo um deles pela fiscalização de trânsito, nos termos do art. 23, inciso III do CTB, e o outro, pelo policiamento ostensivo de trânsito nos modos preconizados logo abaixo.

Em relação ao primeiro modo, o artigo 23, III, do CTB é peremptório ao afirmar que compete às Polícias Militares dos Estados e do Distrito Federal executar a fiscalização de trânsito, quando e conforme convênio firmado, como agente dos órgãos ou entidade executivos de trânsito ou executivos rodoviários, concomitantemente com os demais agentes credenciados.

Atividade fiscalizatória de trânsito diz-se aquela voltada exclusivamente à

observância das normas do Código de Trânsito Brasileiro, as resoluções que o regulamenta e as consequentes punições. Quando atua nessa competência, a Polícia Militar se reveste do poder de polícia administrativo, emanado do CTB em seu art. 23, inciso III.

Fazendo um aparte importante, destaca-se que esse mandamento legal revela uma competência condicionada da Polícia Militar no que tange à sua atuação fiscalizatória no trânsito. É que, se considerarmos que o poder de polícia não pode ser delegado, mas decorrente apenas da lei, então podemos afirmar que a Polícia Militar é detentora da competência fiscalizatória no trânsito, todavia seu exercício está condicionado ao firmamento de um convênio com outro órgão executivo de trânsito ou executivo rodoviário integrante do Sistema Nacional de Trânsito.

Nestes termos, inexistindo esse convênio, a Polícia Militar não terá legitimidade para atuar como órgão fiscalizatório do trânsito, uma vez que ausente condição imprescindível para o exercício da sua competência.

Já no que tange ao segundo modo de atuação da Polícia Militar - policiamento ostensivo de trânsito - trata-se de uma competência que não decorre do Código de Trânsito Brasileiro, mas da Constituição Federal, art. 144, § 5, quando confere às Polícias Militares a exclusividade no exercício do poder polícia ostensiva na preservação da ordem pública, do Decreto-lei n. 667, de 02 de julho de 1969, e da Constituição do Estado do Tocantins, art. 117, inciso I, alínea “a”.

É que o policiamento ostensivo de trânsito se constitui numa modalidade de policiamento ostensivo (VIEIRA, 2008), cuja exclusividade é dada à Polícia Militar, e assim sendo, como o policiamento ostensivo é de sua exclusividade, o policiamento ostensivo de trânsito também o é, e, portanto, outro órgão ou entidade não pode desempenhar esse papel. Ora, se acaso negássemos essa legitimidade da PM, estaríamos afirmando que o manto legislativo teria deixado essa faceta desprotegida, o que é naturalmente inconcebível.

Nesta senda, necessário destacar que o policiamento ostensivo de trânsito é voltado para a preservação da ordem pública no trânsito e não para a fiscalização, embora se admita que a fiscalização de trânsito praticada por órgão diverso da PM também contribui para essa manutenção.

Na mesma esteira, reafirmando o exposto acima, traz-se à baila o texto do art. 3º do Decreto-lei n. 667, de 02 de julho de 1969, modificado pelo Decreto-lei n. 1.406, de 24 de julho de 1975, e pelo Decreto-lei n. 2.010, de 12 de janeiro de 1983 que assim estatui:

Art.3º - Instituídas para a manutenção da ordem pública e Segurança interna nos Estados, nos Territórios e no Distrito Federal, compete as Polícias Militares, no

âmbito de suas respectivas jurisdições:

a) executar com exclusividade, ressalvadas as missões peculiares das Forças Armadas, o policiamento ostensivo, fardado, planejado pelas autoridades competentes, a fim de assegurar o cumprimento da lei, a manutenção da ordem pública e o exercício dos poderes constituídos (grifo nosso) ; (BRASIL, 1969).

Para não restar dúvida desse papel da Polícia Militar, o art. 117, inciso I, alínea “a” da Constituição do Tocantins reza que:

Art. 117. A Polícia Militar e o Corpo de Bombeiros Militar são instituições permanentes, organizadas com base na hierarquia e disciplina militares, competindo, entre outras, as seguintes atividades para:

I - a Polícia Militar:

a) policiamento ostensivo de prevenção criminal, de segurança, de trânsito urbano e rodoviário (grifo nosso); (TOCANTINS, 1989).

No âmbito da legislação de trânsito, o próprio Código de Trânsito Brasileiro reconhece essa competência da PM, e estabelece em seu art. 22, inciso IV que “compete aos órgãos ou entidades executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, no âmbito de sua circunscrição, estabelecer, em conjunto com as Polícias Militares, as diretrizes para o policiamento ostensivo de trânsito”.

Por fim, é com fundamento nesse entendimento que a Polícia Militar encontra legitimidade para desviar o trânsito em um local de desastre, tumulto, manifestações, fechar ruas, dentre outras práticas necessárias para se preservar a ordem pública, mesmo inexistida convênio firmado com órgãos executivos de trânsito ou executivos rodoviários do SNT.

3.4.2 A POLÍCIA MILITAR DO ESTADO TOCANTINS NO SISTEMA NACIONAL DE TRÂNSITO

Como já sabemos, para atuar como órgão fiscalizatório de trânsito, a Polícia Militar precisar estar conveniada com um Órgão Executivo de Trânsito, Executivo Rodoviário ou Departamento Municipal de Trânsito, este devidamente integrado ao Sistema Nacional de Trânsito⁴².

Todavia, antes de se especificar a atuação da Polícia Militar do Estado do Tocantins como agente de órgão executivo de trânsito, precisamos fazer um parêntese para detalhar como está distribuída a competência dos órgãos fiscalizatórios dentro do Sistema Nacional de Trânsito.

A formação heterogênea do SNT impõe uma distribuição sistemática da competência fiscalizatória entre os órgãos que o compõe, sob pena de se ter vários órgãos atuando e

atuando sobre a mesma situação. Essa distribuição é feita pelos artigos 21, 22, 23, 24 e 25 do Código de Trânsito Brasileiro, sendo regulamentada, no contexto do trânsito urbano, pela resolução 66/98, alterada pela Resolução nº 121/01 do CONTRAN.

Dissecando essa sistemática, cumpre esclarecer que a Polícia Rodoviária Federal, órgão executivo rodoviário da união, atua apenas no âmbito das rodovias federais, enquanto que nas rodovias estaduais a atuação fiscalizatória fica a cargo dos órgãos executivos rodoviários dos respectivos estados.

Nesse contexto, a Polícia Militar, agindo como agente de órgão executivo, nos termos do art. 23, inciso III do CTB, pode atuar tanto no âmbito do trânsito urbano quanto rodoviário estadual, e, embora não tenha conhecimento de algum caso, acredito que, pelo disposto no artigo 25 do CTB, no âmbito das rodovias federais, desde que haja um convênio firmado entre a PRF e um órgão executivo estadual conveniado com a Polícia Militar.

Como a distribuição de competência fiscalizatória no âmbito das rodovias é de fácil percepção, uma vez que a PRF atua no âmbito das rodovias federais e os órgãos executivos rodoviários no âmbito das rodovias estaduais.

A grande celeuma reside no âmbito do trânsito urbano, pois aí podem atuar tanto os órgãos executivos estaduais quanto municipais. Em vista disso, a Resolução 66/98, alterada pela Resolução nº 121/01 do CONTRAN tratou de especificar em quais situações devem atuar Estados ou Municípios ou ambos.

São 245 infrações de trânsito previstas no Código de Trânsito Brasileiro. Dessas, 63 ficaram sob a competência do Estado, 166 do Município e 16 ficaram para ambos (MARQUES, 2009)⁴³.

Talvez seja por isso que, afim de que não houvesse lacuna na fiscalização, o CTB em seu art. 25, permite que os órgãos e entidades executivos do Sistema Nacional de Trânsito possam celebrar convênio delegando as atividades nele previstas, com vistas à maior eficiência e à segurança para os usuários da via.

Frise-se, mais uma vez, que os órgãos executivos municipais só podem atuar depois de devidamente integrado ao Sistema Nacional de Trânsito, nos termos da Resolução 296/2008, que assim dispõe em seu artigo primeiro:

Art. 1º Integram o SNT os órgãos e entidades municipais executivos de trânsito e rodoviário que disponham de estrutura organizacional e capacidade instalada para o exercício das atividades e competências legais que lhe são próprias, sendo estas no mínimo as de: engenharia de tráfego; fiscalização e operação de trânsito; educação

⁴² Art. 24, § 2º CTB.

⁴³ MARQUES, Dorivan Rodrigo. Competências para fiscalização de trânsito urbano.

de trânsito; coleta, controle e análise estatística de trânsito, e disponha de Junta Administrativa de Recursos de Infrações – JARI. (BRASIL, 2008).

Bom, vencido o parêntese, retomamos a explanação da atuação da Polícia Militar do Estado do Tocantins no Sistema Nacional de Trânsito, adiantando que ela ocorre tanto no âmbito rodoviário quanto urbano, obedecida, claro, as peculiaridades dos convênios firmados com os órgãos executivos com competência fiscalizatória sobre a área.

3.4.2.1 A POLÍCIA MILITAR DO ESTADO DO TOCANTINS COMO AGENTE DO ÓRGÃO EXECUTIVO RODOVIÁRIO.

No âmbito rodoviário do Estado do Tocantins, a Polícia Militar atua nos termos do Termo da cooperação Nº 002/2012 – que dispõe sobre cooperação técnico-administrativa e operacional para fiscalização nas rodovias estaduais e adota outras providências, publicado no Diário Oficial do Estado em 10 de abril de 2012, tendo como cooperados a Polícia Militar do Estado do Tocantins – PM/TO, a Secretaria da Fazenda do Estado do Tocantins – SEFAZ/TO, o Departamento de Trânsito do Estado do Tocantins – DETRAN/TO e a Secretaria de Infraestrutura do Estado do Tocantins - SEINFRA.

Até a criação do Batalhão de Polícia Rodoviária a fiscalização do trânsito nas rodovias estaduais a cargo da Polícia Militar era feita pelos batalhões convencionais, o que acabava trazendo certo prejuízo para a fiscalização, pois não havia qualquer tipo de especialização por parte dos policiais que ali atuavam. Porém, em 10 de março de 2015 foi publicado no Diário Oficial do Estado o decreto Nº 5.210, criando o Batalhão de Polícia Militar Rodoviária – BPMRED, ficando a partir daí a seu cargo essa fiscalização.

De acordo com o termo cooperação técnica firmado entre os já citados órgãos, compete à Polícia Militar, agora por meio do

BPMRED:

I – cumprir e fazer cumprir as normas do Código de Trânsito Brasileiro e legislação complementar pertinente ao trânsito; II – enviar à SEINFRA os A.I.T.R.(s) e advertências aplicadas nas rodovias sob sua jurisdição, em tempo hábil, com base no artigo 281, II, do CTB; III – empregar o efetivo necessário e qualificado de policiais militares, designando-lhes a realizar o policiamento, autuação, fiscalização do transbordo de excesso de peso e/ou dimensões e controle de tráfego de veículos transportadores de cargas e de passageiros, inclusive para cargas perigosas, em parceria com a SEINFRA, obedecendo ao artigo 280, § 4º, do CTB; IV – realizar, com apoio do DETRAN/TO e SEINFRA, o treinamento especializado dos policiais militares empenhados nos serviços de trânsito de veículos transportadores de cargas e de passageiros; V – exercer, no cumprimento da legislação vigente, o policiamento de trânsito e tráfego em toda a malha rodoviária estadual, conforme art. 23, III do CTB e Resoluções do CONTRAN; VI – planejar as operações de policiamento em conjunto com a SEINFRA; VII – realizar intervenção direta e indireta no caso de ocorrência de acidentes rodoviários e outras anormalidades que demandem desvio

de tráfego, sinalização de emergência e quaisquer providências cabíveis, com orientação dos técnicos das Residências Rodoviárias da SEINFRA; VIII – realizar levantamentos nos locais de acidentes de trânsito, bem como prestar auxílio e socorro, observada a legislação vigente; IX – elaborar, mensalmente, mapa estatístico de acidentes de trânsito, enviando cópia a SEINFRA do Boletim de Ocorrência; X – propor à Diretoria Geral da SEINFRA a participação do pessoal de sua corporação em cursos, simpósios, estágios e congressos especializados; XI – designar um de seus Oficiais para estabelecer o intercâmbio com a SEINFRA como Assessor Militar da Diretoria Geral; XII – responsabilizar-se pela guarda e uso de material permanente colocado à sua disposição, bem como pelo uso do material de consumo recebido, respeitando as normas de controle vigentes na SEINFRA; XIII – manter nas dependências das balanças rodoviárias Policiais Militares para o controle do fluxo de veículos, emissão de autuações e aplicação da lei quando da operação de transbordo, se constatado o excesso de peso e/ou dimensões como altura, largura, comprimento e balanço traseiro; XIV – fiscalizar os veículos, a documentação e equipamentos obrigatórios nos transportes de cargas perigosas (artigo 145 do CTB, Resolução n.º 91/99 do CONTRAN e Resoluções 420 e 701/2004 da ANTT e Decreto 96.044 de 18/05/1988); XV – fiscalizar e informar a SEINFRA o uso indevido das faixas de domínio e adjacências das estradas e rodovias quanto a desmatamentos, queimadas, retirada de materiais, deposição de entulhos e lixo, ou ocupação como construções comerciais e residenciais, abrigos – pontos de ônibus, cercas invasoras, danos causados à sinalização, aplicando as medidas cabíveis de acordo com a regulamentação da SEINFRA; XVI – coibir de maneira eficaz a remontagem de cargas provenientes de transbordo do excesso de peso, aferido em pesagem; XVII – compatibilizar as atividades funcionais de Polícia Militar de Segurança Pública com as de policiamento ostensivo de circulação (policiamento rodoviário) harmonizando as ações e compensando-as de maneira que atenda ambas as missões de polícia que lhes são incumbidas; XVIII – executar todas as atividades de sua competência inerentes à implementação do presente Termo, com ênfase para as ações decorrentes da delegação do poder de polícia administrativa, fazendo cumprir, no âmbito de sua área de atuação, os instrumentos legais pertinentes à fiscalização e a segurança do trânsito rodoviário, em articulação com a SEINFRA, autuando e lavrando os termos próprios, os boletins de ocorrências, encaminhando, em tempo hábil, para os órgãos competentes; XIX – indicar a SEINFRA militares de seus quadros para atuarem como Agentes de Trânsito Rodoviário, até que seja criado especificamente o Batalhão de Polícia Rodoviária; XX – garantir aos integrantes da SEINFRA, quando solicitado, o exercício do poder de polícia que lhes incumbe e contribuir para a efetividade dos atos inerentes às suas atividades, observando-se a disponibilidade de recursos humanos e logísticos; XXI – proceder conjuntamente com a SEINFRA na remoção de veículos, captura e recolhimento de animais soltos, destinação de animais mortos, auxiliando-o na desobstrução e sinalização de emergência das rodovias, adotando as medidas administrativas pertinentes, com utilização de pessoal e logística disponibilizados pelas Coordenadorias das Residências Rodoviárias da SEINFRA, de acordo com o art. 269 do CTB; XXII – executar os serviços de escolta de veículos com cargas superdimensionadas ou perigosas, nos termos da regulamentação pertinente; XXIII – fiscalizar, autuar os infratores e aplicar as medidas administrativas de trânsito e transportes cabíveis, de forma isolada ou coadjuvante e concomitantemente com os agentes de trânsito da SEINFRA, de acordo com o estabelecido no CTB e legislação complementar; XXIV – realizar, exclusivamente, o teste de dosagem de alcoolemia, com aplicação do uso de bafômetro e aplicação da legislação. XXV – viabilizar a criação do Batalhão de Polícia Rodoviária em parceria com a SEINFRA; XXVI – lotar pessoal nos postos de fiscalização concluídos e que estão por concluir ao longo das rodovias tocantinenses para iniciar os procedimentos de fiscalização rodoviária, bem como de proteção das instalações físicas, evitando a ação dos vândalos (TOCANTINS, 2012).

Observa-se que são muitas atribuições afetas à PM, o que potencializa a sua responsabilidade pela segurança no trânsito no âmbito das rodovias estaduais, pois sua

atuação vai muito além de uma mera fiscalização de trânsito, como, por exemplo, na responsabilidade pela fiscalização e informação à SEINFRA de eventual uso indevido da faixa de domínio da rodovia, assim como elaboração de estatísticas que auxiliem no planejamento de medidas eficazes à redução de acidentes.

3.4.2.2 A POLÍCIA MILITAR DO ESTADO DO TOCANTINS COMO AGENTE DO ÓRGÃO EXECUTIVO TRÂNSITO.

No âmbito da atuação fiscalizatória no trânsito urbano, a Polícia Militar do Estado do Tocantins está apta atuar como agente do órgão executivo de trânsito estadual – o DETRAN/TO⁴⁴, aplicando as infrações de responsabilidade do Estado, nos termos da Resolução 66/98 do CONTRAN, assim como agente do órgão executivo de trânsito municipal – AMT - aplicando as infrações de responsabilidade dos municípios, nos termos da resolução 66/98 do CONTRAN, desde que haja convênio firmado entre ela e o órgão executivo municipal, mas isto somente nos municípios que houverem se integrado ao Sistema Nacional de Trânsito, nos termos da resolução 560/15 do CONTRAN.

Saliente-se que no Estado do Tocantins somente os municípios de Palmas, Araguaína, Araguatins, Porto nacional, Paraíso e Gurupi estão integrado ao Sistema Nacional de Trânsito⁴⁵.

Todavia, isso não implica dizer que nos demais municípios que ainda não estão integrados ao SNT não haverá fiscalização das infrações de competência municipal. Neste caso, conforme parecer formulado pelo Departamento Nacional de Trânsito (Denatran) e pela Advocacia Geral da União (AGU), em resposta a consulta formulada pelo Detran/RO, o Estado exercerá a competência plena, suplantando a lacuna deixada pela inércia do município, até que este se integre ao SNT.

Diante disso, fica claro que, se o município não cumprir com as disposições legais atinentes aos exercícios de suas atribuições, voltamos à situação anterior, isto é, União e Estados exercendo todas as atribuições dispostas no CTB, mesmo porque é inadmissível para o Direito a existência de uma terra `sem lei'. Isso nos faz concluir que, até a efetiva integração dos municípios ao SNT, as competências a ele atribuídas serão exercidas pelo Estado, relata o parecer (CETRAN/SC, 2009⁴⁶).

Assim, ante a inexistência de integração desses municípios ao Sistema Nacional de

⁴⁴ Em resposta a e-mail enviado ao Detran/TO, obtive a informação de que há um Termo de Cooperação Técnica firmado entre a Polícia Militar e o Detran/TO, habilitando a PM atuar na fiscalização do trânsito de todos os municípios dos Estado.

⁴⁵ Informação me enviada por e-mail em consulta ao Detran/TO.

⁴⁶ Ata sessão ordinária n.º 014/2009 – CENTRAN/SC.

Trânsito, o DETRAN/TO assumirá essa responsabilidade, exercendo com plenitude a competência fiscalizatória. Nestes locais, mesmo não havendo convênio com o município a PM/TO também estará apta a efetuar o ciclo de fiscalização completo no perímetro urbano, haja vista a existência do já citado termo de cooperação técnica, firmado entre DETRAN/TO e PM/TO.

Ressalte-se, todavia, que caso haja integração desses municípios ao Sistema Nacional de Trânsito, a atuação da Polícia Militar volta a se condicionar à assinatura de um convenio com o pretenso município.

4 CONCLUSÃO

Este trabalho, em linhas gerais, teve como objetivo investigar e apontar as atribuições e responsabilidades pela segurança viária da Polícia Militar do Estado do Tocantins.

Neste contexto, após análise detalhada da legislação que a rege dentro do Sistema de Segurança Pública, e do estudo sistemático do Sistema Nacional de Trânsito, no que tange à sua estrutura, funcionalidades e competência dos órgãos que o compõe, foi possível chegar a seguinte conclusão:

Na órbita do trânsito, a Polícia Militar desempenha papel de destacada importância, caracterizado pela sua atuação em duas vertentes: a atuação como órgão de segurança pública, no exercício do poder de polícia de segurança, e como órgão componente do Sistema Nacional de Trânsito, atuando como agente de órgão executivo de trânsito ou executivo rodoviário.

Essa atuação dicotômica geralmente encontra-se indistinta aos olhos da sociedade, mas mostra-se indispensável no contexto acadêmico. A imposição da compreensão desse fenômeno jurídico decorre na necessidade de se apontar, no cotidiano da administração pública, as fronteiras da competência institucional da Polícia Militar, assim como indicar sobre qual ente político recai a responsabilidade por eventual dano causado ao administrado.

Nessas circunstâncias, como órgão de segurança pública, a Polícia Militar do Estado do Tocantins tem a obrigação de preservar a ordem e a incolumidade das pessoas e do patrimônio no trânsito. Essa responsabilidade lhe é atribuída independentemente de convênio com órgãos executivos de trânsito ou executivos rodoviários do Estado ou municípios, pois emana diretamente do texto do art. 144 da Constituição Federal.

O cumprimento dessa responsabilidade se externa por meio de sua competência de polícia ostensiva, através do policiamento ostensivo de trânsito, se concretizando por meio de ações efetivas no uso de seu poder de polícia.

Por este viés, cabe a Polícia Militar do Estado do Tocantins não só manter o policiamento ostensivo nas vias, o que é mais evidente, mas participar, com força participativa decisória, de obras e eventos que possam acarretar riscos ou desordem no trânsito, pois, como dito acima, o termo “polícia ostensiva” lhe garante a atuação em todas as etapas de concretização do poder de polícia.

Por assim entender, acreditamos que em caso de acidente de trânsito, principalmente os que resultem vítimas, deve atuar a Polícia Militar, pois temos aí uma questão de ordem e segurança pública se sobrepondo ao fator trânsito.

Não por acaso a Lei no 5.970, de 11 de dezembro de 1973, que exclui da aplicação do disposto nos artigos 6º, inciso I, do Código de Processo Penal, os casos de acidente de trânsito, e, dá outras providências, reza o que segue em seu art. 1º:

Art 1º Em caso de acidente de trânsito, a autoridade ou agente policial que primeiro tomar conhecimento do fato poderá autorizar, independentemente de exame do local, a imediata remoção das pessoas que tenham sofrido lesão, bem como dos veículos nele envolvidos, se estiverem no leito da via pública e prejudicarem o tráfego.

Parágrafo único. Para autorizar a remoção, a autoridade ou agente policial lavrará boletim da ocorrência, nele consignado o fato, as testemunhas que o presenciaram e todas as demais circunstâncias necessárias ao esclarecimento da verdade.

Ora, o artigo 6º, inciso I, do Código de Processo Penal determina que “logo que tiver conhecimento da prática da infração penal, a autoridade policial deverá dirigir-se ao local, providenciando para que não se alterem o estado e conservação das coisas, até a chegada dos peritos criminais”. O legislador de 73, conhecendo a prática policial no Brasil, e sabendo que quem geralmente chega primeiro ao local do delito é a Polícia Militar, estendeu essa faculdade ao agente policial, mormente em razão de ser a polícia competente pela preservação da ordem pública.

Também com vista à preservação da ordem pública no trânsito, a Polícia Militar deve fomentar práticas e campanhas educativas que visem a redução de acidentes, assim como implementar e manter um sistema de dados estatísticos atualizado, permitindo um acompanhamento constante dos índices de violência no trânsito, possibilitando uma detalhada análise criminal, ou de outra ordem, que proporcione e fomente a tomada de políticas públicas voltadas para a segurança no trânsito, tudo isso independentemente de firmação de convênios com órgãos do Sistema nacional de Trânsito, pois todas essas obrigações já estão implícitas na sua competência constitucional.

Além do mais, como polícia de segurança, compete ainda à Polícia Militar assegurar o exercício do poder de polícia dos demais órgãos executivos e fiscalizatórios do Sistema Nacional de Trânsito.

Por outro lado, atuando como agente da autoridade de trânsito, cabe à Polícia Militar do Estado do Tocantins atuar nos limites dos termos de cooperação técnica firmado entre o DENTRAN/TO, SEINFRA, SEFAZ. E Agências Municipais de Trânsito – AMT’s nos municípios que houverem – se integrado ao SNT.

Neste campo a atuação da Polícia Militar se dá no âmbito da fiscalização de trânsito rodoviário, nos moldes do Termo de Cooperação Técnica firmado entre ela e DENTRAN/TO, SEINFRA/TO, SEFAZ/TO, de nº 002/2012 e também no âmbito do Trânsito urbano no modelo do Termo de Parceria Firmado entre ela e o DETRAN/TO.

No primeiro caso, cabe à PM, dentre outras atribuições⁴⁷, empregar o efetivo necessário e qualificado de policiais militares, designando-lhes a realizar o policiamento, autuação, fiscalização do transbordo de excesso de peso e/ou dimensões e controle de tráfego de veículos transportadores de cargas e de passageiros, inclusive para cargas perigosas, em parceria com a SEINFRA, obedecendo ao artigo 280, § 4º, do CTB; realizar, com apoio do DETRAN/TO e SEINFRA, o treinamento especializado dos policiais militares empenhados nos serviços de trânsito de veículos transportadores de cargas e de passageiros; exercer, no cumprimento da legislação vigente, o policiamento de trânsito e tráfego em toda a malha rodoviária estadual, conforme art. 23, III do CTB e Resoluções do CONTRAN; realizar intervenção direta e indireta no caso de ocorrência de acidentes rodoviários e outras anormalidades que demandem desvio de tráfego, sinalização de emergência e quaisquer providências cabíveis, com orientação dos técnicos das Residências Rodoviárias da SEINFRA; realizar levantamentos nos locais de acidentes de trânsito, bem como prestar auxílio e socorro, observada a legislação vigente; elaborar, mensalmente, mapa estatístico de acidentes de trânsito, enviando cópia a SEINFRA do Boletim de Ocorrência.

Já em relação à atuação no trânsito urbano, está a Polícia Militar obrigada a atuar como agente do órgão executivo de trânsito – DETRAN/TO - em todos os municípios do Estado do Tocantins. Nos municípios já integrados ao SNT, esta atuação se limita à fiscalização das infrações de competência dos Estados, conforme Resolução 66/98 CONTRAN, mas caso haja convênio com o município, estará apta e obrigada a fiscalizar as infrações que compete a este ente também. Nos demais municípios, a PM está obrigada a fiscalizar tanto as infrações que compete ao Estado, como as de competência do município.

Enfim, no que tange ao cenário da segurança no trânsito, a Polícia Militar figura como um dos órgãos com maior parcela de responsabilidade, e assim sendo, ante a exigência social de um Estado mais efetivo, capaz de assegurar os programas constitucionais de garantia de direitos, dentre eles o direito à vida, integridade, segurança e mobilidade eficiente, espera-se que ela abandone esse papel de coadjuvante que tem desempenhado e coloque-se como verdadeira promotora da segurança viária.

⁴⁷

5 REFERÊNCIAS

ANJOS, Nivaldo Nascimento dos. Funcionalidade do Sistema de Segurança Pública no Brasil e a Violência Social: um estudo. Rio de Janeiro: ESG, 2011. Disponível em: <<http://www.esg.br/images/Monografias/2011/ANJOS.pdf>>. Acesso em 16 de novembro de 2016.

BERWIG, Aldemir. Direito de trânsito. Ijuí: Ed. Unijuí, 2013. Disponível em: <<http://bibliodigital.unijui.edu.br:8080/xmlui/bitstream/handle/123456789/1796/Direito%20do%20transito.pdf?sequence=1>>. acesso em 15 de agosto de 2016.

BRASIL. Lei 5.970 de 11 de Dezembro de 1973. Exclui da aplicação do disposto nos artigos 6º, inciso I, 64 e 169, do Código de Processo Penal, os casos de acidente de trânsito, e, dá outras providências. Disponível em: <https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/1970-1979/L5970.htm>. Acesso em 12 de dezembro de 2016.

BRASIL. Constituição da República Federativa de Brasil. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Constituicao/Constituicao.htm>. Acesso em: 07 de junho de 2016.

BRASIL. Departamento Nacional de Trânsito. Disponível em <<http://www.denatran.gov.br/municipios/orgaosmunicipais.asp>>. Acesso em 14 de junho de 2016.

BRASIL. Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/L9503.htm>. Acesso em: 07 de junho de 2016.

BRASIL. Ministério das Cidades. Política Nacional de Trânsito. Brasília: Ministério das Cidades, 2004. Disponível em: <<http://portal.saude.gov.br/portal/arquivos/pdf/PNT.pdf>>. Acesso em: 15 de junho de 2016.

BRASIL. Ministério das Cidades. Departamento Nacional de Trânsito. 100 anos de legislação de trânsito no Brasil. 1910-2010. Disponível em: <http://www.denatran.gov.br/publicacoes/download/100_anos_Denatran.pdf>. Acesso em 23 de novembro de 2016.

BRASIL. Decreto n. 88.777, de 30 de setembro de 1983. Aprova o Regulamento para Polícias Militares e Corpos de Bombeiros (R-200). Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/D88777.htm>. Acesso em: 29 de novembro de 2016.

BRASIL. Código Tributário Nacional. Lei 5.172 de 25 de outubro de 1966. Disponível em: <https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L5172.htm>. Acesso em: 30 de novembro de 2016.

BRASIL. Resolução 296 do Contran. Dispõe sobre a integração dos órgãos e entidades executivos de trânsito e rodoviários municipais ao Sistema Nacional de Trânsito. Disponível em: <http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/RESOLUCAO_CONTRAN_296.pdf>. Acesso em: 06 de dezembro de 2016.

CENTRAN/SC. Ata sessão ordinária n.º 014/2009. Disponível em: https://www.google.com.br/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=2&cad=rja&uact=8&ved=0ahUKEwiRvPzJ5enQAUDiZAKHd_IC4EQFggkMAE&url=http%3A%2F%2Fwww.cetran.sc.gov.br%2Findex.php%3Foption%3Dcom_docman%26task%3Ddoc_download%26gid%3D1431%26Itemid%3D134&usg=AFQjCNESXU3xeWXk6c2oxTbE5UT-CqjKvw&sig2=zqu_N3Na027oqZ_xFei3jw>. Acesso em 09 de dezembro de 2016.

Comentários ao art. 7 do CTB. Disponível em: <http://www.ctbdigital.com.br/?p=Comentarios&Registro=117&campo_busca=&artigo=7> . Acesso em: 27 de novembro de 2016.
DETRAN/TO; PM/TO; SEFAZ/TO; SEINFRA/TO. Termo de Cooperação Técnica 002/2012. Palmas, 2012.

CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO (CONTRAN). Resolução Nº 560 de 15 de outubro de 2015. Dispõe sobre a integração dos órgãos e entidades executivos de trânsito e rodoviários municipais ao Sistema Nacional de Trânsito. Disponível em: <http://www.lex.com.br/legis_27033443_RESOLUCAO_N_560_DE_15_DE_OUTUBRO_DE_2015.aspx>. Acesso em 27 de novembro de 2016.

DETRAN/TO; PM/TO. O Termo de Convênio que entre si Celebram o Departamento Estadual de Trânsito e a Polícia Militar do Estado do Para Intensificar as Atividades Policiamento de Trânsito. Palmas, 2010.

DICIO, Dicionário online de Português. Disponível em: <<https://www.dicio.com.br/transito/>>. Acesso em 21 de novembro de 2016.

Dicionário Aurélio da Língua Portuguesa Online: Disponível em <<https://dicionariodoaurelio.com/mobilidade>>. Acesso em 07 de junho de 2016.

FRANZ, Cristine Maria; SEBERINO, Jose Roberto Vieira. **A História do Trânsito e Sua Evolução.** Disponível em: <http://www.transitobr.com.br/downloads/a_historia_do_transito_e_sua_evolucao.pdf>.

Acesso em 21 de novembro de 2016.

FRAGA, Cristina Kolgeski. **A POLÍCIA MILITAR FERIDA**: Da violência visível à invisibilidade da violência nos acidentes em serviço. Porto Alegre, 2005. Disponível em: <http://www.dominipublico.gov.br/pesquisa/DetalheObraForm.do?select_action=&co_obra=27816>. Acesso em 17 de novembro de 2016.

MARQUES, Dorivan Rodrigo. Competências para fiscalização de trânsito urbano. Disponível em: <<http://www.pm.to.gov.br/noticia/2009/9/14/competencias-para-fiscalizacao-de-transito-urbano/>>. Acesso em: 06 de dezembro de 2016.

MEDEIROS JUNIOR, Mauro Evaristo. Municipalização do trânsito e da segurança pública. In: Âmbito Jurídico, Rio Grande, XI, n. 52, abr 2008. Disponível em: <http://www.ambitojuridico.com.br/site/index.php?n_link=revista_artigos_leitura&artigo_id=2674>. Acesso em junho 2016.

MINAYO, Maria Cecília de Souza; SOUZA, Edinilsa Ramos de; CONSTANTINO Patrícia. **Missão prevenir e proteger**: condições de vida, trabalho e saúde dos policiais militares do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro : Editora Fiocruz, 2008. Disponível em: <<http://books.scielo.org/id/y28rt/04>>. Acesso em 17 de novembro de 2016.

PARANÁ. Detran – Departamento Estadual de Trânsito. Disponível em: <<http://www.detran.pr.gov.br/modules/catasg/servicos-detalhes.php?tema=detran&id=119>>. Acesso em 27 de novembro de 2016.

PEREIRA, Elio Gomes. **A Criação da Academia de Polícia Militar de Goiás (1970 - 2000)**. Disponível em: <https://pos.historia.ufg.br/up/113/o/03_-_A_Cria%C3%A7%C3%A3o_da_Academia_da_Pol%C3%ADcia_Militar_de_Goi%C3%A1s_-_Elio_Gomes_Pereira.pdf>.

SOUZA, Reginaldo Canuto de; MORAIS, Maria do Socorro Almeida de. **POLÍCIA E SOCIEDADE**: uma análise da história da segurança pública brasileira: São Luis, 2011. Disponível em: <http://www.joinpp.ufma.br/jornadas/joinpp2011/CdVjornada/JORNADA_EIXO_2011/PODER_VIOLENCIA_E_POLITICAS_PUBLICAS/POLICIA_E_SOCIEDADE_UMA_ANALISE_DA_HISTORIA_DA_SEGURANCA_PUBLICA_BRASILEIRA.pdf>. Acesso em 16 de novembro de 2016.

TOCANTINS. Constituição do Estado do Tocantins. Disponível em <http://www.al.to.leg.br/arquivos/documento_38716.PDF#dados>. Acesso em 07 de junho de 2016.

TOCANTINS. Polícia Militar do Estado do Tocantins. Disponível em:<

<http://www.pm.to.gov.br/institucional/a-corporacao/historico/>>. Acesso em 19 de novembro de 2016.

TOCANTINS. Lei file: 982, de 28 de maio de 1998 . Disponível em: <///C:/Users/Meus%20Documentos/Downloads/7236.pdf.> Acesso em 27 de novembro de 2016.

VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara de. **Circular é Preciso, Viver não é Preciso: A história do trânsito na Cidade de São Paulo**. 1 ed. São Paulo: Annablume,1999.