



POLÍCIA MILITAR DA PARAÍBA
CENTRO DE ENSINO
CURSO DE ESPECIALIZAÇÃO LATO SENSU EM SEGURANÇA PÚBLICA
CESP/2024.1

GERVANA OLÁCIO RODRIGUES
ALECSANDRA DE PONTES SANTIAGO

A FISCALIZAÇÃO DE TRÂNSITO PELA POLÍCIA MILITAR NA REGIÃO
METROPOLITANA DE JOÃO PESSOA: implicações e desafios para a redução de sinistros
com vítima

JOÃO PESSOA, PB
2025

GERVANA OLÁCIO RODRIGUES
ALECSANDRA DE PONTES SANTIAGO

**A FISCALIZAÇÃO DE TRÂNSITO PELA POLÍCIA MILITAR NA REGIÃO
METROPOLITANA DE JOÃO PESSOA: implicações e desafios para a redução de sinistros
com vítima**

Artigo apresentado ao Centro de Pós-graduação e Pesquisa do Centro de Ensino da PMPB como requisito para conclusão do Curso de Especialização em Segurança Pública.

Orientador: Ten. Cel. Ralisson Andrade Araújo,
Me.

JOÃO PESSOA, PB

2025

**A FISCALIZAÇÃO DE TRÂNSITO PELA POLÍCIA MILITAR NA REGIÃO
METROPOLITANA DE JOÃO PESSOA: implicações e desafios para a redução de sinistros
com vítima**

Gervana Olacio Rodrigues¹
Alecsandra De Pontes Santiago²

RESUMO

A segurança viária configura-se como um dos grandes desafios da atualidade no campo da segurança pública, sobretudo diante do aumento contínuo dos sinistros registrados nas vias urbanas. Nesse cenário, destaca-se o papel da Polícia Militar como agente essencial na preservação da ordem pública e da vida. Este trabalho tem como objetivo analisar a atuação da Polícia Militar da Paraíba (PMPB) na fiscalização de trânsito na Região Metropolitana de João Pessoa, com foco nas implicações e nos obstáculos enfrentados no combate à violência viária que geram vítimas não fatais. Parte-se da compreensão de que a fiscalização, embora prevista na legislação como ferramenta de controle, exige articulação com outros pilares fundamentais, como a educação, a engenharia e o desenvolvimento de políticas públicas consistentes. A abordagem considera o arcabouço normativo vigente, os princípios do Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (PNATRANS) e a realidade operacional da corporação, com o propósito de contribuir para o fortalecimento das ações voltadas à promoção da segurança viária.

Palavras-chave: Polícia Militar. Sinistros. Fiscalização de Trânsito. Segurança Viária. João Pessoa.

¹ Licenciado em Letras pela UFPB e Bacharel em Segurança Pública pela Academia de Polícia Militar do Cabo Branco (APMCB). E-mail: geleusd@hotmail.com.

² Bacharel em Direito pela UFPB e em Segurança Pública pela Academia de Polícia Militar do Cabo Branco (APMCB). E-mail: alecsandra_santiago@hotmail.com.

ABSTRACT

Road safety is one of the greatest challenges in the field of public safety today, especially in view of the continuous increase in accidents recorded on urban roads. In this scenario, the role of the Military Police as an essential agent in preserving public order and life stands out. This paper aims to analyze the performance of the Military Police of Paraíba (PMPB) in traffic control in the Metropolitan Region of João Pessoa, focusing on the implications and obstacles faced in combating road violence that generates non-fatal victims. It is understood that inspection, although provided for in the legislation as a control tool, requires coordination with other fundamental pillars, such as education, engineering and the development of consistent public policies. The approach considers the current regulatory framework, the principles of the National Plan for Reducing Traffic Deaths and Injuries (PNATRANS) and the operational reality of the corporation, with the purpose of contributing to the strengthening of actions aimed at promoting road safety.

Keywords: Military Police. Accidents. Traffic Control. Road Safety. João Pessoa.

INTRODUÇÃO

A segurança viária é um tema de crescente relevância no campo da segurança pública e da gestão de políticas voltadas para garantia e preservação da vida, dado seu impacto direto sobre a mortalidade, a morbidade, os custos com internações hospitalares e a qualidade de vida da população.

Dados do Sistema Único de Saúde (SUS) revelam que, entre 2010 e 2019, foram registradas cerca de 1,7 milhão de autorizações de internações hospitalares (AIHs) relacionadas a sinistros de trânsito, com custos atualizados em R\$3,8 bilhões (Carvalho; Guedes, 2023, p. 10). Essas informações, consolidadas na Nota Técnica nº 42 do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA), oferecem um panorama nacional relevante ao destacar os impactos sociais e financeiros dos sinistros de trânsito, com especial atenção à morbidade gerada por tais ocorrências. Tal análise serve como um balizador importante para estudos regionais como o presente trabalho.

Na Paraíba, conforme registrado no Anuário da Secretaria Estadual de Segurança e Defesa Social (Paraíba, 2023, p. 102), a Região Metropolitana de João Pessoa apresenta uma concentração expressiva de Acidentes Letais de Trânsito (ALT), destacando-se como uma área prioritária para intervenções de segurança viária. Embora a análise de ALT seja relevante, compreender as características dos sinistros com vítimas não fatais é igualmente necessário para avaliar os impactos dessas ocorrências na segurança pública e no sistema de saúde.

Nesse contexto, a Polícia Militar da Paraíba (PMPB), por meio do Batalhão de Polícia de Trânsito Urbano e Rodoviário (BPTran), executa uma série de ações preventivas e repressivas. Entre essas ações, destacam-se as abordagens, autuações, remoções de veículos irregulares e a ocupação de pontos de visibilidade com o objetivo de inibir comportamentos de risco e aumentar a percepção de segurança no trânsito. No entanto, ainda há lacunas no entendimento sobre a eficácia dessas medidas na redução dos sinistros com vítimas não fatais.

Diante disso, o presente estudo tem como objetivo geral analisar as implicações e os desafios enfrentados pela Polícia Militar na fiscalização de trânsito na Região Metropolitana de João Pessoa, com foco na redução de sinistros com vítimas. Como objetivos específicos, pretende-se identificar as principais ações de fiscalização de trânsito implementadas pela Polícia Militar na região metropolitana de João Pessoa-PB. Em segundo lugar, avaliar a relação entre as operações de

fiscalização e as possíveis variações nos índices de sinistros de trânsito nos anos de 2023 e 2024. Por fim apontar os desafios operacionais e estruturais que impactam a eficácia dessas atividades.

O recorte temporal adota como marco o lançamento do programa “Paraíba pela Paz no Trânsito”, em 2023³, que introduziu uma nova abordagem na gestão da segurança viária no estado. A análise tem como referência a Nota Técnica nº 42 do IPEA, que fornece uma visão abrangente das ações de segurança no trânsito no Brasil, este estudo utiliza os dados nacionais como referência para contextualizar a gravidade e relevância do tema. Assim, ele busca contribuir para o debate acadêmico e prático sobre segurança viária, oferecendo subsídios para a formulação de políticas públicas mais eficazes e contextualizadas à realidade local.

Nesse cenário, destaca-se o papel da Polícia Militar como agente essencial na preservação da ordem pública e da vida, atuando não apenas na fiscalização e controle do trânsito, mas também na promoção de ações educativas, na prevenção de acidentes e na resposta imediata a ocorrências, reforçando seu compromisso com a proteção dos cidadãos e a redução da violência no espaço urbano. A partir disso, delimita-se a seguinte problemática: A fiscalização de trânsito na Região Metropolitana de João Pessoa tem contribuído para a redução dos índices de sinistros com vítimas? Quais os desafios enfrentados pela Polícia Militar para alcançar esse objetivo?

2 METODOLOGIA

Na pesquisa em questão, que foca a fiscalização de trânsito na região de João Pessoa e sua relação com a redução de sinistros com vítimas, será utilizada uma abordagem metodológica baseada em pesquisa aplicada, de caráter descritivo, utilizando o método qualitativo. Dessa forma, este estudo se caracteriza como uma pesquisa onde exploraremos as informações e a partir delas, suscitaremos nova compreensão da realidade.

A pesquisa tem caráter descritivo uma vez que visa identificar e descrever as principais ações já implementadas na grande João Pessoa, analisar a relação entre fiscalização e sinistros e pontuar os desafios enfrentados na meta de redução destes sinistros. Quanto a essa abordagem, Prodanov e Freitas (2013, p. 70) esclarece que:

³Política pública criada através do decreto nº 43.945 de 02 de agosto de 2023.

Os dados coletados nessas pesquisas são descritivos, retratando o maior número possível de elementos existentes na realidade estudada. Preocupa-se muito mais com o processo do que com o produto. Na análise dos dados coletados, não há preocupação em comprovar hipóteses previamente estabelecidas, porém estas não eliminam a existência de um quadro teórico que direcione a coleta, a análise e a interpretação dos dados.

A pesquisa adotará uma abordagem qualitativa, a qual, através da leitura e interpretação das informações fornecidas, tem por intuito analisar criticamente dados estatísticos sobre sinistros de trânsito, operações, resultados de fiscalização, entre outros, com base em documentos institucionais. Segundo Minayo (2001), a pesquisa qualitativa é adequada para investigar fenômenos em sua complexidade, buscando interpretar os sentidos atribuídos pelos sujeitos e os processos sociais envolvidos, mais do que apenas quantificar variáveis. Assim, os dados estatísticos serão utilizados como apoio para contextualizar e enriquecer a análise interpretativa, sem comprometer o caráter qualitativo da investigação.

Em relação ao procedimento de coleta de dados, adotou-se como base na conceituação de Lakatos e Marconi (2003, p. 174). Conforme os autores, na pesquisa documental, os dados são obtidos exclusivamente por meio de documentos, sejam eles escritos ou não, sendo esses considerados fontes primárias. Ainda de acordo com Lakatos e Marconi (2003, p. 183), a pesquisa bibliográfica engloba toda bibliografia já tornada pública em relação ao tema estudado, desde publicações avulsas, boletins, jornais, revistas, livros, pesquisas, monografias, teses, materiais cartográficos, etc. [...] “sua finalidade é colocar o pesquisador em contato direto com tudo o que foi escrito, dito ou filmado sobre determinado assunto [...]”.

Portanto, a metodologia aplicada será baseada na pesquisa documental, em que serão analisadas as estatísticas relevantes sobre o assunto, relatórios de serviço e tabelas do Batalhão de Polícia de Trânsito. O recorte temporal da pesquisa abrange os anos de 2023 e 2024, período no qual foram realizadas operações de fiscalização relevantes para a análise.

Dentre os indicadores a serem analisados, destacam-se o número de sinistros com vítimas registrados e os locais onde ocorrem, o planejamento das operações e fiscalizações de trânsito, *blitz* e pontos de Policiamento Ostensivo de Visibilidade (POVO), que se trata de uma estratégia adotada pela PMPB, a qual visa aumentar a presença policial em pontos críticos de trânsito.

A interpretação dos dados nesta pesquisa será realizada por meio de uma abordagem qualitativa, buscando compreender a relação entre as operações de fiscalização e a variação dos índices de sinistros, atendendo aos objetivos pré-estabelecidos. A análise será orientada por

categorias temáticas construídas a partir da coleta e organização dos dados, permitindo identificar padrões, recorrências e particularidades significativas ao objeto de estudo.

Os dados estatísticos utilizados servirão como base de contextualização e suporte à interpretação, funcionando como elementos complementares que ajudam a ampliar a compreensão do fenômeno investigado. Como destaca Bardin (2011), a análise qualitativa permite ir além dos números, aprofundando-se no conteúdo e nas nuances das informações, o que é fundamental para uma interpretação crítica e reflexiva dos resultados.

3 SEGURANÇA VIÁRIA COMO DEVER DO ESTADO

A segurança viária é uma questão bastante discutida, inclusive a nível mundial, devido a grande importância e seriedade que envolve essa temática. Ser usuário das vias terrestres, seja como pedestre, condutor ou passageiro de veículos é uma tarefa desafiadora, cujo objetivo principal é chegar ao destino de forma segura. É redundante dizer que se trata de uma pauta desafiante já que o número alarmante de vítimas no trânsito tem crescido a níveis mundiais.

Diante deste cenário, as autoridades e especialistas no assunto têm pesquisado meios e programas que incentivem a redução destes índices preocupantes. Em *O Manual de Medidas de Segurança Viária*, Elvik e Sorensen (2015) assinalam que a pesquisa de segurança no trânsito é uma ferramenta para tornar a política de segurança viária eficaz. Esta política remete às decisões que o governo toma sobre quais os objetivos a serem assumidos e quais as medidas a serem priorizadas a fim de melhorar a segurança do trânsito.

Nesse sentido, a segurança viária é dever previsto na Constituição Federal, introduzido pela Emenda Constitucional nº 82 de 2014 e estabelece que “a segurança viária é exercida para a preservação da ordem pública e da incolumidade das pessoas e do seu patrimônio nas vias públicas” (Brasil,1988).

Essa emenda ampliou as responsabilidades dos órgãos de segurança pública ao incluir a segurança viária como uma de suas atribuições, reforçando a integração entre trânsito e segurança pública. Esse dispositivo também estabelece que a segurança pública deve ser exercida por diversos órgãos, incluindo as polícias militares, para a preservação da ordem pública e da incolumidade das pessoas e seus bens nas vias públicas.

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

I - polícia federal;

II - polícia rodoviária federal;

III - polícia ferroviária federal;

IV - polícias civis;

V - polícias militares e corpos de bombeiros militares;

VI - polícias penais federal, estaduais e distrital (Brasil, 1988)

Além da previsão constitucional do policiamento ostensivo para garantia da segurança viária, o Código de Trânsito Brasileiro (CTB) consolida a atuação das polícias militares dos Estados e do Distrito Federal no Sistema Nacional de Trânsito ao dispor: “Compõem o Sistema Nacional de Trânsito os seguintes órgãos e entidades: VI - as Polícias Militares dos Estados e do Distrito Federal” (Brasil, 1997).

Esse dever legal destaca a importância da fiscalização de trânsito como mecanismo regulador fundamental para a segurança viária. De acordo com Andrade e Filho (2014), as Polícias Militares têm o dever de proteger as pessoas físicas, seus bens e atividades, uma vez que atuam como polícia ostensiva para preservar a ordem pública. Sendo assim, é imperioso afirmar que o papel primordial da Polícia Militar é a manutenção da ordem pública, e conseqüentemente, a preservação da vida, incluindo, portanto, a atenção e o cuidado com a utilização do tráfego terrestre que substancia essa atribuição. De acordo com o anexo I do CTB, fiscalização é definida como:

O ato de controlar o cumprimento das normas estabelecidas na legislação de trânsito, por meio do poder de polícia administrativa de trânsito, no âmbito de circunscrição dos órgãos e entidades executivos de trânsito e de acordo com as competências definidas neste Código (Brasil, 1997).

Assim, é conferida competência legal às polícias militares para execução da fiscalização de trânsito, conforme estabelecido por convênios firmados como reza o artigo 25 do CTB quando possibilita a celebração de convênio em busca de maior eficiência na segurança viária (Brasil, 1997).

No caso da Polícia Militar da Paraíba (PMPB), que é o foco deste estudo, existe um convênio vigente com o Departamento Estadual de Trânsito da Paraíba (DETRAN/PB), que legitima a corporação quanto à fiscalização integrada de trânsito nas vias urbanas em todo o estado. Em relação às rodovias estaduais, há também o convênio com o Departamento de

Estradas de Rodagens (DER). Dessa forma, evidencia-se a competência da PMPB em atender o disposto no caput do artigo 144 da Constituição Federal de 1988.

3.1 DO 'ACIDENTE' AO 'SINISTRO': EVOLUÇÃO CONCEITUAL

Considerando que a pesquisa abordará as fiscalizações que podem interferir nos sinistros de trânsito, é relevante destacar a alteração terminológica ocorrida em 2018, quando o termo 'acidente' passou a ser tecnicamente substituído por "sinistro". Embora o trabalho utilize ambas as terminologias, elas serão tratadas como sinônimos, respeitando a evolução conceitual que considera "sinistro" como o termo correto e mais adequado na atualidade, ou seja, esse ajuste terminológico não impacta a interpretação das estatísticas de trânsito.

A alteração ganhou destaque em 2020, com a revisão da NBR 10697/2018 pela Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT). Segundo o Portal do Trânsito (2023), a revisão eliminou a ideia de que os eventos de trânsito seriam sempre não premeditados, trazendo uma nova perspectiva ao relacionar esses eventos a erros de comportamento humano, como imprudência, desatenção e negligência. Essa terminologia foi incorporada oficialmente à legislação brasileira com a publicação da Lei n. 14.599/2023, que alterou o CTB. Essa atualização também conceituou o que é sinistro de trânsito:

Todo o evento que resulte em dano ao veículo ou à sua carga e/ou lesões a pessoas e/ou animais, e que possa trazer dano material ou prejuízo ao trânsito, à via ou ao meio ambiente, em que pelo menos uma das partes está em movimento nas vias terrestres ou em áreas abertas ao público (Brasil, 2023).

Ainda sobre sinistros de trânsito, a NBR 10697/2018 em questão explana os três tipos possíveis:

Sinistro de Trânsito sem Vítima: aquele que não resulte em vítima, mas que traga dano material ou prejuízos ao trânsito, à via ou ao meio ambiente. Sinistro de Trânsito com Vítima não Fatal: aquele que não resulte em vítima fatal. Sinistro de Trânsito com Vítima Fatal: aquele que resulte em vítima morrendo imediatamente ou em até trinta dias, como resultado do acidente ou suas implicações (NBR, 2018).

A vítima não fatal, também conceituada na NBR em estudo, são as vítimas que podem ter danos de natureza grave ou leve, e que gere a entrada em hospital ou cuidado de especialistas, no momento do sinistro. Então, para contextualizar, quando há vítimas de sinistros de trânsito, a

ocorrência se enquadra nos crimes em espécie que constam no CTB, que em seu artigo 303, assim dispõe: “Praticar lesão corporal culposa na direção de veículo automotor” (Brasil, 1997). Cabe salientar, que o Código não se refere à gravidade da lesão, ou seja, qualquer grau já se considera crime, desde que haja a entrada em hospital.

3.2 LIMITES LEGAIS PARA A REALIZAÇÃO DO BOLETIM DE SINISTRO DE TRÂNSITO PELA PMPB

A atuação da Polícia Militar da Paraíba (PMPB) na lavratura do Boletim de Sinistro de Trânsito é disciplinada por normas específicas. No âmbito estadual, destaca-se a Resolução nº 001/2018 do Conselho Estadual de Trânsito da Paraíba (CETTRAN-PB), publicada no Diário Oficial do Estado em 10 de julho de 2018, a qual estabelece os critérios para a atuação da corporação no atendimento a sinistros de trânsito. Conforme disposto em seu artigo 5º, compete à PMPB atender às ocorrências de trânsito que envolvam vítimas, uma vez que tais eventos configuram crimes de trânsito, nos termos do Código de Trânsito Brasileiro (CTB). O artigo 5º da Resolução nº 001/2018 dispõe que:

Batalhão de Trânsito somente deslocar-se ao local da ocorrência nos seguintes casos:

I. Condutor menor de 18 anos;

II. Condutor não possuir habilitação;

III. Condutor possuir sinais de consumo de álcool;

IV. Crime ou contravenção penal relacionado à ocorrência; (grifo nosso)

V. Sinistros envolvendo veículos da Polícia Militar, inclusive os locados (Brasil, 2018).

Esses critérios estabelecidos pela Resolução nº 001/2018 do Conselho Estadual de Trânsito da Paraíba (CETTRAN-PB) têm por finalidade otimizar o emprego do efetivo policial e garantir que os recursos da Polícia Militar da Paraíba (PMPB) sejam destinados a ocorrências de trânsito com maior potencial lesivo ou que demandem intervenção imediata. Dessa forma, a norma delimita a atuação da PMPB aos sinistros que efetivamente requerem intervenção, contribuindo para a preservação da fluidez do tráfego e a priorização das ações de atendimento.

Paralelamente à atuação nos sinistros, a PMPB também exerce a função de fiscalização de trânsito, voltada à prevenção de acidentes. A fiscalização constitui um instrumento essencial para a promoção da segurança viária, devendo ser integrada a outras áreas estratégicas. Como esclarece Costa (2016, p. 20), em seu estudo sobre a influência do policiamento e da fiscalização

nos acidentes de trânsito, a efetividade dessas ações está vinculada à articulação com a engenharia de tráfego e a educação para o trânsito.

Em consonância com essa perspectiva, o Código de Trânsito Brasileiro (Lei nº 9.503/1997) dispõe, em seu artigo 21, inciso X, que compete aos órgãos e entidades executivos rodoviários da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios: "implementar as medidas da Política Nacional de Trânsito e do Programa Nacional de Trânsito" (Brasil, 1997), reafirmando a necessidade de políticas públicas coordenadas para a efetiva redução dos sinistros.

Assim, o próprio Código de Trânsito Brasileiro (CTB) reafirma a competência dos órgãos integrantes do Sistema Nacional de Trânsito (SNT) para a elaboração e execução de programas e medidas públicas voltadas à promoção da segurança viária. Essa atribuição é essencial para garantir que ações de fiscalização, engenharia e educação sejam articuladas de forma integrada, visando à redução dos sinistros de trânsito.

Embora este estudo tenha como foco a fiscalização de trânsito realizada pela Polícia Militar da Paraíba (PMPB) na Região Metropolitana de João Pessoa, reconhece-se que a efetividade dessa atividade depende da atuação conjunta com as demais áreas, conforme orienta a Política Nacional de Trânsito.

3.3 POLÍTICAS PÚBLICAS DE TRÂNSITO E A SEGURANÇA VIÁRIA NO BRASIL

As políticas públicas exercem papel fundamental na estruturação de programas voltados a segurança viária. De modo geral, as políticas públicas são um conjunto de programas desenvolvidos por uma conjuntura estatal, e que, nada obsta a participação não apenas de entes públicos, mas privados também.

Silva, Nakamori e Da Silva (2016), chegaram à conclusão de que há dois formatos principais de entendimento de política pública, sob o aspecto da participação da sociedade: "a política pública vista como o Estado em ação e a política pública vista como uma construção social" (p. 241).

Na primeira forma, o foco é o Estado como protagonista das ações que são planejadas e executadas. A segunda forma enfoca a política pública como uma construção coletiva como resultado da interação entre a sociedade e o estado, que se alinham estrategicamente para articular e defender ambos os interesses.

Com efeito, fica notório que políticas que envolvem o Estado e a coletividade é uma característica de Estados democráticos, já que os instrumentos de política pública podem ser os mais diversos, dentre eles programas voltados à problemática a qual almeja ser tratada. Desta forma, a Política Nacional de Trânsito está disposta na Resolução 514/2014 do Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN), órgão máximo do Sistema Nacional de Trânsito (SNT) e que é responsável por estabelecer normas e diretrizes para o trânsito, além de coordenar os órgãos do SNT, enfatiza na seção II -dos objetivos, os pilares já citados, dentre outros:

Art. 4º A Política Nacional de Trânsito tem por objetivos:

I - promover a melhoria da segurança viária;

II - aprimorar a educação para a cidadania no trânsito;

III - garantir a melhoria das condições de mobilidade urbana e viária, a acessibilidade e a qualidade ambiental;

IV - fortalecer o Sistema Nacional de Trânsito – SNT;

V - incrementar o planejamento e a gestão do trânsito (Brasil, 2014).

Sendo assim, programas de governo, sejam em nível nacional, estadual ou municipal, chegam à população por meio de políticas públicas orientadas ao alcance de objetivos específicos. No contexto da segurança viária, diante do quadro crítico relativo ao elevado número de sinistros no trânsito no Brasil, destacam-se iniciativas nacionais voltadas à redução desses índices.

Entre essas iniciativas, destaca-se o Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (PNATRANS), instituído pelo governo federal por meio da Lei nº 13.614, de 11 de janeiro de 2018. Fernandes (2020) enfatiza que o PNATRANS é uma política de múltiplas ações e metas para a melhoria da segurança viária, com implementação prevista para um período de dez anos, com o objetivo de reduzir o número de mortes no trânsito e tornar as vias mais seguras. Dessa forma, o PNATRANS está alinhado às iniciativas mundiais estabelecidas na Década de Ação para a Segurança no Trânsito.

Recentemente, o PNATRANS ampliou para seis os pilares fundamentais: Gestão da Segurança no Trânsito; Vias Seguras; Segurança Veicular; Educação para o Trânsito; Atendimento às Vítimas; e Normatização e Fiscalização (Brasil, 2018). Essa abordagem holística evidencia que a fiscalização isolada não é suficiente para garantir a segurança viária de forma sustentável. É necessário integrar a educação para o trânsito, que promove a conscientização dos usuários; a engenharia viária e automotiva, que aprimoram as condições das vias e dos veículos e os serviços de resgate, que desempenham papel crucial no atendimento às vítimas.

Além desses fatores estruturais e institucionais, é essencial considerar o papel do comportamento humano na segurança do trânsito. Pereira (1999) avalia que a responsabilidade humana é crucial, não restando dúvidas de que o homem é o mais importante componente do sistema, pois é ele quem comanda toda a condução do veículo. Assim sendo, o condutor é o principal responsável em três níveis de segurança: a sua própria, a dos veículos e a de terceiros.

A fiscalização de trânsito, dessa forma, busca incidir diretamente sobre o comportamento dos indivíduos, atribuindo às pessoas um papel central nas ações de prevenção. No entanto, como observa Costa (2016, p. 21), a fiscalização, por si só, não é suficiente para resolver a complexa realidade dos elevados índices de sinistros com vítimas. Sua contribuição é relevante, mas precisa estar articulada a outras estratégias que envolvam educação para o trânsito e melhorias na infraestrutura viária.

Ao delimitar a fiscalização como objeto deste estudo, pretende-se compreender até que ponto o policiamento de trânsito é capaz de interferir na dinâmica das ocorrências analisadas, reconhecendo que sua atuação, embora essencial, integra um contexto mais amplo de ações voltadas à segurança viária.

Dessa forma, este estudo concentra-se na fiscalização de trânsito realizada pela Polícia Militar da Paraíba (PMPB) na Região Metropolitana de João Pessoa, analisando os desafios e as implicações que envolvem a redução dos sinistros com vítimas não fatais. A partir dessa delimitação, busca-se compreender de que maneira a fiscalização contribui para a segurança viária e quais obstáculos precisam ser superados para tornar o trânsito mais seguro e eficiente.

4 A FISCALIZAÇÃO NA REGIÃO METROPOLITANA DE JOÃO PESSOA

A Região Metropolitana de João Pessoa apresenta características específicas que justificam sua seleção para a análise das ações de fiscalização de trânsito. A escolha desta área fundamenta-se nas estatísticas disponibilizadas pelo Núcleo de Análise Criminal e Estatísticas (NACE), da Secretaria de Estado da Segurança e da Defesa Social (SESDS), que evidenciam a relevância dos municípios da Região Metropolitana no panorama dos sinistros de trânsito. Conforme os dados analisados, a 1ª Região Integrada de Segurança Pública (REISP) manteve, entre 2023 e 2024, índices elevados de sinistros letais, com variações pouco expressivas — de 164 registros em 2023 para 160 em 2024. Tal cenário evidencia a necessidade de investigar não

apenas a persistência desses números, mas também as possíveis alterações nas ações de fiscalização realizadas no período, com vistas a compreender seu impacto sobre a dinâmica dos sinistros, especialmente aqueles com vítimas não fatais, foco deste estudo.

Diante desse cenário alarmante, torna-se imprescindível que a fiscalização de trânsito, sob responsabilidade da Polícia Militar da Paraíba (PMPB), por meio do Batalhão de Polícia de Trânsito Urbano e Rodoviário (BPTran), atuante na área do Comando de Policiamento Regional Metropolitano (CPRM), seja submetida a uma avaliação estatística rigorosa.

Nesse contexto, a análise proposta busca verificar a eficiência das ações desenvolvidas e, a partir dos resultados, examinar a política de gestão adotada para a redução dos sinistros de trânsito. Para melhor situar o objeto da pesquisa, é oportuno esclarecer a abrangência geográfica da área estudada, especificamente no que se refere ao Comando de Policiamento Regional Metropolitano (CPRM). A Portaria nº 064/2021, de 03 de setembro de 2021, publicada no Boletim da SESDS, dispõe em sua ementa o seguinte:

Dispõe sobre as abrangências territoriais das REISPs, AISPs e DISPs, conforme preconiza o parágrafo único do art. 1º do Decreto n.º 34.003, de 05 de junho de 2013, alterado pelos Decretos n.º 36.215, de 02 de outubro de 2015, Decreto n.º 37.679, de 29 de setembro de 2017 e Decreto n.º 41.335 de 10 de junho de 2021 (SEDS, 2021).

Após expor a argumentação legal e estratégica em um rol de “Considerados”, abaixo o art 1º desta Portaria fixando as áreas:

As abrangências territoriais das Regiões Integradas de Segurança Pública e Defesa Social (REISPs), das Áreas Integradas de Segurança Pública e Defesa Social (AISPs), e dos Distritos Integrados de Segurança Pública e da Defesa Social (DISPs) ficam dispostas na forma dos anexos A, B, C e D desta portaria.

Considerando a divisão territorial, este trabalho terá como foco o CPRM, abrangendo os municípios integrantes da sede AISP, conforme disposto no Anexo A. Ressalta-se que o município de Alhandra, embora esteja incluído na sede AISP do CPRM, será desconsiderado, por não estar sob a jurisdição da 1ª Companhia de Polícia de Trânsito Urbano.

Figura 1: Municípios integrantes da sede AISP

Município	Nível de Região Integrada					Nível de Área Integrada				
	REISP	Unidade Gestora PM	Unidade Gestora PC	Unidade Gestora BM	Unidade Gestora IPC	AISP	Unidade Gestora PM	Unidade Gestora PC	Unidade Gestora BM	Unidade Gestora IPC
João Pessoa (SEDE AISP)	1ª REISP	CPRM	1ª SRPC	1º CRBM	1ª DRIPC	1ª e 2ª AISP (Vide anexo B)	1º BPM e 5ª BPM (Vide anexo B)	1ª DSPC e 2ª DSPC (Vide anexo B)	1º BBM	1º NPC
Cabedelo (SEDE AISP)	1ª REISP	CPRM	1ª SRPC	1º CRBM	1ª DRIPC	3ª AISP	6ª CIPM	3ª DSPC	1ª CIBM	1º NPC
Bayeux (SEDE AISP)	1ª REISP	CPRM	1ª SRPC	1º CRBM	1ª DRIPC	4ª AISP	4ª CIPM	4ª DSPC	1º BBM	1º NPC
Santa Rita (SEDE AISP)	1ª REISP	CPRM	1ª SRPC	1º CRBM	1ª DRIPC	5ª AISP	7ª BPM	5ª DSPC	1º BBM	1º NPC
Cruz do Espírito Santo	1ª REISP	CPRM	1ª SRPC	1º CRBM	1ª DRIPC	5ª AISP	7ª BPM	5ª DSPC	1º BBM	1º NPC
Lucena	1ª REISP	CPRM	1ª SRPC	1º CRBM	1ª DRIPC	5ª AISP	7ª BPM	5ª DSPC	1º BBM	1º NPC
Alhandra (SEDE AISP)	1ª REISP	CPRM	1ª SRPC	1º CRBM	1ª DRIPC	6ª AISP	1ª CIPM	6ª DSPC	1º BBM	1º NPC
Caaporã	1ª REISP	CPRM	1ª SRPC	1º CRBM	1ª DRIPC	6ª AISP	1ª CIPM	6ª DSPC	1º BBM	1º NPC
Conde	1ª REISP	CPRM	1ª SRPC	1º CRBM	1ª DRIPC	6ª AISP	1ª CIPM	6ª DSPC	1º BBM	1º NPC
Pedras de Fogo	1ª REISP	CPRM	1ª SRPC	1º CRBM	1ª DRIPC	6ª AISP	1ª CIPM	6ª DSPC	1º BBM	1º NPC
Pitimbu	1ª REISP	CPRM	1ª SRPC	1º CRBM	1ª DRIPC	6ª AISP	1ª CIPM	6ª DSPC	1º BBM	1º NPC

Fonte: Boletim nº 65/2021 de 09 de novembro de 2021 da Secretaria de Segurança e Defesa Social da Paraíba

A análise visa contribuir para a reflexão sobre as ações de fiscalização enquanto parte de um conjunto mais amplo de medidas que promovam a segurança viária e apontem as implicações e os desafios pertinentes.

4.1 ANÁLISE DA ATUAÇÃO DA POLÍCIA MILITAR DA PARAÍBA NA FISCALIZAÇÃO DE TRÂNSITO E SEUS IMPACTOS SOBRE OS SINISTROS NA REGIÃO METROPOLITANA DE JOÃO PESSOA

Uma das funções da Polícia Militar elencadas na Constituição Federal é a Manutenção da Ordem Pública. E como já debatido em matéria anterior, dentro desta premissa, podemos destacar como indispensável à preservação da vida, no contexto da segurança, a responsabilidade com o trânsito.

A partir disso, é que a **fiscalização de trânsito realizada pela Polícia Militar** esta intrinsecamente ligada à missão constitucional quando desempenha um papel fundamental no tocante à prevenção de sinistros e na **preservação de vidas**. Essa tarefa se torna um desafio

constante, tendo em vista que à medida que o trânsito ganha alta complexidade devido a diversas problemáticas de mobilidade urbana e comportamentais, a Polícia Militar implementa diversas ações de fiscalização.

As principais estratégias utilizadas são as operações *deblitz*. De forma ampla, e trazendo ao contexto policial, trata-se de um ponto montado em determinado local de escolha prévia, onde os condutores são parados para serem abordados e revistados, e que o objetivo é coibir todos os tipos de delitos e atitude criminosa, independente de verificação de infrações de trânsito.

Sendo assim, as blitzes se desenvolvem de maneira abrangente, contemplando diferentes tipos de abordagem. Embora possam ter objetivos específicos, no momento da fiscalização é inevitável a verificação de eventuais infrações, sobretudo daquelas que comprometem a circulação segura. Inicialmente, a atuação concentra-se na identificação de condutas criminais que afetam a segurança pública; superada essa etapa, a fiscalização estende-se às infrações administrativas relacionadas à segurança viária, reforçando o caráter preventivo das ações. As operações atualmente realizadas pelo Batalhão de Policiamento de Trânsito da Polícia Militar da Paraíba (BPTran) são:

Zero Álcool⁴ - operação tem como objetivo intensificar a fiscalização de condutores que fazem uso de bebida alcoólica ou outro tipo de substância psicoativa. Assim como também conscientizar a população sobre os riscos de dirigir sob o efeito de álcool, a fim de garantir um trânsito mais seguro e reduzir os acidentes relacionados a este tipo de infração;

Operação Randandan⁵: Esta operação é voltada para combater o ruído excessivo de motocicletas com escapamentos irregulares. O objetivo da operação é reprimir o uso dos escapamentos que produzem ruídos excessivos, gerando perturbação do sossego público e poluição sonora;

Sinais⁶: Operação que tem o objetivo principal voltado para localizar veículos com adulteração nos seus sinais identificadores, principalmente oriundos de furto e roubo. Através da Operação Sinais, as adulterações para ocultarem a origem criminosa de um veículo são

⁴ A Operação Zero Álcool foi instituída pela Portaria nº 001/2024/BPTRAN-GC, publicada no Boletim nº 008, de 17 de janeiro de 2024. Tem como foco a fiscalização de condutores sob efeito de álcool, buscando reduzir os sinistros causados por embriaguez ao volante.

⁵ A Operação Randandan foi criada pela Portaria nº 008/2024/BPTRAN-GC, publicada no Boletim nº 042, de 10 de abril de 2024. Tem como objetivo coibir o uso de escapamentos irregulares em motocicletas, combatendo a poluição sonora e a perturbação do sossego.

⁶ A Operação Sinais foi regulamentada pela Portaria nº 002/2024/BPTRAN-GC, publicada no Boletim nº 008, de 17 de janeiro de 2024. Visa a identificação de veículos com sinais adulterados, especialmente os oriundos de furto e roubo.

imediatamente identificadas. Além da documentação e placa, o chassi e outros sinais são objetos de verificação minuciosa.

Além das operações já referenciadas, existem também as fiscalizações que são realizadas através de rondas e abordagens em geral, nas vias urbanas e nas rodovias estaduais, através de guarnições itinerantes como o de policiamento com motocicletas e o policiamento tático rodoviário. Há ainda as infrações de trânsito que não são em decorrência de abordagens, são constatadas em locais de sinistros no momento da confecção de Boletins de acidentes de Trânsito (BOAT).

Chegamos à conclusão de que desta forma, há uma grande abrangência na forma em que se dá essa fiscalização, pois seja através de pontos fixos, móvel ou itinerante, seja através de operações e blitz diurnas, o ponto crucial é em relação à eficácia para a redução de sinistros e as questões envolvidas que elevam esses índices.

Diante do exposto, passa-se à análise da relação entre as atividades de fiscalização e a variação dos índices de sinistros de trânsito nos anos de 2023 e 2024. Cumpre destacar que as informações relativas às infrações não especificam o tipo de atividade de fiscalização que resultou na abordagem e, por consequência, na lavratura dos Autos de Infração de Trânsito (AIT).

Conforme os dados colhidos pelo Setor de Estatísticas do BPTran, observa-se um aumento de aproximadamente 14,66% no número de blitzes, check points e operações realizadas, passando de 1.787 em 2023 para 2.049 em 2024. Esse crescimento quantitativo pode ser interpretado, em uma análise inicial, como um indicativo positivo dos esforços empreendidos na fiscalização de trânsito.

Quadro 1: Dados de número de blitz/check points/operações 2023/2024

BLITZ/CHECK POINTS/OPERAÇÕES	
2023	1787
2024	2049

Fonte: Setor de Estatísticas do BPTran (P3).

Vejamos o quadro abaixo relativo aos resultados das fiscalizações em relação as principais infrações cometidas nos anos de 2023 e 2024.

Figura 2: Principais Autuações dos anos 2023/2024

PRINCIPAIS INFRAÇÕES (CPRM)	JANEIRO - DEZEMBRO / 2023		JANEIRO - DEZEMBRO / 2024	
	Valor Absoluto - Confeção de autuação	Valor Percentual do Total de autuações (%)	Valor Absoluto - Confeção de autuação	Valor Percentual do Total de autuações (%)
244 I (Conduzir motocicleta sem usar capacete de segurança)	9.406	31,92	24.231	32,09
230 V (Conduzir veículo que não esteja devidamente licenciado)	6.090	20,66	12.177	16,13
252 IV (Dirigir o veículo usando calçado que não se firme aos pés)	4.869	16,52	11.057	14,64
230 IX (Conduzir veículo sem equipamento obrigatório ...)	2.845	9,65	9.132	12,09
162 I (Dirigir veículo sem possuir CNH ou permissão)	2.574	8,73	7.766	10,28
167 (Deixar de usar o cinto de segurança)	1.419	4,81	2.746	3,64
165/165 A (Dirigir sob efeito de álcool / recusa...)	559	1,90	2.741	3,63
230 X (Conduzir veículo com equipamento obrigatório em desacordo com o estabelecido pelo CONTRAN)	210	0,71	2.670	3,54
Outras (Demais infrações do CTB)	1.500	5,09	2.992	3,96
TOTAL GERAL	29.472	100%	75.512	100%

Fonte: Setor de Controle Veicular e Notificações do BPTran (2024).

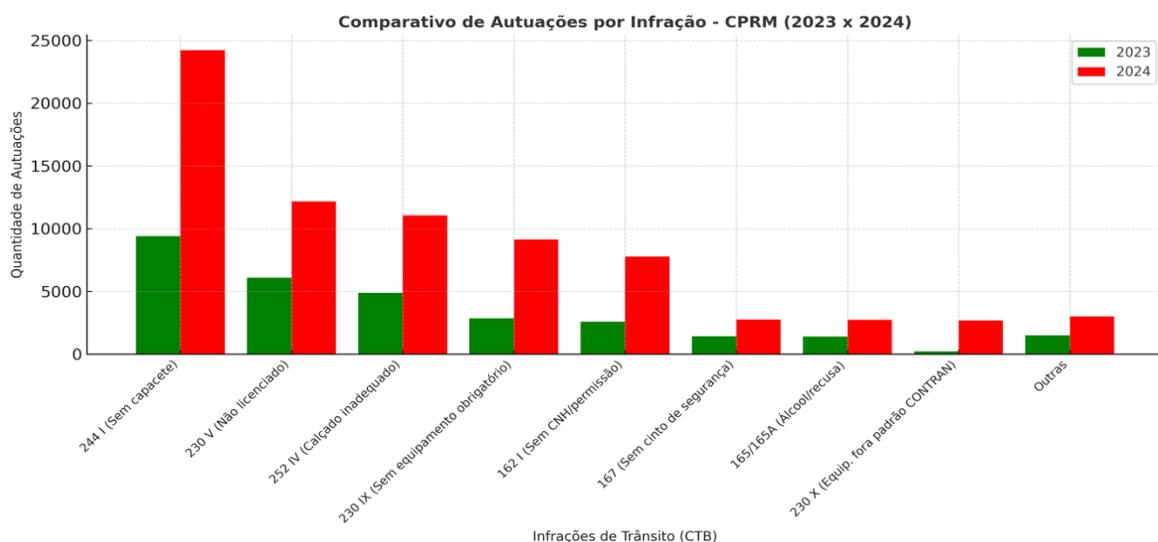
A análise dos dados evidencia um aumento expressivo no total de autuações realizadas pelo CPRM, passando de 29.472 registros em 2023 para 75.512 em 2024, o que representa um crescimento de aproximadamente 156%. Este incremento reflete a intensificação das atividades fiscalizatórias no período. Observa-se que as infrações mais recorrentes se mantiveram relacionadas a condutas de alto risco para a segurança viária.

A infração de maior incidência foi a de conduzir motocicleta sem capacete de segurança, que passou de 9.406 autuações em 2023 (31,92% do total) para 24.231 em 2024 (32,09%). Em seguida, destaca-se a condução de veículo não devidamente licenciado, que registrou crescimento de 6.090 autuações (20,66%) para 12.177 (16,13%). Embora em termos absolutos tenha havido aumento, a proporção dessa infração em relação ao total de autuações diminuiu, indicando uma diversificação nos tipos de infrações abordadas.

A condução de veículo usando calçado inadequado (art. 252 IV do CTB) também apresentou elevação considerável, de 4.869 autuações (16,52%) para 11.057 (14,64%). Infrações como dirigir sem CNH ou permissão e conduzir veículo sem equipamentos obrigatórios também apresentaram aumentos relevantes em números absolutos, ainda que com variação percentual mais modesta.

É importante destacar o crescimento expressivo das autuações por dirigir sob efeito de álcool (arts. 165 e 165-A), que saltaram de 559 registros (1,90%) em 2023 para 2.741 (3,63%) em 2024, evidenciando uma intensificação da fiscalização direcionada a condutas gravíssimas. Esses dados permitem constatar não apenas a ampliação quantitativa das ações de fiscalização, mas também um foco crescente em infrações diretamente relacionadas à preservação da vida no trânsito. A evolução observada reforça a importância das operações especializadas como ferramenta essencial para a construção de um ambiente viário mais seguro.

Figura 3: Comparativo de Autuações por Infração de Trânsito na Região Metropolitana de João Pessoa – CPRM (2023 e 2024)



Fonte: Setor de Estatísticas do BPTran. Elaboração própria (2025).

Outro ponto a ser analisado é que essas infrações apresentaram aumento significativo entre os anos de 2023 e 2024. Destacam-se, por exemplo: o crescimento de **+157,6%** nas autuações por condução de motocicleta sem capacete (art. 244 I); **+201,6%** por dirigir sem CNH ou permissão (art. 162 I); **+220,9%** por conduzir veículo sem equipamento obrigatório (art. 230 IX); e um aumento surpreendente de **+1171,4%** na infração do artigo 230 X, relacionada ao uso de equipamento fora dos padrões estabelecidos pelo CONTRAN.

O quadro abaixo apresenta os resultados das fiscalizações em relação aos veículos que foram retirados temporariamente de circulação na Região Metropolitana de João Pessoa, no âmbito das ações da Polícia Militar da Paraíba. As remoções ocorreram em razão de fatores

impeditivos à circulação regular, como pendências tributárias, ausência de documentação obrigatória ou irregularidades de segurança que não puderam ser sanadas no momento da abordagem.

Quadro 2: Veículos removidos durante as ações de fiscalização (2023–2024)

VEÍCULOS REMOVIDOS	
2023	4146
2024	5101

Fonte: Setor de Estatísticas do BPTran (P3)

Entre os anos de 2023 e 2024, observou-se um acréscimo de aproximadamente **23,0%** no número de veículos removidos. Este crescimento quantitativo pode ser visualizado por meio da diferença absoluta de 955 veículos entre os períodos analisados. Diante dos resultados das fiscalizações, passa-se à análise dos índices de sinistros de trânsito registrados nos anos de 2023 e 2024, com o objetivo de verificar possíveis relações entre a atuação operacional da Polícia Militar da Paraíba e a evolução das ocorrências com vítimas na Região Metropolitana de João Pessoa.

Quadro 3: Relação de sinistros e vítimas dos anos de 2023 e 2024

Período	Sinistros	Vítimas
2023	875	567
2024	1033	899

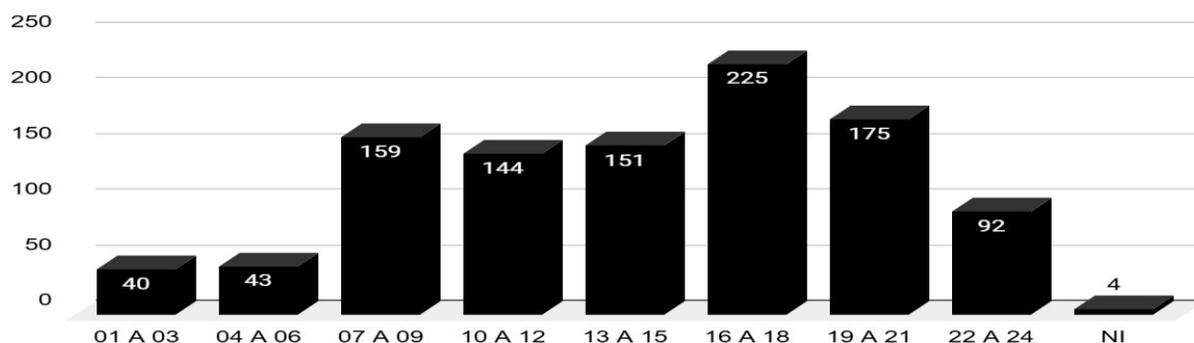
Fonte: Setor de Estatísticas do BPTran (P3).

No comparativo entre os dois anos, observa-se um aumento de 158 sinistros, o que representa um acréscimo percentual de aproximadamente 18,1%. No que se refere ao número de vítimas, o crescimento foi ainda mais expressivo: 332 registros a mais, o que corresponde a um aumento de aproximadamente 58,6%. Ainda considerando o relatório de sinistros com vítimas do

BPTran, elencaremos algumas características similares que não tiveram alteração de um ano para o outro como horário, sexo e dia da semana.

Com base na análise dos dados, verifica-se que o horário de maior incidência de sinistros de trânsito concentra-se entre 16h00 e 18h00, seguido pelo intervalo entre 07h00 e 09h00, conforme demonstrado no Gráfico 01:

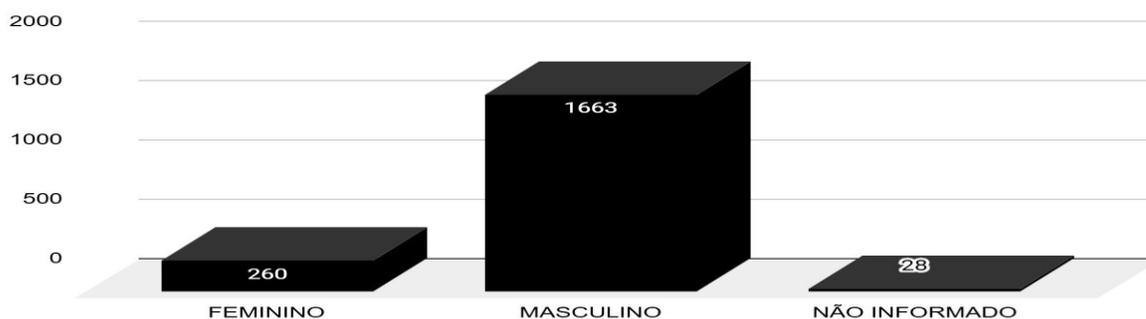
Gráfico 1 – Distribuição dos sinistros de trânsito por horário – Região Metropolitana de João Pessoa (2024).



Fonte: Setor de Estatísticas do BPTran (P3), 2024.

Em relação ao perfil dos condutores envolvidos, observa-se que o número de homens é aproximadamente 539,6% superior ao de mulheres, evidenciando a predominância do sexo masculino nas ocorrências analisadas, como ilustra a Figura 7.

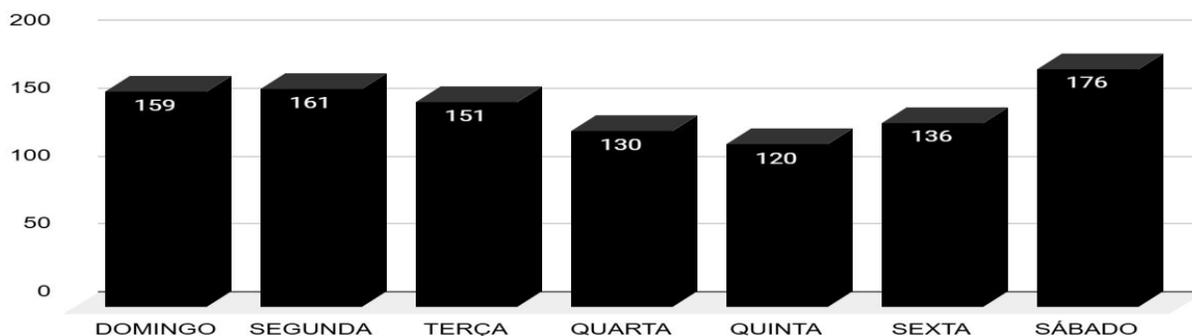
Gráfico 2 – Sinistros de trânsito por sexo dos condutores – Região Metropolitana de João Pessoa (2024).



Fonte: Setor de Estatísticas do BPTran (P3), 2024.

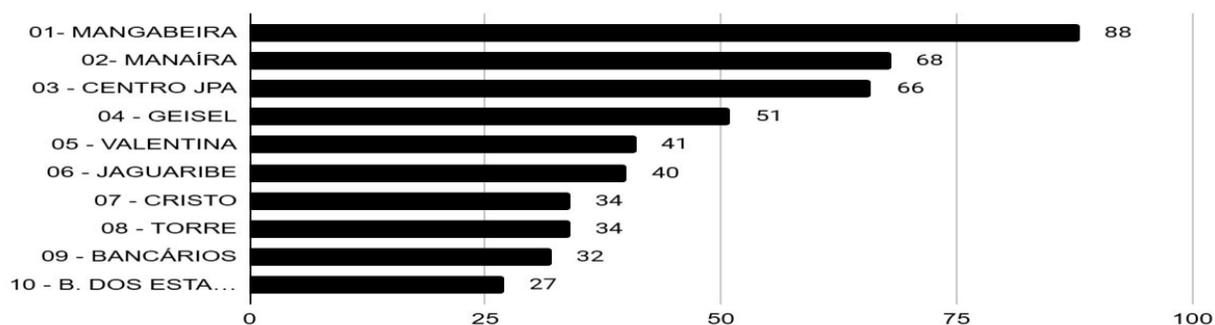
Fo

No que se refere ao dia da semana, o sábado destaca-se como o dia com maior número de registros de sinistros, seguido pelo domingo, conforme indicado na Gráfico 3.

Gráfico 3 – Sinistros de trânsito por dia da semana – Região Metropolitana de João Pessoa (2024).

Fonte: Setor de Estatísticas do BPTran (P3), 2024.

Quanto à distribuição espacial das ocorrências, os bairros de Mangabeira, Manaíra e o Centro, respectivamente, foram os que apresentaram maior número de sinistros de trânsito nos últimos dois anos, como evidenciado na Figura 9.

Gráfico 4 – Bairros com maior número de sinistros de trânsito – Região Metropolitana de João Pessoa (2024)

Fonte: Setor de Estatísticas do BPTran (P3), 2024.

A análise dos dados evidencia que os horários compreendidos entre 16h00 e 18h00, e entre 07h00 e 09h00, concentram a maior parte dos sinistros de trânsito na Região Metropolitana de João Pessoa, refletindo os períodos de maior deslocamento da população para atividades laborais e escolares. Tal concentração reforça a necessidade de adoção de estratégias de fiscalização que contemplem os horários de pico, onde o volume de veículos associado à pressa e ao estresse tende a elevar o risco de ocorrências.

Em relação ao perfil dos condutores envolvidos, a expressiva predominância do sexo masculino nas ocorrências analisadas sugere a importância de se considerar fatores

comportamentais e culturais específicos que influenciam a condução de veículos, e que podem demandar abordagens educativas diferenciadas no planejamento de ações preventivas.

A concentração de sinistros nos finais de semana, em especial aos sábados, associada ao aumento dos deslocamentos para atividades de lazer, aponta para a necessidade de intensificação das operações de fiscalização nesses períodos, com foco em práticas de direção sob efeito de álcool e outras condutas de risco.

Por fim, a distribuição espacial dos sinistros, com destaque para os bairros de Mangabeira, Manaíra e Centro, evidencia áreas de elevada circulação e concentração populacional, indicando a necessidade de planejamento estratégico das ações de fiscalização, com priorização de pontos críticos identificados pelos dados estatísticos.

4.2 DESAFIOS ENFRENTADOS PELA POLÍCIA MILITAR NA EXECUÇÃO DA FISCALIZAÇÃO VOLTADAS À REDUÇÃO DE SINISTROS COM VÍTIMA NA REGIÃO METROPOLITANA DE JOÃO PESSOA.

Diante do exposto, constata-se que atuar na fiscalização é uma ação crucial na tentativa de reduzir o número de sinistros, tanto na sua dimensão educativa quanto repressiva, porém, verificou-se que a complexidade desses desafios vai além das operações. Conforme aponta o Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito, o PNATRANS (BRASIL, 2021), a eficácia dessas ações aumenta quando integradas a estratégias de conscientização social e ações coordenadas que considerem a dinâmica da mobilidade urbana.

Primeiramente, a análise dos dados fornecidos pelo Setor de Estatísticas do BPTran (P3) demonstra que os sinistros de trânsito se concentram em determinados bairros da Região Metropolitana de João Pessoa e ocorrem, majoritariamente, nos horários de maior fluxo, especialmente entre 07h00 e 09h00 e entre 16h00 e 18h00. Diante desse cenário, impõe-se à Polícia Militar da Paraíba o desafio de estruturar suas operações de fiscalização de maneira estratégica: intensificando a presença nas áreas e horários de maior incidência de riscos, mas preservando a fluidez do trânsito sempre que possível.

Nesse contexto, a realização de blitzes, sejam de natureza repressiva e/ou preventiva, surge como uma medida eficaz para a indução de comportamentos mais seguros no trânsito. Segundo a Organização Mundial da Saúde (2018), a fiscalização visível e consistente é capaz de

reduzir significativamente práticas de risco, como o não uso de equipamentos de segurança e a condução sob efeito de álcool. No entanto, recomenda-se que a escolha pelo tipo de blitz — repressiva ou preventiva — seja realizada com base na análise dos dados locais, priorizando ações que sejam proporcionais ao risco identificado e ao impacto na circulação.

Assim, ao alinhar suas operações a um planejamento estratégico fundamentado nos dados estatísticos disponíveis, e equilibrar a repressão necessária com abordagens preventivas, a Polícia Militar da Paraíba amplia sua capacidade de reduzir sinistros e de promover a segurança viária de forma eficiente e responsável.

Outro desafio apresentado, ao analisar os dados fornecidos, foi a verificação, na maior parte das infrações, de ocorrências de cunho comportamental que podem estar ligadas ao aumento de índices de violência no trânsito. Corroborando com esse apontamento, no produto P4037 do plano de Ação A4022 do PNATRANS (p. 126), sinaliza os principais erros intencionais dos usuários e dos comportamentos de risco que mais causam lesões graves ou fatais, tais como: (1) beber e dirigir no meio urbano e rural; (2) velocidade excessiva, em via urbana e rural; (3) não uso de equipamento de proteção por motociclistas; (4) uso do celular durante a condução; (5) uso incorreto da cadeirinha para crianças(...). Nesse contexto, o plano também menciona a importância da fiscalização direcionada para a coibição desses tipos de infração. Essa análise é igualmente ratificada pelo Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA) do governo federal, onde pesquisadores, apontam através da Nota Técnica nº 42, do Balanço da Primeira Década de Ação pela Segurança no Trânsito no Brasil e Perspectivas para a Segunda Década, que questões comportamentais estão associadas à boa parte dos sinistros, como a desobediência das regras de trânsito, excesso de velocidade e uso de álcool (IPEA,2023).

Observa-se na figura 2, que as principais infrações cometidas nos anos 2023/2024 poderiam ser evitadas com mudança de comportamento, através da conscientização, responsabilização e educação. O desrespeito às leis leva o condutor a assumir o risco contra sua vida e a de outros.

Por fim, outro ponto desafiador é a educação contínua para o trânsito, pois esta promove uma conscientização coletiva da necessidade da segurança da sociedade, das responsabilidades mútuas, e conseqüentemente da preservação das vidas dos usuários da via. No plano de ações do PNATRANS, o Pilar 4 aborda a importância da educação para coibir comportamentos de riscos,

capacitação de agentes públicos, e criação de campanhas publicitárias, dentre outras ferramentas educacionais.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

A análise dos dados referentes às atividades de fiscalização de trânsito realizadas pela Polícia Militar da Paraíba na Região Metropolitana de João Pessoa evidencia a complexidade e os múltiplos desafios enfrentados para a efetiva redução dos sinistros com vítimas. Apesar do aumento quantitativo nas abordagens e operações, os índices de sinistros e de vítimas também cresceram, indicando que a intensificação isolada da fiscalização, sem ações integradas e estratégicas, não é suficiente para alcançar os resultados desejados.

As estatísticas revelam um crescimento expressivo tanto nas infrações constatadas quanto na quantidade de veículos removidos, com os sinistros aumentando de 875, em 2023, para 1.033, em 2024, e o número de vítimas subindo de 567 para 899 no mesmo período. Esses dados demonstram a necessidade de uma avaliação crítica sobre se as ações de fiscalização estão sendo embasadas em planejamento prévio, com análise estatística e territorial consistente, especialmente nos pontos de maior incidência de acidentes, ou se ainda persistem intervenções pouco direcionadas.

Ficou claro, ainda, que a eficácia da fiscalização depende fortemente da atuação integrada com outros pilares da segurança viária. A contribuição da Polícia Militar é fundamental, mas isoladamente não consegue alterar um quadro estrutural de insegurança no trânsito. A efetiva redução dos sinistros exige investimentos contínuos em infraestrutura urbana adequada, políticas educativas de longo prazo, análise territorial preventiva e a promoção de uma cultura de responsabilização entre Estado e sociedade civil.

A fiscalização tende a gerar impactos imediatos no comportamento dos condutores, principalmente por seu caráter repressivo. Contudo, a redução sustentável e consistente dos sinistros depende de transformações culturais profundas, ancoradas no engajamento coletivo, na educação permanente para o trânsito e na integração efetiva entre fiscalização, engenharia de tráfego e políticas públicas orientadas à preservação da vida.

Por fim, como sugestão para futuras investigações, destaca-se a necessidade de estudos que considerem uma abordagem quantitativa e qualitativa mais ampla, incorporando entrevistas

com agentes de fiscalização, gestores públicos e condutores, a fim de aprofundar a compreensão dos fatores que impactam a efetividade das ações. Ressalta-se, como limitação deste trabalho, que a pesquisa se restringiu à análise bibliográfica e documental, não contemplando a realização de coleta de dados primários em campo, o que pode ter restringido a amplitude e a percepção prática dos desafios enfrentados.

REFERÊNCIAS

- ABNT – ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. NBR 10697:2018 – Segurança viária – Terminologia. Rio de Janeiro, 2018.
- ANDRADE, Fabiana Paim. *A eficácia das penalidades aplicadas aos condutores infratores no trânsito: uma análise metodológica*. 2021. 36 f. Dissertação (Mestrado Profissional em Políticas Públicas) – Universidade Estadual de Maringá, Maringá, 2021.
- BARDIN, Laurence. *Análise de conteúdo*. São Paulo: Edições 70, 2011.
- BRASIL. *Constituição da República Federativa do Brasil de 1988*. Brasília: Senado Federal, 1988. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br>. Acesso em: 18 jan. 2025.
- BRASIL. *Lei nº 9.503*, de 23 de setembro de 1997. Institui o Código de Trânsito Brasileiro. Diário Oficial da União: seção 1, Brasília, DF, 24 set. 1997.
- BRASIL. *Lei nº 14.599*, de 19 de junho de 2023. Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 – Código de Trânsito Brasileiro. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2023-2026/2023/Lei/L14599.htm. Acesso em: 9 mar. 2025.
- BRASIL. *Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito – PNATRANS*. Disponível em: https://www.gov.br/transportes/pt-br/assuntos/transito/conteudo-contran/resolucoes/Anexo_PNATRANS2023.pdf. Acesso em: 18 jan. 2025.
- CARVALHO, Carlos Henrique Ribeiro de; GUEDES, Erivelton Pires. *Balanço da primeira década de ação pela segurança no trânsito no Brasil e perspectivas para a segunda década*. Brasília, DF: Ipea, 2023. (Dirur: Nota Técnica, 42).
- CETTRAN/PB. *Resolução 001/2014*. Diário Oficial do Estado da Paraíba, 31 maio 2014.
- COSTA, Daniel Antonio Torno de Araújo. *A influência do policiamento e da fiscalização nos acidentes de trânsito*. 2016. 54 f. Dissertação (Mestrado Profissional em Administração Pública) – Fundação Getúlio Vargas, Rio de Janeiro, 2016.
- DENATRAN. *Manual Brasileiro de Fiscalização de Trânsito – Volume II*. Brasília, DF: Departamento Nacional de Trânsito, 2017.
- ELVIK, R.; HØYE, A.; VAA, T.; SØRENSEN, M. *O Manual de Medidas de Segurança Viária*. Madri: Fundación Mapfre, 2015.
- FERNANDES, Gabrielle Porfíria Pires. *Segurança viária na percepção dos formuladores, executores e especialistas: uma análise da implementação do PNATRANS*. 2020. Dissertação (Mestrado) – EBAPE/FGV.

IPEA – INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA. Balanço da Primeira Década de Ação pela Segurança no Trânsito no Brasil e Perspectivas para a Segunda Década. Norma técnica nº 42. Brasília: Ipea, 2023.

LAKATOS, Eva Maria; MARCONI, Marina de Andrade. *Fundamentos de metodologia científica*. 5. ed. São Paulo: Atlas, 2003.

MINAYO, Maria Cecília de Souza. *O desafio do conhecimento: pesquisa qualitativa em saúde*. 9. ed. São Paulo: Hucitec, 2001.

ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DA SAÚDE. Relatório mundial sobre prevenção de lesões no trânsito. Genebra: OMS, 2018. Disponível em: <https://www.paho.org/pt/topicos/seguranca-no-transito>. Acesso em: 30/04/2025

PEREIRA, Márcia de Andrade. *O novo código de trânsito brasileiro: impactos no trânsito urbano e outros aspectos*. 1999. Dissertação (Mestrado em Transportes) – Escola de Engenharia de São Carlos, USP, São Carlos, 1999.

PORTAL DO TRÂNSITO. *Portal do Trânsito explica mudança de nomenclatura de acidente para sinistro de trânsito*. Disponível em: <https://www.portaltransito.com.br>. Acesso em: 19 jan. 2025.

PRODANOV, C; FREITAS, E. C. *Metodologia do trabalho científico: Métodos e técnicas da pesquisa e do trabalho acadêmico*. 2 ed. Novo Hamburgo: Feevale, 2013.

SILVA, Marcelo Rodrigues da; NAKAMORI, Silvana; SILVA, Cristian Luiz da. Políticas Públicas – Ações Essenciais do Governo para o Estado. In: *Gestão e Governança Pública – Aspectos Essenciais*. Curitiba: UTFPR, 2016.

VINICIUS, Ribeiro Aragão de Andrade; TRUPPEL FILHO, José Onildo. Policiamento e fiscalização do trânsito urbano: uma análise do papel das polícias militares. *Revista Ordem Pública*, v. 7, n. 1, 2014.