



CENTRO UNIVERSITÁRIO DE LAVRAS CURSO DE
GRADUAÇÃO EM DIREITO

IAGO VINÍCIUS MACIEL GUALBERTO

**A CONDUÇÃO DE PRESOS EM COMPARTIMENTO DE CARGA DE VIATURAS
POLICIAIS**

LAVRAS - MG

2019

IAGO VINÍCIUS MACIEL GUALBERTO

**A CONDUÇÃO DE PRESOS EM COMPARTIMENTO DE CARGA DE VIATURAS
POLICIAIS**

Monografia apresentada ao Centro
Universitário de Lavras, como parte das
exigências do curso de graduação em
Direito.

Orientador (a): Prof.^a Me. Adriane
Patrícia dos Santos Faria.

**LAVRAS - MG
2019**

Ficha Catalográfica preparada pelo Setor de Processamento Técnico
da Biblioteca Central do UNILAVRAS

G899c Gualberto, Iago Vinícius Maciel.
A condução de presos em compartimento de carga de viaturas
policiais / Iago Vinícius Maciel Gualberto; orientação de Adriane
Patrícia dos Santos Faria. -- Lavras: Unilavras, 2019.
70 f. : il.

Monografia apresentada ao Unilavras como parte das
exigências do curso de graduação em Direito.

1. Condução de presos. 2. Dignidade da pessoa humana. 3.
Transporte em compartimento de cargas. 4. Transporte humanizado
de presos. I. Faria, Adriane Patrícia dos Santos (Orient.). II.
Título.

IAGO VINÍCIUS MACIEL GUALBERTO

**A CONDUÇÃO DE PRESOS EM COMPARTIMENTO DE CARGA DE VIATURAS
POLICIAIS**

Monografia apresentada ao Centro
Universitário de Lavras, como parte das
exigências do curso de graduação em
Direito.

APROVADO EM: 02/10/2019

ORIENTADOR (A)

Prof.^a Me. Adriane Patrícia dos Santos Faria / UNILAVRAS

MEMBRO DA BANCA

Prof. Pós-Dr. Denilson Victor Machado Teixeira / UNILAVRAS

**LAVRAS-MG
2019**

RESUMO

Introdução: Constitui um estudo sobre a condução de presos em compartimento de carga (de segurança) de viaturas policiais. **Objetivo:** Analisar a legislação, a doutrina e a jurisprudência acerca da real necessidade da condução do cidadão em uma viatura policial e suas consequências. **Metodologia:** Apresenta como finalidade a pesquisa descritiva, tendo como meio de investigação a pesquisa bibliográfica e tendo abordagem quali-quantitativa, com análise documental. **Conclusão:** Este estudo permitiu concluir que existem formas de o Estado efetivar suas funções sem afetar os direitos e garantias da pessoa humana. A solução à problemática seria a utilização do modelo de viatura adotado pela Polícia Federal, que detém vasto espaço interno, no qual ao contrário da frota padrão usada pelas Polícias Civis e Militares, e também pelo sistema penitenciário brasileiro, contam com um compartimento de segurança em que a pessoa presa é conduzida sentada em bancos com acolchoamento, encosto de cabeça, e o essencial cinto de segurança. Porém, tendo em vista o quão escasso estão os recursos na área de segurança pública, em um curto prazo é possível a realização de adaptações nos modelos já existentes, seguindo o mesmo padrão da viatura da Polícia Federal, e nos demais modelos da frota padronizada da segurança pública, que a atividade policial seja pautada pela primazia dos princípios da proporcionalidade e razoabilidade, ponderando pela real necessidade do uso do compartimento de cargas das viaturas policiais para a condução de presos.

Palavras-chave: Condução de presos; dignidade da pessoa humana; transporte em compartimento de cargas; transporte humanizado de presos.

ABSTRACT

Introduction: It is a study about the conduction of prisoners in load compartment (security) of police vehicles. Objective: To analyze the legislation, the doctrine and the jurisprudence about the real necessity of driving the citizen in a police car and its consequences. **Methodology:** Its purpose is the descriptive research, having as a means of investigation the bibliographic research and having a qualitative and quantitative approach, with documentary analysis. **Conclusion:** This study concluded that there are ways for the state to perform its functions without affecting the rights and guarantees of the human person. The solution to the problem would be the use of the car model adopted by the Federal Police, which has vast internal space, in which, unlike the standard fleet used by the Civil and Military Police, and also by the Brazilian prison system, they have a security compartment in that the arrested person is driven seated on seats with padding, headrest, and the essential seat belt. However, considering how scarce resources are in the area of public security, in the short term it is possible to adapt existing models, following the same pattern of the Federal Police vehicle, and in other models of the standardized fleet of the public security, that the police activity be guided by the primacy of the principles of proportionality and reasonableness, considering the real need for the use of the cargo compartment of police vehicles to drive prisoners.

Keywords: Driving prisoners; dignity of human person; cargo compartment transport; humanized transport of prisoners.

LISTAS DE FIGURAS

Figura 1	Sequência de procedimentos para embarque da pessoa presa no compartimento de segurança da viatura policial.....	36
Figura 2	Posicionamento correto quando diante de mais de um sob custódia dentro da viatura.....	36
Figura 3	Viatura Fiat Palio Weekend Adventure.....	47
Figura 4	Três são detidos em Itabira/MG suspeitos de integrar quadrilha.....	47
Figura 5	Acusados de crimes trocam tiros com a polícia e acabam presos....	48
Figura 6	Dois jovens são presos suspeitos de tráfico.....	48
Figura 7	Polícia Militar prende três com drogas dentro de veículo.....	49
Figura 8	No total, são 90 veículos do modelo Toyota Etios.....	50
Figura 9	Agora, o detido é conduzido no banco de trás, como um passageiro comum, e não no bagageiro.....	50
Figura 10	Os novos carros trazem uma espécie de parede com grades separando quem está nos bancos da frente de quem vai nos bancos de trás.....	51
Figura 11	Novos modelos atendem a uma resolução do Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN)	51
Figura 12	Janelas da parte de trás dos veículos também são protegidas por grades.....	52
Figura 13	Não há mais o espaço do bagageiro para transportar detidos.....	52
Figura 14	Fotos anexadas ao processo mostram assento acolchoado e cintos de segurança no veículo em que Cunha é levado para audiências.....	54
Figura 15	Viatura da PF conta com assento acolchoado na traseira e cinto de segurança.....	55
Figura 16	Modelo de viatura da Polícia Federal.....	55

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	7
2 REVISÃO DA LITERATURA	9
2.1 A CONDUÇÃO DE PRESOS FRENTE AOS DIREITOS E GARANTIAS FUNDAMENTAIS	9
2.1.1 Princípio do estado democrático de direito	9
2.1.2 Princípio da Dignidade da Pessoa Humana	12
2.1.3 Princípio da legalidade	17
2.1.4 Princípio da supremacia do interesse público sobre o interesse particular	18
2.1.5 Princípio da presunção de inocência	20
2.1.6 Princípio da proporcionalidade e razoabilidade	22
2.2 ANÁLISE DA LEGISLAÇÃO BRASILEIRA QUANTO A CONDUÇÃO DE PESSOAS PRESAS EM COMPARTIMENTO DE CARGAS.....	24
2.3 A OBRIGATORIEDADE DA UTILIZAÇÃO DO CINTO DE SEGURANÇA NO TRANSPORTE DE PRESOS EM VIATURAS POLICIAIS	29
2.4 EVENTUAIS VIOLAÇÕES ÀS NORMAS DO CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO E DO CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO	30
2.5 A CONDUÇÃO DE PRESOS DIANTE DO MANUAL DE PRÁTICA POLICIAL BÁSICA DA POLÍCIA MILITAR DE MINAS GERAIS	33
2.6 O TRANSPORTE DE MENORES INFRATORES PERANTE O ESTATUTO DA CRIANÇA E DO ADOLESCENTE (ECA)	37
2.7 UMA ANÁLISE JURÍDICA SOBRE A RESPONSABILIDADE CIVIL DO ESTADO.....	39
2.8 AS VIATURAS POLICIAIS NO BRASIL	46
3 CONSIDERAÇÕES GERAIS	57
4 CONCLUSÃO	62
REFERÊNCIAS	65

1 INTRODUÇÃO

Constitui como tema deste trabalho, a condução de presos em compartimento de carga de viaturas policiais.

A Lei nº 8.653, de 10 de maio de 1993, estabelece em seu artigo 1º a proibição do transporte de presos em compartimento de tamanho reduzido, com falta de luminosidade ou ventilação insuficiente. (BRASIL, 1993).

A Resolução do Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN) nº 626, de 19 de outubro de 2016, estabeleceu as regras de segurança para veículos de transporte de presos e outras providências. Dessa forma, a presente resolução traz entre suas considerações a melhor adequação do veículo para a condução de presos à sua função, ao meio ambiente e ao trânsito, bem como a necessidade de estabelecer os requisitos de segurança do veículo.

O artigo 2º da Resolução, supracitada apresenta como exceção em seu artigo 2º a condução provisória e precária, por motivo de força maior, de suspeitos de cometimento de crime em compartimento de carga de viaturas policiais, ou seja, em caráter excepcional.

O presente trabalho apresenta um tema polêmico que é tão pouco analisado e estudado, sobretudo no que se refere sobre ao eventual abuso da atuação policial ao transportar uma pessoa presa no compartimento destinado a carga das viaturas policiais.

Assim, pretende-se ressaltar o modo precário da estrutura do Estado nesta área, já que a falta de viaturas policiais providas de compartimentos separados a fim de proporcionar um transporte aos presos de acordo com a segurança exigida pela legislação vigente, resulta na exposição dessas pessoas que estão sob a sua tutela, o que evidencia a falta de segurança incontestável.

Esta pesquisa apresenta como questão: o modo pelo qual é feito esse tipo de transporte lesa os direitos e garantias fundamentais? Existem consequências provenientes da exposição do preso ou condenado em viaturas policiais? Qual seria a melhor forma de proceder diante do cenário atual brasileiro?

Desse modo, o presente estudo será desenvolvido com o objetivo de analisar a legislação, a doutrina e a jurisprudência acerca da real necessidade da condução do cidadão em uma viatura policial e suas consequências. Especificamente: verificar

eventuais maneiras do Estado efetivar suas funções sem afetar os direitos e garantias do cidadão; identificar como o princípio da dignidade da pessoa humana é e deve ser encarado no âmbito de um Estado Democrático de Direito; encontrar um padrão ideal de viatura com o intuito de se ter um transporte de presos de forma segura e em conformidade com a legislação vigente.

A importância da pesquisa será trazer subsídios para a discussão do tema, identificando a necessidade, utilidade e os desdobramentos da condução dos presos no compartimento de carga de viaturas policiais. Além disso, trazer uma provável solução para que os cofres públicos não sejam ainda mais onerados por uma prática que poderia ser evitada.

2 REVISÃO DA LITERATURA

2.1 A CONDUÇÃO DE PRESOS FRENTE AOS DIREITOS E GARANTIAS FUNDAMENTAIS

Para que esta pesquisa tenha êxito em seu desenvolvimento, mostra-se necessário, inicialmente, estabelecer que, de maneira inequívoca, a prática da condução de presos em compartimento de carga de viaturas policiais fere à determinados princípios constitucionais basilares.

Nessa perspectiva, cabe ao Estado em virtude do desempenho de seu papel constitucional, zelar e fazer cumprir pela efetiva aplicação da lei, ocasionando por vezes a colisão com os direitos e garantias individuais e coletivos insculpidos na Constituição de 1988, os quais de acordo com os ensinamentos de Alexandre de Moraes (2016):

... não podem ser utilizados como um verdadeiro escudo protetivo da prática de atividades ilícitas, tampouco como argumento para afastamento ou diminuição da responsabilidade civil ou penal por atos criminosos, sob pena de total consagração ao desrespeito a um verdadeiro Estado de Direito. (p. 21)

Isto posto, faz-se necessário analisar e realizar os devidos apontamentos sobre tais princípios consagrados pela Carta Magna frente a condução de presos em compartimento de carga de viaturas policiais.

2.1.1 Princípio do estado democrático de direito

Inicialmente, torna-se imperioso definir a função desempenhada pela pessoa diante do Estado Democrático de Direito, no exercício de seus direitos e garantias fundamentais.

O Estado Democrático de Direito se encontra insculpido na Constituição Federal de 1988, logo em seu artigo 1º, caput, no qual é configurado como um dos princípios fundamentais ou estruturantes da República Federativa do Brasil. (BRASIL, 1988)

É importante destacar que, diversos autores entendem que o Estado Democrático de Direito seria a combinação de dois princípios fundamentais, isto é, o Estado Democrático e o Estado de Direito.

O ilustre doutrinador Bernardo Gonçalves Fernandes (2017), entretanto, estabelece que para além de uma ligação, se tem como consequência a formação de uma nova definição, ou seja, a consolidação de um novo modelo de Estado e de Direito. O renomado autor, defende que o Estado Democrático de Direito seria muito mais que apenas um princípio, caracterizando-se na realidade como um verdadeiro paradigma, em suas palavras, “pano de fundo de silêncio”, o qual se adequa às práticas jurídicas atuais.

Desse modo, Bernardo Gonçalves sustenta que como consequência de um aspecto procedimentalista assumido pelo direito moderno, torna-se possível admitir que tanto democrático quanto de direito demonstram características de Estado. Assim, evidencia-se um vínculo de tensão entre essas duas definições, para fazer substituir a ideia de oposição presente em discussões entre tradições republicanas e liberais, a medida em que tentam instituir uma situação de primazia entre o constitucionalismo, ou seja, Estado de Direito e a Democracia, fruto da soberania popular. (2017)

Comungando do pensamento do renomado constitucionalista supracitado, José Afonso da Silva (2014), defende que o Estado Democrático de Direito consiste em um procedimento de convívio social, isto é, a vida em comum dentro de uma sociedade, livre, justa e solidária, por meio do qual é o povo o verdadeiro detentor do poder, e sendo exercido em favor deste, seja direta ou indiretamente por meio de representantes eleitos. Outro ponto característico de uma sociedade no âmbito do Estado Democrático de Direito é de ser participativa, pelo fato de se ter a presença de um número maior de pessoas presentes em questões de grande relevância da mesma maneira que em atos do Poder Público.

Nesse sentido, José Afonso da Silva defende que além das características mencionadas acima, uma sociedade para constituir-se em Estado Democrático de Direito deveria ser participativa, pois ela abrange o crescimento da efetiva participação do povo no processo de decisão e desenvolvimento dos atos governamentais e, pluralista, visto que respeita diversidade de ideias, culturas e etnias, implica dessa forma, a ligação entre pensamentos e teorias distintas. Sendo assim, o fato de a sociedade possuir interesses distintos e a possibilidade de convívio de modo

organizado, caracterizam um sistema de libertação da pessoa humana das imposições que não dependem somente do reconhecimento formal dos direitos particulares, gerais, políticos e sociais, e sim, principalmente, da aplicação de condições econômicas, capazes de proporcionar o seu exercício de forma integral. (2014)

De modo contrário ao célebre doutrinador acima mencionado, Streck e Morais, tendo como base as normas constitucionais, trazem a ideia de que o Estado Democrático de Direito:

... tem como princípios a constitucionalidade, entendida como vinculação deste Estado a uma Constituição, concebida como instrumento básico de garantia jurídica; a organização democrática da sociedade; um sistema de direitos fundamentais individuais e coletivos, de modo a assegurar ao homem uma autonomia perante os poderes públicos, bem como proporcionar a existência de um Estado amigo, apto a respeitar a dignidade da pessoa humana, empenhado na defesa e garantia da liberdade, da justiça e solidariedade; a justiça social como mecanismo corretivo das desigualdades; a igualdade, que além de uma concepção formal, denota-se como articulação de uma sociedade justa; a divisão de funções do Estado a órgãos especializados para seu desempenho; a legalidade imposta como medida de Direito, perfazendo-se como meio de ordenação racional, vinculativamente prescritivo de normas e procedimentos que excluem o arbítrio e a prepotência; a segurança e correção jurídicas. (2014, p. 63 e 64)

De maneira complementar, de acordo com Alexandre de Morais (2017), o Estado Democrático de Direito, caracterizador do Estado Constitucional:

... significa que o Estado se rege por normas democráticas, com eleições livres, periódicas e pelo povo, bem como o respeito das autoridades públicas aos direitos e garantias fundamentais é proclamado, por exemplo, no *caput* do art. 1º da Constituição da República Federativa do Brasil, que adotou, igualmente, em seu parágrafo único, o denominado princípio democrático ao afirmar que “todo o poder emana do povo, que o exerce por meio de representantes eleitos ou diretamente, nos termos desta Constituição”, para mais adiante, em seu art. 14, proclamar que “a soberania popular será exercida pelo sufrágio universal e pelo voto direto e secreto, com valor igual para todos, e, nos termos da lei, mediante: I – plebiscito; II – referendo; III – iniciativa popular” (p. 4)

Dessa forma, o princípio fundamental do Estado Democrático de Direito, representa principalmente a obrigatoriedade da participação de todos nos atos de governo, sobretudo nas questões políticas do país, de modo a se assegurar o respeito

à soberania popular. Assim, pode-se dizer que a presença simultânea do Estado de Direito e o Estado Democrático acabam por simbolizar um Estado Constitucional, ganhando espaço no constitucionalismo como salvaguarda de um poder legítimo e limitado. (MORAES, 2017)

No entanto, encontram-se facilmente percalços no cenário político brasileiro atual, talvez vinculados à contradição existente entre a soberania popular e o abuso do poder, no que se refere aos possuidores deste, tendo em vista que detêm o controle da atividade estatal e que, por vezes, utilizam em proveito próprio ou até mesmo com a ideia de domínio sobre o indivíduo. (BONAVIDES, 2013)

Diante de todo o exposto, como o objetivo de buscar o conceito de Estado Democrático de Direito nos ensinamentos supramencionados, é possível dizer que Estado de Direito e Democracia da mesma maneira que Democracia e Estado de Direito, não se tornam expressões repetidas ou redundantes, pelo fato de simplesmente nem existirem se separadas, ou seja, devem estar presentes simultaneamente. Princípio estruturante que é, o Estado Democrático de Direito nos remete a noção de que o Brasil não é um Estado de Polícia, isto é, com marcas de autoritarismo e contrário aos direitos e garantias fundamentais, muito pelo contrário, pois o que se preza é pela garantia dos direitos inalienáveis, pois na falta destes não se poderia falar em democracia ou até mesmo em liberdade. (BULOS, 2014)

2.1.2 Princípio da Dignidade da Pessoa Humana

O princípio fundamental e estruturante da Dignidade da Pessoa Humana se encontra consagrado na Carta Magna de 1988, em seu artigo 1º, inciso III, o qual para diversos autores seria um super princípio.

De acordo com os ensinamentos do constitucionalista Bernardo Gonçalves (2017), a dignidade da pessoa humana seria ainda mais que uma referência sistemática da liberdade do indivíduo, mas sim um meta-princípio que transmite valores e mecanismos de interpretação para todos direitos e garantias fundamentais, de modo que se possa ser assegurado a cada pessoa um tratamento pautado pela igualdade e pela moral adequada, em outras palavras, primar pela busca do tratamento de cada indivíduo como fim em si mesmo, e nunca como o meio, isto é,

tratá-lo como uma coisa em benefícios de interesses próprios ou até mesmo interesses alheios.

Por essa razão, deve-se respeitar sempre alguns fundamentos mínimos para se alcançar adequadamente a dignidade da pessoa humana a fim de que esta seja efetivamente “levada a sério”, os quais de acordo com uma melhor doutrina, de Bernardo Gonçalves (2017), são:

1) Não Instrumentalização: concepção de que o ser humano não pode ser instrumentalizado, ou seja, não pode ser tratado como um meio para a obtenção de determinado fim (Kant). O ser humano deve ser "um fim em si mesmo". 2) Autonomia Existencial: cada pessoa deve ter o direito de fazer suas escolhas essenciais de vida e agir de acordo com suas escolhas desde que elas não sejam práticas ilícitas (ou não prejudiquem de forma indevida direitos de terceiros); 3) Direito ao Mínimo Existencial: direito (derivado do constitucionalismo social) a que existam condições materiais básicas para a vida. Seja esse mínimo de condições trabalhado de forma absoluta (dado a priori) ou relativa (contextualizado em diferentes formas e modos), o fato é que ele acaba sendo pressuposto não só para a vida em si, mas para uma vida digna como condição até mesmo para o exercício das liberdades privadas (autonomia existencial) e públicas (direitos políticos). 4) Direito ao Reconhecimento: aqui temos a concepção de que as injustiças podem se dar não apenas no campo da redistribuição de bens, mas também no campo do reconhecimento. Aqui, o olhar que as pessoas lançam sobre as outras pessoas (o olhar que nós lançamos sobre "o outro" ou "o tarjado" de diferente) pode diminuí-las em sua dignidade. (p. 410 e 411)

Seguindo a linha de pensamento do renomado autor acima mencionado, José Afonso da Silva (2014) trata da dignidade da pessoa humana como um valor superior que traz reflexos a todos os demais direitos fundamentais, inclusive o próprio direito à vida. Assim, a dignidade da pessoa humana tem sua definição atrelada a uma série de sentido para as normas constitucionais, e não simplesmente uma ideia pressuposta do homem, isto é, não se pode restringir o significado de dignidade para proteção dos direitos individuais tradicionais, de modo a esquecer dos direitos sociais e a garantia dos fundamentos da existência do ser humano.

Por esse motivo é possível dizer que:

Daí decorre que a ordem econômica há de ter por fim assegurar a todos existência digna (art. 170), a ordem social visará a realização da justiça social (art. 193), a educação, o desenvolvimento da pessoa e seu preparo para o exercício da cidadania (art. 205) etc., não como meros enunciados formais, mas como indicadores do conteúdo

normativo eficaz da dignidade da pessoa humana. (SILVA, 2014, p.107)

Assim, pode-se dizer que a dignidade da pessoa humana é o princípio mais importante da República Federativa do Brasil, motivo pelo qual o ilustre doutrinador Paulo Bonavides (2012), pontuou que “nenhum outro princípio é mais valioso para compendiar a unidade material da Constituição”. (p.15)

Em suma, a partir dos ensinamentos do Ministro do Supremo Tribunal Federal, Luís Roberto Barroso (2014), mostra-se perfeitamente cabível afirmar que a dignidade da pessoa humana em uma visão mais minimalista, se caracteriza pela presença de três elementos, quais sejam: o valor intrínseco da própria pessoa humana; a autonomia de cada indivíduo, com ênfase na autodeterminação, na qual ele tem o direito de poder tomar suas decisões e seguir o seu objetivo pessoal de vida, como um ser livre e igual dotado de moral, e; a limitação por meio de valores sociais ou até mesmo por força do bem comum, ou seja, a imposição de determinadas restrições legítimas à autonomia individual.

Da mesma forma, Daniel Sarmento (2016), traz que a própria estruturação da Constituição de 1988 acaba por demonstrar a centralidade da pessoa humana, considerada não como meio, mas sim como o fim da organização do Estado e da ordem jurídica, de maneira a priorizar os direitos e garantias fundamentais da pessoa humana, razão pela qual são consagrados como cláusulas pétreas, conforme estabelece o artigo 60, §4º, IV, da Carta Magna.

Sendo assim, muito bem acentua Daniel Sarmento, ao afirmar que o princípio da dignidade da pessoa humana serve também como:

... parâmetro para controle de atos estatais – normativos, administrativos e jurisdicionais – e mesmo de atos particulares, como os contratos e negócios jurídicos em geral. Em síntese, são inválidos os atos que ofenderem a dignidade humana. Trata-se do que Ana Paula de Barcellos denominou de eficácia negativa do princípio constitucional. No desempenho desse papel, a dignidade pode incidir diretamente, sem a necessidade da mediação concretizadora de outros direitos fundamentais ou de atos normativos infraconstitucionais (2016, p. 84)

Com esse entendimento é possível ressaltar que o Estado existe tão somente em função do indivíduo, e nunca o inverso, uma vez que pessoa humana representa a sua finalidade principal, e não conforme já dito anteriormente, o meio da função

estatal. Em síntese, a medida em que a dignidade passa à condição de princípio fundamental e estruturante da República Federativa do Brasil, o Estado passa a ser o mecanismo de garantia e proteção da dignidade da pessoa humana. (SARLET, MARINONI E MITIDIERO, 2018)

Deste modo, é preciso ser levado em conta que a dignidade da pessoa humana, como princípio estruturante e fundamental consagrado pela Lei Maior, corresponde duas concepções simultaneamente. Uma primeira, em que se assegura um direito individual protegido, tanto em relação ao Estado, quanto em relação aos próprios indivíduos. De outro lado, a segunda concepção coloca um dever essencial de tratamento igualitário entre pessoas. Destarte, esse dever se estabelece pelo fato da pessoa respeitar a dignidade de outra, assim como a Constituição Federal determina que lhes sejam respeitados a própria. (MORAES, 2017, p. 46)

Destarte, explica o professor Nucci (2016) que:

Os direitos humanos, hoje ligados estreitamente ao princípio da dignidade da pessoa humana, são os essenciais a conferir ao ser humano a sua máxima individualidade dentre todas as criaturas existentes no planeta, mas também lhe assegurando, perante qualquer comunidade, tribo, reino ou cidade, condições mínimas de respeito à sua integridade físico-moral e de sobrevivência satisfatória. Muito além não se consegue – nem se deve – ir em conceito tão amplo quanto relevante para ser respeitado e seguido. Uma definição extremamente fechada, repleta de minúcias, poderia pecar pela ausência - falível – de algum ponto importante olvidado no momento de sua elaboração. Tratando-se de conceito exaustivo, poder-se-ia afastar algum direito básico do qual não se poderia, em sua consciência, abrir mão. Sob outro aspecto, uma definição abusivamente aberta, como dizer serem todos os direitos atribuídos somente ao ser humano, terminaria pela queda no vazio, na ausência de leis postas, bem como se pode atingir, igualmente, a submissão do que é essencial ao que é simplesmente legal. (p.77)

Logo, a dignidade da pessoa humana fundamento de um Estado Democrático de Direito, com ênfase na soberania popular, poderia ser definida como uma qualidade fundamental e diferente de todas as outras que cada pessoa tem, com a garantia de respeito e consideração, seja por parte do Estado, seja pelos próprios indivíduos pertencentes a sociedade, trazendo, dessa forma, uma série de direitos e deveres básicos do próprio ser humano, para que o indivíduo seja protegido de todos e quaisquer atos desumanos ou degradantes, bem como que lhe possibilite o mínimo de condições necessárias para se ter uma vida digna e saudável. (SARLET, 2015)

Assim, de acordo com os ensinamentos de Ingo Wolfgang (2015), mostra-se oportuno ressaltar que como consequência do princípio estruturante da dignidade da pessoa humana da Constituição Federal de 1988 bem como de todo o ordenamento jurídico, ao Estado não cabe tão somente respeitar a dignidade dos indivíduos, assegurando que ele mesmo não atue de forma a feri-la, mas também, adotar os meios que sejam necessários à garantia de tal dignidade, isto é, para que ela seja promovida, destacada, a fim de assegurar de maneira clarividente a dignidade da pessoa humana como pressuposto indispensável para todas as ações estatais. Desse modo, ao mesmo tempo que a dignidade limita o Estado, ela acaba por definir também uma finalidade.

As situações práticas da rotina policial que levariam uma pessoa a ser transportada ou custodiada em viaturas policiais são em suma as seguintes: o próprio transporte de pessoas em casos de flagrantes do cometimento de crimes, realizadas pelos agentes do Estado (policiais militares); o cumprimento de mandado de prisão; a condução de presos também realizadas por agentes policiais, tanto em razão de prisão processual, como no decorrer da execução penal. (ESTEFAM, 2010)

No entanto, em todos os casos ora citados, tendo como base os ensinamentos de André Estefam (2010), o Estado fica obrigado a assegurar ao indivíduo todos os direitos que não foram afetados pela decisão judicial ou pela eventual pena fixada. Ou seja, se na hipótese de ser a liberdade o bem jurídico limitado, suspenso em virtude da pena, não há motivos cabíveis para o desrespeito à integridade física ou moral, e principalmente à dignidade humana, ao passo que estes são protegidos, e, portanto, os atos do Estado, seja no decorrer da investigação da prática de crimes, seja durante a execução penal, deverão seguir os limites constitucionais impostos. Neste pensamento, torna-se possível afirmar que a proteção em razão de eventuais abusos estatais encontra-se no próprio princípio da dignidade da pessoa humana e em todos os seus desdobramentos que dele surgem.

Portando, fica evidente que a função do Estado é garantir a todas as pessoas o essencial, isto é, aquilo que for realmente necessário para que vivam com dignidade, que seria o principal objetivo, e aqui abrange também os infratores, tendo em vista que estes detêm os mesmos direitos e igualdade de condições com os demais cidadãos no que tange à dignidade. Desta feita, cabe ao Estado respeitar e proteger todos os indivíduos, seja qual for a condição em que ele se encontre, seja na condução de presos, na própria prisão ou em julgamentos. Por isso, toda e qualquer ação

estatal, ainda que com objetivo de garantir a segurança e a ordem, não pode e nem deve ir de encontro com os princípios constitucionalmente assegurados. Dessa forma, não se torna razoável que o Estado cometa abusos quanto a pessoas que se encontram sob a sua guarda. (CASTRO, 2018)

2.1.3 Princípio da legalidade

Antes de mais nada, cabe destacar que a legalidade seria um princípio básico que tem origem no fato do Estado estar sujeito às determinações legais, isto é, por força do princípio da indisponibilidade do Interesse Público, a função administrativa do Estado se encontra limitada às disposições da lei, ou nas palavras do ilustríssimo Celso Antônio Bandeira de Mello (2013, p. 100), “fruto da submissão do Estado à lei”.

A Constituição Federal de 1988 consagra o princípio da legalidade em seus artigos 5º, II, 37, caput, e 84, IV, no qual neste segundo se estabelece que: (BRASIL, 1988)

Art. 37. A administração pública direta e indireta de qualquer dos Poderes da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios obedecerá aos princípios de **legalidade**, impessoalidade, moralidade, publicidade e eficiência e, também, ao seguinte:
[...] (grifo nosso).

Quanto ao tema, Meirelles ensina que “enquanto na administração particular é lícito fazer tudo que a lei não proíbe, na Administração Pública só é permitido fazer o que a lei autoriza” (In MELLO, 2013, p. 76).

Deste modo, a partir das leituras dos artigos 4º, da Declaração do homem e do Cidadão de 1789 e 5º, II, da Carta Magna de 1988, o qual dispõe neste último que “ninguém será obrigado a fazer ou deixar de fazer alguma coisa senão em virtude de lei”, é possível dizer que se tratam da chamada legalidade privada, em que é lícito a todos os indivíduos fazer tudo aquilo que lhe convém, desde que não prejudique a terceiros nem vá de encontro às determinações da lei, ou seja, pode fazer tudo o que a lei não proíbe. (BRASIL, 1988)

Diversamente do que acontece com os particulares, a Administração Pública somente pode agir senão sob os ditames da lei, em outras palavras, ela só pode fazer o que a lei permite.

Ao tratar do assunto, Celso Antônio (2013) muito bem assevera que “No Estado de Direito quer-se o governo das leis, e não o dos homens; impera a *rule of law*”. (p.101, grifo do autor)

No mesmo sentido, José dos Santos (2015) leciona que o princípio da legalidade traz, por conseguinte que a garantia dos direitos do indivíduo autoriza a este controlar se a própria administração está indo de encontro ao que dispõe a lei.

Por isso, cabe ressaltar que:

... na teoria do Estado moderno, há duas funções estatais básicas: a de criar a lei (legislação) e a de executar a lei (administração e jurisdição). Esta última pressupõe o exercício da primeira, de modo que só se pode conceber a atividade administrativa diante dos parâmetros já instituídos pela atividade legisferante. Por isso é que administrar é função subjacente à de legislar. O princípio da legalidade denota exatamente essa relação: só é legítima a atividade do administrador público se estiver condizente com o disposto na lei. (FILHO, 2015, p. 20)

2.1.4 Princípio da supremacia do interesse público sobre o interesse particular

O princípio da supremacia do interesse público sobre o particular está na base de todo ordenamento jurídico brasileiro e de toda atividade estatal e, por esse motivo não se encontra num único dispositivo específico da Constituição Federal, todavia, diversos artigos da Carta exprimem manifestações dele, como podemos observar nos princípios da função social da propriedade, da defesa do consumidor ou do meio ambiente, conforme dispõe o artigo 170, incisos III, V e VI. Além disso, pode-se considerar como revelações do referido princípio nos institutos da desapropriação e da requisição administrativa, presentes no artigo 5º, incisos XXIV e XXV da Lei Maior. (MELLO, 2013)

Seguindo esse mesmo entendimento, a admirável doutrinadora Di Pietro (2019), assegura que o princípio da supremacia do interesse público sobre o privado, ou segundo ela princípio da finalidade pública, é o fundamento de quase todas as funções do Estado assim como de todas as áreas do direito público. Assim, é possível encontrá-lo nas quatro formas de atividades administrativas, quais sejam: serviço público, polícia administrativa, fomento e intervenção administrativa.

A partir do referido princípio, com base nos ensinamentos de Celso Antônio (2013), a Administração tem várias prerrogativas, tais como: o poder, por ela própria,

de executar as suas ações, sem ter que recorrer de forma prévia à Justiça para realizá-lo, é o que se denomina de auto-executoriedade dos atos administrativos, que poderá ocorrer em situações que a lei estabeleça de modo expresse a eventual conduta e, quando a atitude deve ser tomada imediatamente, porque não há outro meio que tenha os mesmo efeitos ou tiver um grande risco de se não for adotada, desviar do interesse público; o poder de expropriar, que é a possibilidade do Estado de desapropriar um bem particular que tenha utilidade pública, independentemente se o proprietário está dando função social para esse bem, como por exemplo o tombamento; o poder de alterar unilateralmente os contratos; poder de polícia, que deriva da prerrogativa do Estado em limitar interesses individuais em prol da coletividade, isto é, do bem comum. Todos esses são exemplos da Supremacia do Interesse Público sobre o Particular.

Por esse motivo Maria Sylvia (2019) assevera que:

O interesse público constitui o próprio fundamento do poder de polícia do Estado e também da atividade de intervenção no domínio econômico; por meio deles, o Estado impõe restrições ao exercício de direitos individuais para beneficiar o interesse da coletividade. É o que ocorre também em relação ao princípio da função social da propriedade, que justifica a imposição de restrições ao exercício do direito de propriedade em benefício do interesse público. Trata-se de restrições, muitas delas previstas na própria Constituição, e que sempre conviveram com os direitos fundamentais. (p.126)

Cabe destacar ainda, que os direitos e garantias individuais não serão violados em decorrência do princípio da supremacia do interesse público, tendo em vista que este deve ser exercido em conformidade com os princípios que orientam o papel da Administração, como por exemplo o da legalidade, impessoalidade, moralidade, razoabilidade, segurança jurídica e diversos outros insculpidos no ordenamento jurídico pátrio. (DI PIETRO, 2019)

Entretanto, em todas as situações, o risco ou o uso inadequado destas tais prerrogativas do Estado, poderão ser sanadas judicialmente, de forma preventiva ou repressiva, a depender do caso em concreto, especialmente por meio do remédio constitucional do habeas corpus, na hipótese de ofensa à liberdade de ir e vir, assim como pelo mandado de segurança individual ou coletivo, consagrados pela Carta Magna em seu artigo 5º, incisos LXVIII, LXIX e LXX, respectivamente. Além disso, na

hipótese de ameaça a posse para defendê-la ou retomá-la, pelas medidas possessórias. (MELLO, 2013)

Em razão disso, a professora Di Pietro (2019) muito bem assegura que o ramo do Direito Administrativo se configura pelo binômio autoridade/liberdade, em que:

A Administração Pública tem que ter prerrogativas que lhe garantam a autoridade necessária para a consecução do interesse público. Ao mesmo tempo, o cidadão tem que ter garantias de observância de seus direitos fundamentais contra os abusos do poder. Esse binômio autoridade/liberdade está presente em todos os institutos do Direito Administrativo. Na evolução desse ramo do direito, pode o pêndulo do relógio pender mais para um lado do que para o outro. O ideal é que haja um equilíbrio. Por isso se fala em princípio da razoabilidade. Isto não implica negar o princípio da supremacia do interesse público. Na realidade, a razoabilidade ou proporcionalidade (como preferem alguns), pressupõe a existência de um interesse público a ser protegido. (p. 127)

Dessa forma, em cada caso na prática deverá ser levado em consideração o nível máximo e apenas o realmente necessário para satisfazer e atingir a finalidade que se quer com o ato. Tendo em vista que os poderes administrativos, na verdade deveres-poderes, “só existirão e, portanto, só poderão ser validamente exercidos na extensão e intensidade proporcionais ao que seja irrecusavelmente requerido para o atendimento do escopo legal a que estão vinculados.” (MELLO, 2013, p. 99)

Conseqüentemente, de acordo com a doutrina de Celso Antônio (2013), se ocorrer excesso na ação, seja em qual for a área, configura-se desvio de sua finalidade jurídica e também de competência. Em outras palavras, se torna um abuso, medida além daquela admitida, e logo, conduta ilegal que o ordenamento jurídico deverá, a requerimento de qualquer interessado, eliminar.

2.1.5 Princípio da presunção de inocência

Primeiramente, importa destacar que o princípio da presunção de inocência, tendo em vista a sua tamanha importância, já tinha previsão expressa na Declaração dos direitos do homem e do Cidadão de 1789, no seu artigo 9º, que estabelece que “Todo acusado é considerado inocente até ser declarado culpado e, se julgar indispensável prendê-lo, todo o rigor desnecessário à guarda da sua pessoa deverá ser severamente reprimido pela lei.” (FRANÇA, 1789)

O princípio da presunção de inocência, também chamado de não culpabilidade ou estado de inocência, está previsto na Lei Maior de 1988 no artigo 5º, inciso LVII, que dispõe que “ninguém será considerado culpado até o trânsito em julgado de sentença penal condenatória.” (BRASIL, 1988).

Em relação a este princípio, com base nos ensinamentos de Nucci (2016), é possível dizer que ele tem como finalidade principal, que o ônus da prova não cabe a defesa e sim à acusação, tendo em vista que todo indivíduo é inocente, e este é o seu estado normal, ou seja, ele nasce inocente, motivo pelo qual caberá a acusação demonstrar por meio de provas cabais, ao juiz, a efetiva culpa do réu.

A esse respeito, Ionilton Pereira (2009) afirma que:

O princípio constitucional da presunção de inocência, em nosso sistema jurídico, consagra, além de outras relevantes consequências, uma regra de tratamento que impede o Poder Público de agir e de se comportar, em relação ao suspeito, ao indiciado, ao denunciado ou ao réu, como se estes já houvessem sido condenados, definitivamente, por sentença do Poder Judiciário. (p.180)

Nesse sentido, levando-se em conta a estrutura da República Federativa do Brasil no que concerne ao seu pensamento constitucional marcado pela democracia, o Manual de Prática Policial (2012), instrui corretamente o policial que está em formação desta maneira:

Sua função como policial é apenas parte de um todo que é o sistema de Justiça Criminal. [...]
 Uma de suas tarefas será levar os infratores a justiça, o que não se confunde com fazer justiça. Portanto, isso não lhe dá o direito de decidir sobre a culpa ou a inocência da pessoa sob custódia que tenha cometido ou seja suspeita de cometer um delito. [...]
 Os encarregados de aplicação da lei (policiais) são responsáveis pela busca de fatos, ao passo que o judiciário é o responsável pela apuração da verdade, analisando esses fatos com o propósito de determinar a culpa ou a inocência da pessoa acusada. [...] sabendo que TODOS têm direito a um tratamento digno, inclusive um suspeito ou infrator que tenha cometido um crime. (p. 7)

Ao tratar do tema, Nucci (2008, p. 82) assegura que “medidas constritivas de direitos individuais devem ser excepcionais, respeitando-se com isso, o estado de inocência daquele que vier a sofrer tais constrições.”

Assim, pode-se entender como um exercício regular do poder de polícia em casos excepcionais, conferido pelo próprio Estado, conforme entendimento do artigo 78 do Código Tributário Nacional, que prevê:

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 tranquilidade pública ou ao respeito à propriedade e aos direitos individuais ou coletivos.

Parágrafo único. Considera-se regular o exercício do poder de polícia quando desempenhado pelo órgão competente nos limites da lei aplicável, com observância do processo legal e, tratando-se de atividade que a lei tenha como discricionária, sem abuso ou desvio de poder. (BRASIL, 1966)

Por consequência, fica evidente o conflito que existe entre a utilização da condução de pessoas presas em compartimento de cargas de viaturas policiais e os demais direitos e garantias individuais. Desse modo, a atuação policial deve pautar-se pelos princípios da proporcionalidade e razoabilidade para fazer uso de tal medida, os quais serão analisados a seguir.

2.1.6 Princípio da proporcionalidade e razoabilidade

Por estarem intimamente ligados, os princípios da proporcionalidade e razoabilidade serão analisados de forma conjunta a seguir.

Depreende-se do princípio da razoabilidade que o Poder Público atuando no exercício da discricionariedade, deverá obedecer a critérios admissíveis do ponto de vista racional, bem como de tomar a decisão mais adequada. (MELLO, 2010)

De tal modo, o princípio da razoabilidade seria uma limitação à discricionariedade administrativa, em que não se adentra ao mérito do ato administrativo, pois o que não é razoável torna-se ilegal. Assim, cabe ressaltar o que afirma Celso Antônio Bandeira de Mello (2010):

É óbvio que uma providência administrativa desarrazoada, incapaz de passar com sucesso pelo crivo da razoabilidade, não pode estar conforme à finalidade da lei. Donde se padecer deste defeito, será, necessariamente, violadora do princípio da finalidade. Isto equivale a

dizer que será ilegítima; conforme visto, pois a finalidade integra a própria lei. Em consequência, será anulável pelo Poder Judiciário, a instâncias do interessado. (p. 109)

O princípio da razoabilidade de acordo com os ensinamentos de Alexandre de Moraes (2017), pode ser determinado como aquele no qual se exige proporcionalidade, justiça e uma certa conformidade entre os métodos utilizados pela Administração Pública, no desempenho de suas atribuições, e a finalidade principal, no que se refere à racionalidade e coerência.

Da mesma maneira, o princípio da proporcionalidade traz a ideia de que os exercícios das competências administrativas se baseiam em sua extensão e intensidade compatíveis com o objetivo principal, isto é, satisfazer o interesse público. De modo que aqueles atos em que superem o que é realmente necessário para atingir a sua finalidade, se tornam ilegais, pelo fato de ultrapassarem a sua área de competência, em outras palavras, excede os limites impostos na situação em concreto. Assim, os atos desproporcionais, não sendo possível eliminar o excesso, devem ser anulados. (MELLO, 2010)

Bernardo Gonçalves (2017) entende que a proporcionalidade e a razoabilidade se desenvolvem a partir de três regras distintas, quais sejam: a adequação, isto é, a medida mais apropriada; necessidade, ponderando pela menor desvantagem possível e; a proporcionalidade em sentido estrito, que é a justa medida entre os meios e fins.

Em síntese, tomando-se como base a doutrina de Luís Roberto Barroso (2018), os princípios da razoabilidade e da proporcionalidade permitem ao Poder Judiciário invalidar os atos legislativos e administrativos, na hipótese em que:

Não haja adequação entre o fim perseguido e o instrumento empregado; a medida não seja exigível ou necessária, havendo meio alternativo para chegar ao mesmo resultado com menor ônus a um direito individual (vedação do excesso); não haja proporcionalidade em sentido estrito, ou seja, o que se perde com a medida é de maior relevo do que aquilo que se ganha. Nessa avaliação, o magistrado deve ter o cuidado de não invalidar escolhas administrativas situadas no espectro do aceitável, impondo seus próprios juízos de conveniência e oportunidade. Não cabe ao Judiciário impor a realização das melhores políticas, em sua própria visão, mas tão somente o bloqueio de opções que sejam manifestamente incompatíveis com a ordem constitucional. (p. 300)

Cabe ressaltar ainda, o que nos ensina Coelho (2009) no que concerne aos princípios da proporcionalidade e razoabilidade, utilizados dentre outras formas para conferir a legitimidade das restrições a direitos, os quais segundo ele:

Em essência, consubstancia uma pauta de natureza axiológica que emana diretamente das ideias de **justiça, equidade, bom senso, prudência, moderação, justa medida, proibição de excesso**, direito justo e valores afins; precede e condiciona a positivação jurídica, inclusive a de nível constitucional; e, ainda, enquanto princípio geral do direito, serve de regra de interpretação para todo o ordenamento jurídico. (p. 142 e 143, grifo nosso)

Entretanto, torna-se oportuno dizer que as análises dos agentes de segurança pública, no tocante à proporcionalidade e razoabilidade quanto à utilização ou não do compartimento de cargas das viaturas para a condução de presos são subjetivas, pois submete-os a mera sorte ao tomar a decisão na prática de em qual situação deverá ser aplicada tal medida.

2.2 ANÁLISE DA LEGISLAÇÃO BRASILEIRA QUANTO A CONDUÇÃO DE PESSOAS PRESAS EM COMPARTIMENTO DE CARGAS

Considerando-se que a condução de presos no Brasil ocorre, na maioria das vezes, no compartimento de carga das viaturas policiais, serão analisadas as normas vigentes que dispõem sobre como deve ser realizado esse transporte, assim como seus desdobramentos em relação aos direitos e garantias individuais.

É importante destacar, primeiramente, que a Carta Magna de 1988, em seu artigo 5º, inciso III, prevê que “Ninguém será submetido a tratamento desumano ou degradante”. (BRASIL, 1988)

Ratificando a preocupação da Constituição em preservar a dignidade da pessoa humana, já analisada anteriormente, que “é assegurado aos presos o respeito à integridade física e moral”, conforme se estabelece também em seu artigo 5º, mas no inciso XLIX. (BRASIL, 1988)

Nesse seguimento, de acordo com o entendimento da doutrina do ilustre Ministro do Supremo Tribunal Federal, Luís Roberto Barroso (2018), do direito e respeito a integridade física, que nasceu do valor intrínseco da dignidade da pessoa humana, derivam a proibição do tratamento desumano e degradante, da tortura, além

de debates complexos no que se refere ao objeto de estudo do presente trabalho, isto é, o transporte de presos no compartimento de carga de viaturas policiais. De outro lado, do direito à integridade moral ou psíquica, decorrem diversos questionamentos quando estes vão de encontro com outros direitos e situações constitucionalmente protegidas, pois ele abarca entre outras garantias, a honra, a privacidade e a imagem.

Outrossim, para além da vontade e desejo de todo cidadão, um trânsito seguro é um direito fundamental, consagrado pela Lei Maior de 1988, pois no seu artigo 144 determina que “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” (BRASIL, 1988). Do mesmo modo, o Código de Trânsito Brasileiro, consagra no artigo 1º, parágrafo 2º, que:

O trânsito, em condições seguras, é um direito de todos e dever dos órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito, a estes cabendo, no âmbito das respectivas competências, adotar as medidas destinadas a assegurar esse direito. (BRASIL, 1997)

Ademais, o Código de Trânsito Brasileiro, no artigo 230, caput e inciso II, institui como infração gravíssima de trânsito, sujeitando o infrator a multa e apreensão do automóvel:

Art. 230. Conduzir o veículo:

[...]

II- Transportando passageiros em compartimento de carga, salvo por motivo de força maior, com permissão da autoridade competente e na forma estabelecida pelo CONTRAN. (BRASIL, 1997)

Em relação a este dispositivo posiciona-se Castro (2018) sobre a exceção por motivo de força maior, (2018) ao afirmar:

Ora, força maior por certo não podem ser situações quotidianas previsíveis e que ocorrem inevitavelmente todos os dias em atividade ordinária de órgão do Estado. Os gestores dos órgãos estatais que custodiam e transportam pessoas (polícias, sistema prisional) têm ciência plena e constante de que rotineiramente terão que providenciar os meios ideais para o deslocamento de pessoas presas, investigadas ou condenadas, enfim, de pessoas sob sua custódia, para os mais diversos fins, não havendo qualquer imprevisibilidade ou inevitabilidade nisso, situação que a lógica impõe e que é pública e notória. É juridicamente impossível aceitar a ideia de força maior no transporte de pessoa em porta malas de um veículo. (p. 45 e 46)

Nesta perspectiva, entende Rodrigues (2018) que o motivo de força maior só poderia ocorrer sobre algo em que o agente não tenha meios para fazer de modo contrário, logo, não se pode considerar que em todos os casos tal método será o mais adequado.

Além disso, a Resolução 508/2014 do Conselho Nacional de Trânsito, de modo a regulamentar este ponto da legislação, previu em seu artigo 1º, que poderá ser autorizado pela autoridade competente sobre a via, de forma eventual e a título precário, o transporte de pessoas no compartimento de cargas, desde que atenda aos requisitos determinados da presente Resolução. (BRASIL, 2014)

Sendo assim, a Resolução nº 508/2014 no artigo 3º, de maneira clarividente, com fortes resquícios de preservação à dignidade da pessoa humana, dispõe que os veículos utilizados para o transporte de que ela trata, somente poderão serem autorizados se estes forem adaptados com o mínimo por esta estabelecido para uma condução segura. Dessa forma, o presente dispositivo assegura que: (BRASIL, 2014)

Art. 3º. Os veículos a serem utilizados no transporte de que trata esta Resolução devem ser adaptados, no mínimo, com:

I - bancos, na quantidade suficiente para todos os passageiros, revestidos de espuma, com encosto e cinto de segurança, fixados na estrutura da carroceria;

II - carroceria com cobertura, barra de apoio para as mãos, proteção lateral rígida, com dois metros e dez centímetros de altura livre, de material de boa qualidade e resistência estrutural, que evite o esmagamento e a projeção de pessoas em caso de acidente com o veículo;

III - escada para acesso, com corrimão;

IV - cabine e carroceria com ventilação, garantida a comunicação entre motorista e passageiros;

V - compartimento resistente e fixo para a guarda das ferramentas e materiais, separado dos passageiros, no caso de transporte de trabalhadores;

VI - sinalização luminosa, na forma do inciso VIII do artigo 29 do CTB e da Resolução nº 268, de 15 de fevereiro de 2008, no caso de transporte de pessoas vinculadas à prestação de serviço em obras na via.

Ainda que respeitados tais condições preestabelecidas, para que os veículos possam transportar pessoas em compartimento de carga, precisa-se expedir o Certificado de Segurança Veicular (CSV) através de Instituição Técnica Licenciada

(ITL), bem como passar por vistoria da autoridade competente para que consiga obter a autorização de trânsito. (BRASIL, 2014)

De maneira muito mais específica em relação ao tema, a Lei nº 8.653/1993, que dispõe sobre o transporte de presos e dá outras providências, ainda que o seu texto legal contenha apenas quatro dispositivos, traz uma importantíssima vedação logo em seu artigo 1º, no qual determina que “é **proibido** o transporte de presos em compartimento de proporções reduzidas, com ventilação deficiente ou ausência de luminosidade.” (BRASIL, 1993, grifo nosso)

Outra Resolução que merece destaque é a de nº 02/2012 do Conselho Nacional de Política Criminal e Penitenciária (CNPCCP), a qual será mais aprofundada, pelo fato de ser mais rica em detalhes sobre como deve ser a condução e custódia de pessoas presas, no que concerne ao período de deslocamento, seja qual for o motivo.

Logo em seu primeiro artigo, a Resolução supracitada estabelece que é vedado a condução de presos ou internados sob condições que lhes causem sofrimentos, sejam físicos e até mesmo morais, caso contrário pode o agente ou agentes serem responsabilizados tanto na esfera administrativa, como na cível e criminal. Complementando o dispositivo em questão, o parágrafo primeiro ratifica o disposto no artigo 1º, da lei 8.653/1993, já transcrito acima, acrescentando que é proibido o uso de veículos com compartimento que detêm condições térmicas que não sejam adequadas para tal finalidade, ou seja qual for o modo, façam com que o indivíduo preso se sujeite a sofrimentos desnecessários. (BRASIL, 2012)

O parágrafo segundo trata dos métodos de se colocar e retirar uma pessoa presa ou internada de veículos de condução, em que estes deverão ser tratados de forma individual, resguardando sempre sua integridade física e a dignidade da pessoa humana. No terceiro parágrafo, por outro lado, traz uma importante questão pela qual pouco se fala, onde caberia diversos debates pois não é o que acontece na prática, em que se proíbe a utilização e manutenção de pessoas presas no interior de veículos de transporte por tempo superior ao realmente necessário para o deslocamento do ponto de partida até o destino. (BRASIL, 2012)

Talvez pela polêmica angariada pelo uso de algemas, dispõe o parágrafo quarto do referido artigo (BRASIL, 2012) que na hipótese de transporte do indivíduo preso ou internado, seja qual for o motivo, deve ser lhe protegido da desnecessária exposição à população em geral, bem como de eventuais ofensas, dos famosos “curiosos” e de toda forma de sensacionalismo. Para concluir este importante

dispositivo, o parágrafo quinto veda a utilização de meios coercitivos que dificultem ou impossibilitem as pessoas que se encontram presas de se protegerem e equilibrarem durante todo o transporte.

Como forma de isonomia presente em um Estado Democrático de Direito, o artigo 2º da Resolução nº 02/2012 do Conselho Nacional de Política Criminal e Penitenciária, firma o entendimento de que a condução de pessoas presas deverá ser realizada sob o auxílio do próprio Poder Público, resguardando a igualdade para todos em geral, e de modo a assegurar o que determinam as normas de separação das categorias de presos, conforme demonstrada pela condição pessoal de cada um, nos termos do parágrafo único deste dispositivo. (BRASIL, 2012)

O artigo 3º, caput, da referida Resolução (BRASIL, 2012), traz de forma bastante correta que os veículos de condução de presos devem passar por vistorias periodicamente pelo órgão responsável de trânsito, assim como dispor de todos os métodos de segurança regulamentados pelo respectivo órgão, de maneira especial, conter cinto de segurança para todos os passageiros, conforme será abordado especificamente no tópico mais adiante.

Não obstante todas essas normas acima supracitadas revelarem uma preocupação do Estado com essas pessoas que estão sob a sua guarda, a Resolução nº 626/2016 instituída pelo Conselho Nacional de Trânsito, regulamenta em seu artigo 2º que “fica **excepcionalizado** o transporte provisório e precário, **por motivo de força maior**, de suspeitos do cometimento de crime em compartimento de carga de viaturas policiais” (BRASIL, 2016, grifo nosso). E o parágrafo único do dispositivo mencionado repete tanto o que dispõe o texto do artigo 1º, da Lei 8.653/1993, nos seus exatos termos, quanto da Resolução nº 02/12 do Conselho Nacional de Política Criminal e Penitenciária, no qual se estabelece uma vedação ao transporte de presos em compartimento de tamanho reduzido, com insuficiência de ventilação ou com ausência de luz em seu interior.

Além disso, para que as viaturas policia sejam transformadas ou fabricadas para transporte de pessoas presas, elas devem realizar a expedição do Certificado de Adequação à Legislação de Trânsito (CAT), e ainda atender aos demais requisitos da resolução supramencionada. (BRASIL, 2016)

2.3 A OBRIGATORIEDADE DA UTILIZAÇÃO DO CINTO DE SEGURANÇA NO TRANSPORTE DE PRESOS EM VIATURAS POLICIAIS

Feitos os apontamentos sobre o que estabelecem as normas brasileiras quanto ao transporte de pessoas presas em compartimento de carga de viaturas policiais, faz-se necessário analisar sobre o dever a todos impostos de usar e fornecer aos demais passageiros, o cinto de segurança, além de demais normas específicas que devem ser adotadas, no que tange a regulamentação do Código de Trânsito Brasileiro de 1997.

Conforme já dito anteriormente, um trânsito seguro é um direito assegurado constitucionalmente e também pelo Código Nacional de Trânsito.

Nesta perspectiva, cabe uma interpretação segundo o contexto da Constituição Federal de 1988, no que tange ao princípio da dignidade da pessoa humana, consagrado em seu artigo 1º, como visto no tópico 2.1.2, e ao direito à igualdade, previsto no artigo 5º.

A utilização do cinto de segurança é um tema regulamentado pela jurisdição brasileira, especificamente pelo Código de Trânsito Brasileiro (CTB) e por algumas normas complementares do Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN) em suas Resoluções.

O Código de Trânsito Brasileiro prevê expressamente em seu artigo 65, a obrigatoriedade da utilização do cinto de segurança por todos ocupantes do veículo, seja o condutor, sejam os passageiros, sendo válida essa regra por todas as vias do território nacional. Tal dispositivo assevera que “é obrigatório o uso do cinto de segurança para condutor e passageiros em todas as vias do território nacional, salvo em situações regulamentadas pelo CONTRAN.” (BRASIL, 1997)

Assim, percebe-se que essa obrigatoriedade demonstrada pelo artigo 65 acima mencionado é bastante abrangente, contudo, ele mesmo possibilita algumas exceções, ao afirmar “salvo em situações regulamentadas pelo CONTRAN”.

Mais adiante em seu texto, o Código de Trânsito Brasileiro no artigo 105 (BRASIL, 1997), traz em um rol exemplificativo, os equipamentos obrigatórios para os veículos, dentre os quais se destaca logo no seu primeiro inciso, o cinto de segurança.

Dessa forma, seguindo a linha de pensamento de Castro (2018), pode-se dizer que existem duas exceções legais estabelecidas para a não utilização do cinto de segurança no deslocamento de pessoas em veículos automotores, quais sejam: a

primeira pertence a Resolução nº 518/2015 do Conselho Nacional de Trânsito, em que assegura no seu artigo 3º, que às viaturas militares não são aplicados os requisitos mencionados por ela, a medida em que esta trata das condições mínimas para o equipamento de segurança em tela (BRASIL, 2015); a segunda exceção é a prevista no inciso I, do artigo 105 do Código de Trânsito Brasileiro, citado acima, na sua parte final, “dos veículos destinados ao transporte de passageiros em percursos em que seja permitido viajar em pé”. (BRASIL, 1997)

A não observância do artigo 65, que é a regra geral de segurança, constitui uma infração grave com estipulação de multa, e como medida administrativa, há retenção do veículo, até que os infratores coloquem o equipamento de proteção, isto é, o cinto de segurança, nos termos do artigo 167 do Código Nacional de Trânsito. (BRASIL, 1997)

Diante de tais fundamentos acima expostos, que o Código de Trânsito Brasileiro, no artigo 230, inciso II, determina, para um transporte de pessoas de maneira segura, que é infração gravíssima o deslocamento de indivíduos em compartimento destinado a cargas, excepcionando os casos de força maior, autorizados pela autoridade competente e conforme a regulamentação do Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN).

2.4 EVENTUAIS VIOLAÇÕES ÀS NORMAS DO CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO E DO CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO

Ante ao exposto, faz-se necessário realizar alguns apontamentos sobre as eventuais infrações às normas brasileiras ora citadas.

A partir de um pensamento “garantista”, assim se manifesta Rodrigues (2018) quanto este tema ao entender que não tem como uma Resolução se posicionar contra os mandamentos da própria constituição, na verdade deveria proceder em consonância com ela e nunca em sentido contrário. Assim, como a condução de presos é realizada, na maioria das vezes, em compartimento de carga, isto é, no porta malas de viaturas policiais em desconformidade com os preceitos constitucionais, vem o artigo 1º de um colegiado em sua Resolução asseverar que fica excepcionalizado o transporte provisório e precário dos presos nestas situações. Desta feita, pode-se uma simples pergunta: como se pode afirmar excepcional uma coisa que é a regra na atividade policial brasileira?

Desse modo, fica evidente a reversibilidade jurídica que sustenta Salo de Carvalho (2009), à medida que uma resolução predomina em relação às normas constitucionais, fazendo com que haja uma flexibilização destas.

Nestes moldes, pontua Ferrajolli (2011) que se torna uma verdadeira incoerência, pois ignora a falta de efetividade do direito para que as normas legítimas sejam substituídas pela caracterização da própria realidade fática.

Da mesma forma pode-se mencionar os dizeres de Roig (2018):

Infelizmente, é comum o transporte de pessoas presas ou internadas em condições ou situações causadoras de graves sofrimentos físicos ou morais. A não disponibilização de cinto de segurança para todos os passageiros dos veículos de transporte de presos é prática igualmente corriqueira, mesmo diante das normas contidas no art. 105, inciso I, do Código de Trânsito Brasileiro (que elenca o cinto de segurança como equipamento obrigatório dos veículos), e art. 1º, inciso I, item 22, da Resolução N. 14/98 do Conselho Nacional de Trânsito (que aponta o cinto de segurança para todos os ocupantes do veículo como equipamento obrigatório para a circulação de veículos em vias públicas). Soma-se a isso a utilização de veículos sem vistorias pelo respectivo órgão de trânsito, e sem indicador de capacidade máxima de passageiros. Buscando regulamentar a questão e coibir a indignidade do transporte e custódia de pessoas presas e internadas no Brasil, o Conselho Nacional de Política Criminal e Penitenciária editou a Resolução N. 02/2012. [...] A referida Resolução apresenta, enfim, importante instrumento dissuasório da violação de direitos humanos, operada justamente em um contexto no qual a pessoa presa ou internada – naturalmente exposta – encontra-se ainda mais vulnerável à violência estatal. (p. 142 e 143)

De acordo com De Castro (2018), há uma ilegalidade sob este entendimento, uma vez que existe um confronto com a legislação apresentada e analisada, mais especificamente ao Código de Trânsito, ao princípio da dignidade da pessoa humana, a Lei de Abuso de Autoridade, ao Estatuto da Criança e do Adolescente, bem como não respeita as normas do Conselho Nacional de Trânsito e a Lei de Transporte de Presos.

Cabe ainda ressaltar sobre esta violação aos princípios constitucionais, o que ensina a professora Renata Almeida (2011), pois o que mais surpreende, além do ato da execução da prisão, como já dizia Jacinto Coutinho “não bastar o uso da força, ser preciso o escárnio para o gozo da massa”, bem como as suas consequências marcantes, mostra-se evidente a ofensa expressa aos princípios constitucionais e também do Código de Trânsito Brasileiro, praticada pelo próprio Estado.

Nesse sentido, de acordo com o entendimento de Matinelli e Leonardo Schmitt (2017), uma pessoa algemada no compartimento fechado, isto é, o porta malas, ou como também é popularmente conhecido, no camburão, “chiqueirinho” de viaturas policiais, sem o uso obrigatório do cinto de segurança, com a sua exposição ao mesmo tempo que se gera e aos riscos físicos e morais que são inerentes a este tipo de transporte, é desprezada por várias ilegalidades simultâneas, que são praticadas pelo próprio Estado.

Neste íterim, torna-se oportuno mencionar a determinação de Tarso Genro, no ano de 2007, quando então Ministro da Justiça, com relação à condução de presos em compartimento de carga em viaturas, de modo que estas fossem adaptadas para que tal transporte seja seguro, conforme dispõe a legislação brasileira, evitando-se que o próprio Estado cometa abusos, ilegalidades e desrespeito aos direitos humanos.

O ministro da Justiça, Tarso Genro, determinou que a Polícia Federal crie um modelo de carro para transporte de presos (camburão) sem as gaiolas, porta-malas com grades instaladas na parte traseira das caminhonetes. Para o ministro, os novos camburões devem ter bancos e espaço suficiente para que os presos sejam conduzidos sentados. A ideia do ministro é evitar que os presos sejam submetidos a sofrimentos desnecessários. Em geral, as gaiolas são apertadas e obrigam os presos a ficarem encolhidos. Tarso Genro fez o pedido ao diretor da Polícia Federal, Paulo Lacerda, recentemente. Ele viu pela televisão imagens de presos sendo colocados dentro de gaiolas durante uma das várias operações de combate à corrupção da PF e não gostou das cenas. O ministro entende que as gaiolas implicam num castigo a todos os presos, inclusive aqueles ainda não condenados pela Justiça. O que custa fazer algumas mudanças nos veículos? A PF está num grau de prestígio que pode fazer essas mudanças – disse Genro ao Globo. Caso a proposta dê certo, Tarso Genro acha que o modelo poderá ser implantado pelas polícias civis e militares. O ministro também pediu que a PF volte a examinar a possibilidade de transportar determinados presos sem algemas. (CARVALHO, 2007)

Com essa manifestação de Tarso Genro, resta bastante claro que a preocupação quanto ao transporte de pessoas presas e como elas são tratadas não surgiu recentemente.

Assim, explica Medeiros (2009) que a proteção da pessoa do preso, bem como o respeito aos seus direitos e garantias fundamentais é um preceito constitucional, à luz do artigo 5º, caput e inciso XLX da Constituição Federal de 1988, logo, ele não pode ser desrespeitado ou humilhado, do contrário caracterizar-se-á em um manifesto

abuso de autoridade, constrangimento ilegal e até mesmo violência arbitrária, podendo os seus agentes ficarem submetidos a responsabilidade administrativa e penal.

Cabe ainda ressaltar, que a Resolução 508/2014, que ainda está em plena vigência, estabelece uma série de requisitos e condições para que haja a possibilidade da condução de presos em compartimento de carga de viaturas policiais, conforme tratado em tópico anterior, dentre estes estão as exigências de bancos e cinto de segurança para todos os passageiros, a fim de que se tenha um deslocamento seguro e coadune com os preceitos constitucionais. Por consequência, a referida entra em contradição com a resolução de nº 626/2016, uma vez que esta não determina as mencionadas adaptações e demais particularidades por aquela exigidas. (RODRIGUES, 2018)

Justamente por todo exposto, afirma Fernando Antunes (2018, p. 6 e 7): “percebe-se que sob um viés garantista não há de se admitir que uma Resolução do CONTRAN venha a tirar a eficácia de todas as normas, principalmente a constitucional. ”

Para finalizar, tomando-se como base o que afirma Castro (2018), todas estas normas jurídicas supramencionadas, que dão fundamento para as ilegalidades que envolvem o transporte de pessoas presas no porta malas de viaturas policiais são de direito público e, portanto, indispensáveis. Logo, não é admissível que estas mesmas normas, estabelecidas pelo Estado, sejam por ele mesmo violadas, deixando o indivíduo que está sob a sua guarda em perigo eminente.

2.5 A CONDUÇÃO DE PRESOS DIANTE DO MANUAL DE PRÁTICA POLICIAL BÁSICA DA POLÍCIA MILITAR DE MINAS GERAIS

A Carta Magna de 1988, dispõe em seu artigo 144, V e §5º sobre o papel da Polícia Militar, o qual estabelece que:

Art. 144. A segurança pública, dever do Estado, direito e responsabilidade de todos, é exercida para a preservação da ordem pública e da incolumidade das pessoas e do patrimônio, através dos seguintes órgãos:

[...]

V - polícias militares e corpos de bombeiros militares.

[...]

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

Torna-se necessário definir, ainda, que a condução de presos é uma atividade policial de grande risco, que requer técnica do policial e atenção redobrada a todos os envolvidos.

Desse modo, a própria Polícia Militar de Minas Gerais em seu Caderno Doutrinário 5 (2011), que tem como objetivo servir de referencial técnico para a atuação operacional do dia-a-dia policial nas situações de escoltas e conduções diversas, conceitua que:

Escolta é uma operação policial caracterizada pela conjugação de ações e técnicas, executada por um grupo determinado de policiais, com ou sem participação de outras instituições, destinada a efetuar, de forma dinâmica ou estática, a custódia (guarda, proteção ou detenção) de pessoas, bens e valores.

Conduções são atividades policiais de custódia transitória destinadas ao encaminhamento de pessoas envolvidas em ocorrências, na condição de vítimas, autores ou testemunhas para delegacias, nosocômios, ou outros destinos, em função das situações do cotidiano policial, sem prévio planejamento. (p. 2 e 3, grifo nosso)

De maneira prudente e com preservação da dignidade da pessoa humana que a Prática Policial Básica (2011) determina aos policiais militares que deverão respeitar e observar os princípios e garantias fundamentais da pessoa humana, e ainda havendo menor infrator a ser conduzido, os direitos insculpidos no Estatuto da Criança e do Adolescente (ECA), que será abordado no tópico seguinte. Essa medida tem como finalidade proteger tanto os próprios policiais, como a integridade física, moral e a preservação da imagem do preso.

Para que seja alçado esse objetivo, o manual de Prática Policial Básica (2011, p. 36) estabelece que “ no caso da pessoa presa, deverá ser usado o compartimento de segurança da viatura, para a condução até a delegacia ou a instituição de correição. ”

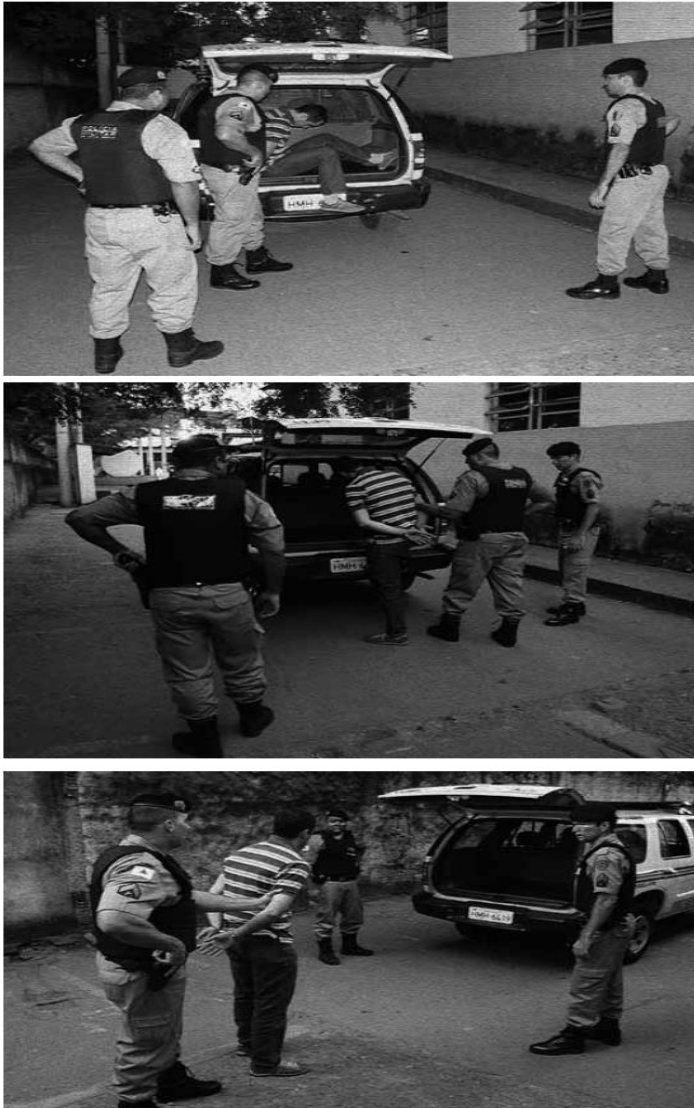
Portanto, a própria Polícia Militar instituiu, como regra geral, o transporte de pessoas presas em compartimento de cargas de viaturas policiais, sob o fundamento de que serviria para proteger a integridade física e moral durante todo o período daquele que está sob custódia, assim como resguardar a guarnição de qualquer ato.

Contudo, é imperioso destacar que o manual de Prática Policial Básica (2011) instrui a todos os policiais militares uma série de procedimentos a serem executados no momento do embarque e desembarque quando da condução de presos, entre as quais se destaca a preocupação de que “o preso não será conduzido no porta-malas; essa conduta caracteriza abuso de autoridade”. (p. 17)

No entanto, o embate que se trava está no fato de que o manual da Polícia Militar diz que as pessoas presas não podem ser conduzidas em porta-malas, ocorre que, ele também determina que estas devem ser transportadas em compartimento de segurança, que é basicamente o porta-malas das viaturas policiais equipadas com grades.

Nesse sentido, a Prática Policial Básica (2011) impõe o passo a passo da maneira correta para embarque de um indivíduo preso, no qual será conduzido com as costas voltadas para a lateral da viatura, do mesmo modo, se existirem mais de um custodiado, o posicionamento será o mesmo, todavia, eles serão intercalados, da seguinte forma:

Figura 1: Sequência de procedimentos para embarque da pessoa presa no compartimento de segurança da viatura policial



Fonte: Caderno Doutrinário 5 - Escoltas Policiais e Conduções Diversas (2011, p. 18)

Figura 2: Posicionamento correto quando diante de mais de um sob custódia dentro da viatura



Fonte: Caderno Doutrinário 5 - Escoltas Policiais e Conduções Diversas (2011, p. 19)

De outro lado, em casos excepcionais pode haver a condução ou escolta em viaturas sem compartimento de segurança, sendo possível somente após uma minuciosa averiguação dos riscos pelos policiais presentes na situação, e se tiver necessidade, deverá ser acionada o apoio de viatura adequada, conforme depreende-se da Prática Policial Básica (2011).

Da mesma forma que nas viaturas com compartimento de segurança, o Caderno Doutrinário sobre escoltas policiais e conduções diversas, também determina qual será o procedimento naquelas que não forem dotadas desta adaptação, quando o transporte deverá ocorrer desse modo:

- escolta de 1 (uma) pessoa presa, em viatura composta por 2 (dois) policiais militares: o escoltado será conduzido no banco traseiro, algemado com as mãos para trás e seguro pelo cinto de segurança, sentado do lado contrário ao do motorista, estando as portas traseiras travadas e os vidros fechados.
- **condução de 1 (uma) pessoa presa, em viatura composta por 3 (três) policiais militares:** o escoltado será conduzido no banco traseiro, algemado com as mãos para trás e seguro pelo cinto de segurança, sentado do lado contrário ao do motorista, estando a porta traseira do lado da pessoa presa travada e o vidro fechado, e a do lado do policial, destravada.
- **condução de 1 (uma) pessoa presa, em viatura composta por 4 (quatro) policiais militares:** o escoltado será conduzido, no meio do banco de trás, devendo estar, além de algemado, com as mãos para trás, seguro pelo cinto de segurança. As duas portas deverão estar destravadas. (2011, p. 19, grifo do autor)

É necessário ressaltar, entretanto, entre outros requisitos procedimentais da atividade policial do Caderno Doutrinário 5, que assim que alguém é preso ou apreendido, deve ser realizada, desde já, sua condução, na qual permanecerá sob a custódia do policial condutor, pelo tempo exclusivamente necessário à sua entrega a autoridade competente. (2011)

2.6 O TRANSPORTE DE MENORES INFRATORES PERANTE O ESTATUTO DA CRIANÇA E DO ADOLESCENTE (ECA)

A Lei nº 8.069/1990 que dispõe sobre o Estatuto da Criança e do Adolescente (ECA), em sua Seção V, que trata da apuração de ato infracional atribuído a adolescente, veda expressamente no artigo 178 que:

O adolescente a quem se atribua autoria de ato infracional não poderá ser conduzido ou transportado em compartimento fechado de veículo policial, em condições atentatórias à sua dignidade, ou que impliquem risco à sua integridade física ou mental, sob pena de responsabilidade. (BRASIL, 1990)

Essa vedação também pode ser verificada, na já mencionada, Lei nº 8.653/93 que estabelece logo em seu artigo 1º, que a condução de presos em compartimentos pequenos ou “apertados”, com pouca circulação de ar ou falta de iluminação é proibida. (BRASIL, 1993)

Por esse motivo, o Caderno Doutrinário 5 (2011, p. 36), que aborda sobre as escoltas policiais e conduções diversas, muito bem adverte a todos os policiais militares que “os adolescentes apreendidos não poderão ser conduzidos no compartimento de segurança das viaturas, conforme previsto no Art. 178 do Estatuto da Criança e do Adolescente. ”

Ao tratar do dispositivo em comento, Munir Cury (2018) menciona que ele trouxe uma proibição do transporte em compartimento fechado, uma vez que a este procedimento, segundo ele, atentaria contra a dignidade do adolescente, colocando-o sob risco, no que tange a sua integridade física e mental. Alega ainda que é fruto do artigo 227, §3º, V da Constituição Federal de 1988, no qual somente é permitido o uso de algemas se demonstrada a excepcionalidade e a real necessidade, do mesmo modo, é possível entender que a vedação não vale para viaturas em que os bancos de trás sejam separados por grades ou sistemas similares de segurança.

Sobre essa proibição é este o entendimento manifestado por João Gaspar (2016, p. 1 e 2):

Qual a diferença da "dignidade" ("condições atentatórias") do adolescente para o adulto? Não vemos nenhuma. A dignidade se apresenta pelo simples fato de estarmos na frente de um ser humano, seja ele adulto ou adolescente. O transporte em "compartimento fechado de veículo policial" atenta contra a dignidade de qualquer ser humano, independente da faixa etária, gênero, opção sexual, crença etc. E pode-se dizer mais: implica risco à integridade física e mental de qualquer um destes.

Na mesma linha de raciocínio, Nadir de Campos (2017) pontua corretamente, pois a partir da leitura do artigo 178 da referida lei é possível fazer o seguinte questionamento: por que a regra do Estatuto da Criança e do Adolescente não deveria abranger a todas pessoas? Tendo em vista que a pessoa não perde a dignidade após completar a maioridade penal. Talvez essa situação pode ser justificada em virtude dos princípios da proporcionalidade e razoabilidade, tratados especificamente no tópico 2.1.5, nos quais, sempre que confrontarem com princípio basilar da dignidade da pessoa humana, também devem ser respeitados.

Para concluir este tópico, resta mencionar os dizeres de Castro (2018):

Há a possibilidade de aplicação de analogia no direito processual penal brasileiro e também do direito penal brasileiro. Assim, a previsão do ECA, acima exposta, pode e deve ser estendida a pessoas adultas transportadas em veículos do Estado em situação de custódia. Aqui, cabe ressaltar o tratamento isonômico que deve ser dado a todos cidadãos, ora, se há previsão em lei que um adolescente deve ter tratamento com dignidade ao ser transportado em viaturas Estatais quando da ocorrência de ato infracional, qual seria a razão de haver dispensa da dignidade no transporte de um adulto sob qualquer hipótese? A Constituição Federal prevê em seu artigo 5º, o princípio da igualdade, “todos são iguais perante lei, sem distinção de qualquer natureza [...]”. (p. 42 e 43)

2.7 UMA ANÁLISE JURÍDICA SOBRE A RESPONSABILIDADE CIVIL DO ESTADO

Diante do que foi apresentado, faz-se necessário demonstrar qual o posicionamento doutrinário e jurisprudencial quanto a hipótese de responsabilidade civil do Estado no que se refere a utilização do compartimento de carga de viaturas policiais sem os equipamentos necessários exigidos pela legislação para condução de pessoas presas, de modo a evidenciar as consequências dos abusos e ilegalidades quanto ao uso de tal medida.

A respeito desse tema, Rodrigues (2018) destaca que toda essa discussão com relação as normas aqui apresentadas, somente são justificadas pelo prisma constitucional e garantista, no qual se assegura o direito a todos de não ser tratado de maneira desumana ou degradante, ao ser objetificada como carga. E é sob este mesmo pensamento, que o transporte de presos no porta malas de viaturas tende para uma declaração de inconstitucionalidade e ilegalidade

A Constituição Federal de 1988, estabelece em seu artigo 5º, incisos V e X a necessidade de indenização por dano moral. Além disso, é imperioso identificar que a responsabilidade civil do Estado é objetiva, nos termos do artigo 37, §6º da Carta Magna de 1988, o qual dispõe que “as pessoas jurídicas de direito público e as de direito privado prestadoras de serviços públicos responderão pelos danos que seus agentes, nessa qualidade, causarem a terceiros [...]”. (BRASIL, 1988)

O Código Civil de 2002 no artigo 186, traz a base da possibilidade de responsabilidade civil, ao determinar que “aquele que, por ação ou omissão voluntária, negligência ou imprudência, violar direito e causar dano a outrem, ainda que exclusivamente moral, comete ato ilícito”. (BRASIL, 2002)

Da mesma forma, o Código Civil prevê também em seu artigo 927:

Aquele que, por ato ilícito (arts. 186 e 187), causar dano a outrem, fica obrigado a repará-lo. Parágrafo único. Haverá obrigação de reparar o dano, independentemente de culpa, nos casos especificados em lei, ou quando a atividade normalmente desenvolvida pelo autor do dano implicar, por sua natureza, risco para os direitos de outrem. (BRASIL, 2002)

De acordo com Castro (2018), estes dispositivos, acima citados, juntamente com o princípio da dignidade da pessoa humana, consagrado pela Constituição Federal no artigo 1º, inciso III, servem de base e fundamento jurídico para a responsabilização civil do Estado, causado por seus agentes que a ele representam. Segundo ele, faltaria apenas a constatação da ilegalidade e o nexo de causalidade entre a conduta do agente estatal e o dano.

O ilustre doutrinador Carlos Roberto Gonçalves (2015), enfatiza que, em caso de dano praticado pelo Estado seria possível sim a responsabilização civil, ainda que em sua atividade regular.

De maneira, muito semelhante, é possível fazer uma analogia com a Súmula Vinculante nº 11, que dispõe: (BRASIL, 2008)

Só é lícito o uso de algemas em casos de resistência e de fundado receio de fuga ou de perigo à integridade física própria ou alheia, por parte do preso ou de terceiros, justificada a excepcionalidade por escrito, sob pena de responsabilidade disciplinar, civil e penal do agente ou da autoridade e de nulidade da prisão ou do ato processual a que se refere, sem prejuízo da responsabilidade civil do Estado.

Assim, a Súmula supracitada em sua parte final, define expressamente que é possível em caso de eventual abuso quanto ao uso de algemas, a responsabilização civil do Estado.

A lei 4.898/1965, que regula sobre o abuso de autoridade ou de poder, institui uma série de sanções administrativas, civis e penais, que podem ser desde advertência, até a própria demissão, em benefício do serviço público na esfera administrativa, pagamento pecuniário em casos de danos civis e por exemplo detenção de até 6 (seis) meses na hipótese de sanção penal. (RODRIGUES, 2018)

Entre os dispositivos previstos na referida lei com relação a utilização do compartimento de carga para o transporte de pessoas é possível destacar os seus artigos 3º, alínea “i” e 4º, alínea “b”, que determinam, respectivamente, como abuso de autoridade “qualquer atentado a incolumidade física do indivíduo e submeter pessoa sob sua guarda ou custódia a vexame ou a constrangimento não autorizado em lei”. (BRASIL, 1965)

Assim sendo, entende Fernando Antunes (2018) que o transporte de pessoas presas no camburão, sem as devidas adaptações que são impostas pela legislação é ilegal, depreende-se que, se tem como fundamento os artigos ora citados da lei 4.898/1965. Outrossim, ao identificar a presença do abuso de poder, é passível impetrar habeas corpus, conforme posicionamento da jurisprudência uniforme do Supremo Tribunal Federal e do Superior Tribunal de Justiça.

Vale destacar que a ilegalidade ora demonstrada fica evidente diante das normas já apresentadas. Nota-se que o uso de tal medida vai de encontro com as disposições do Código de Trânsito Brasileiro e da Lei de Transporte de Presos, desrespeita o princípio da dignidade da pessoa humana, contraria a Lei de Abuso de Autoridade, confronta o Estatuto da Criança e do Adolescente e não respeita as normas do Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN), conforme exposto e analisado. É oportuno destacar, a fim de corroborar os pressupostos legais, doutrinários e regulamentares aqui tratados, é que Tarso Genro, quando Ministro da Justiça, no ano de 2007, determinou muito bem que as viaturas deveriam ser adaptadas e adequadas para um transporte de presos seguro e sem sofrimentos desnecessários, conforme fora mencionado e descrito anteriormente. (CASTRO, 2018)

Nesse sentido, faz-se necessário mencionar o dizeres de Jocemara de Fátima (2018):

... trata de matéria problemática, averiguando não somente um ato estatal que esteja afrontando a dignidade da pessoa humana, razão do nosso Estado no modelo da Magna Carta, igualmente às leis infraconstitucionais. A verdade dos acontecimentos é que passa a sensação de que para o Estado os cidadãos presos não devem ser vistos como pessoas que mereçam um olhar de dignidade e respeito. Não há dúvidas que as leis de trânsito impõem que o transporte de pessoas seja feito em condução adequada respeitando as normas de segurança, mas quando se trata de pessoas transportadas em viaturas oficiais, fica evidente o total desrespeito, pois, geralmente, o transporte se dá na parte traseira da viatura policial, fato este de conhecimento geral, dispensando, portanto, a comprovação, conforme previsto no art. 374 do Código de Processo Civil de 2015. O Estado não pode exercer a posição de algoz, pondo em perigo os indivíduos conduzidos em suas viaturas policiais, sujeitando-os à insegurança, às ofensas ou humilhações através de sua situação. Por consequência, é necessário soterrar esta afronta à Constituição e à legislação, obrigando-se o Estado a conceder dignidade ao conduzido ou preso no momento de seu transporte. (p. 48 e 49)

O direito a indenização civil das pessoas conduzidas em compartimento de carga de viaturas policiais é uma questão que já vem sendo debatida pela Jurisprudência brasileira.

Dessa forma, o Tribunal de Justiça do Estado do Acre entendeu em um julgado do dia 02 de outubro de 2015:

CONSTITUCIONAL. CIVIL. PROCESSUAL CIVIL. USO DE ALGEMAS. CONDUÇÃO NA TRASEIRA DO VEÍCULO. SÚMULA VINCULANTE Nº 11 DO STF. INAPLICABILIDADE. PRISÃO ARBITRÁRIA. CONSTRANGIMENTO ILEGAL. LESÃO AO DIREITO SUBJETIVO PERSONALÍSSIMO. RESPONSABILIDADE CIVIL OBJETIVA DO ESTADO. DANO MORAL. DEVER DE REPARAÇÃO. RECURSO DO AUTOR. MAJORAÇÃO DO QUANTUM INDENIZATÓRIO. ANÁLISE CONSUBSTANCIADA NOS POSTULADOS DA RAZOABILIDADE E PODER JUDICIÁRIO DO ESTADO DO ACRE DA PROPORCIONALIDADE, ALÉM DA NATUREZA JURÍDICA DA INDENIZAÇÃO. RECURSO DO ESTADO DO ACRE CONHECIMENTO E NÃO-PROVIMENTO. RECURSO DO AUTOR CONHECIDO E PARCIALMENTE PROVIDO. 1. É injustificável o uso de algemas e o transporte de pessoa acusada de crime na parte atrás de viatura policial apenas para cumprir trajeto até instituição pública onde deva ser submetida a interrogatório e demais diligências para se lavrar possível auto de prisão em flagrante, se o cidadão preso e transportado com esse objetivo comprovadamente não ofereceu resistência à prisão, tampouco pôs em perigo integridade física dos agentes policiais ou de outrem, razão suficiente para que não se lhe impingisse, como feito, por esse meio acachapante, humilhação, vergonha, acanhamento, sofrimento íntimo e dor moral, reprovável conduta de servidores públicos de que resulta, nos termos

do art. 37, § 6º, da vigente Constituição Federal, responsabilidade civil objetiva do Estado pela reparação dos danos morais daí provenientes, mediante pagamento de correspondente compensação indenizatória; 2. O dever de reparação pressupõe, meramente, a comprovação de liame causal entre a ação ou omissão do agente público e o dano sofrido pela vítima; 3. Os critérios a fim de estipular o montante indenizatório por dano moral são de ordem subjetiva e objetiva, não devendo representar enriquecimento injustificado do ofendido e limitado à capacidade econômica do ofensor, sempre atendendo ao caráter inibitório e punitivo para este e de reparação e compensação daquele. 4. À vista da inexistência de parâmetros legais, o julgador deve observar: (i) os princípios da proporcionalidade e razoabilidade; (i) a natureza jurídica da indenização, que deve constituir uma pena ao causador do dano e, concomitantemente, compensação ao lesado; (i) além de cumprir seu cunho pedagógico sem caracterizar enriquecimento ilícito. 5. Adequada a majoração do dano moral para R\$ 5.000,0 (cinco mil reais) frente às peculiaridades do caso em tela e aos postulados da razoabilidade e da proporcionalidade, além da natureza jurídica da indenização. 6. Recursos do autor conhecido e parcialmente provido e Recurso do Estado/Reclamando conhecido e não provido. (TJAC. Acórdão nº 11.459 Classe: Recurso Inominado nº 0603097-51.2014.8.01.0070. Foro de Origem: Juizados Especiais. 2ª Turma Recursal. Relatora: Juíza de Direito Shirlei de Oliveira Hage Menezes. Rio Branco, julgado em: 02.10.2015)

De maneira bem semelhante posicionou o Tribunal de Justiça do Distrito Federal. Veja-se:

CONSTITUCIONAL E CIVIL - PRISÃO ILEGAL - DANO MORAL - DEVER DE INDENIZAR. Comprovada a ocorrência de prisão ilegal, resta caracterizado o dano moral, em face do constrangimento e humilhação ocasionados à pessoa detida, vez que foi presa, algemada e colocada na viatura policial, como se criminosa o fosse, na presença de familiares e vizinhos, sem qualquer motivo plausível. Impõe-se, nestas circunstâncias, o dever de indenizar. Recurso conhecido e improvido.

O Desembargador revisor, durante seu voto asseverou: O autor – após envolver numa discussão banal a respeito da propriedade de uma cadela que estava com sua sobrinha – sob a acusação de desacato, por se referir aos policiais que o prenderam como “uma pessoa da turma da PM”, foi algemado, colocado no cubículo de uma viatura da PMDF e conduzido à Delegacia de Polícia de Planaltina, onde não foi autuado em flagrante, não chegando a autoridade policial nem mesmo a registrar ocorrência. A sua prisão – arbitrária e ilegal, com ele sendo retirado do interior da casa de sua mãe – ocorreu na presença da mulher, filhas, irmãos, amigos e pessoas que passavam no local que, inclusive, viram-no dentro da viatura, algemado, aguardando fosse chamado seu pai. Semelhante humilhação – degradante, cruel e execrável -, denegriu a honra e a imagem do apelado, homem simples, quiçá sofrido pelas agruras da vida, que teve a infelicidade – quando discutia a respeito da posse de uma cadela – ao ver cercado por policiais, de se referir a pessoa que tentava retomar o animal, ex-PM

do Estado de Goiás, como da “turma da PM”. (Acórdão n.134892, 19990110069822APC, Relator: HAYDEVALDA SAMPAIO, Revisor: JAIR SOARES, 5ª Turma Cível, Data de Julgamento: 04/12/2000, publicado no DJU SEÇÃO 3: 14/03/2001)

Outrossim, agora no Tribunal de Justiça do Estado do Rio Grande do Sul, foi julgado uma situação pertinente a uma prisão e condução indevida, nos moldes do que fora apresentado no decorrer deste trabalho, bem como ao estudo do presente tópico, qual seja a responsabilidade civil objetiva do Estado, com fundamento na teoria do risco administrativo. Observe:

RESPONSABILIDADE CIVIL DO ESTADO. DANO MORAL. CONDUÇÃO INDEVIDA DO AUTOR, POLICIAL MILITAR, À DELEGACIA DE POLÍCIA. De acordo com o § 6º do art. 37 da Constituição Federal, a responsabilidade do Estado, por ato de seus agentes, é objetiva, encontrando respaldo na teoria do risco administrativo. Dever do Estado indenizar os danos causados por seus agentes, desde que comprovados e presente o nexo de causalidade. Situação em que o dano foi causado pela indevida prisão em flagrante do autor, com condução à Delegacia de Polícia. Apelo desprovido. (Apelação Cível Nº 70030240071, Quinta Câmara Cível, Tribunal de Justiça do RS, Relator: Leo Lima, Julgado em 11/11/2009) (RIO GRANDE DO SUL, 2018).

Do mesmo modo, justificando o posicionamento desfavorável ao transporte de presos em compartimento de carga, o Ministro Gilmar Mendes, antes mesmo da Resolução nº 508/2014, com base no princípio da legalidade, decidiu em 2011 no AI 796681:

Decisão: Trata-se de agravo de instrumento interposto contra decisão de inadmissibilidade de recurso extraordinário que impugna acórdão do Tribunal de Justiça do Estado de Rondônia assim do: “Evento realizado em via pública. Trajeto acordado entre participantes e autoridades. Manutenção. Transporte de pessoas em compartimentos de carga. Vedação Legal. Exceção. Impossibilidade. Havendo acordo entre participantes, autoridades competentes e estabelecimentos comerciais e hospitalares, mister faz-se o manutenção de trajeto preestabelecido para realização de desfile em via pública. O transporte de pessoas em compartimentos de carga é vedado pelo Código de Trânsito Brasileiro, não constituindo exceção a realização de carreta” (fl. 17). Decido. Não assiste razão à agravante. Nos termos da jurisprudência desta Corte, as decisões que concedem provimentos liminares não perfazem juízo definitivo de constitucionalidade a ensejar o cabimento do recurso extraordinário pelo art.102, II da Constituição Federal.

Nota-se, que o posicionamento dos tribunais em suas jurisprudências, justifica a preocupação apresentada neste estudo, não podendo restar qualquer confusão acerca da responsabilidade civil do Estado ao permitir que a pessoa presa, que está sob a sua guarda, seja submetida a condições desumanas ou que gerem riscos à sua integridade física e moral. Assim, essas pessoas presas, sejam elas condenadas, acusadas, investigadas, infratores ou criminosos, devem ter sempre resguardada a sua dignidade, simplesmente pelo seu estado natural de pessoa humana, e não por outro motivo, fica o Estado obrigado a defender, assegurar e garantir a todos sua integridade física e moral. (CASTRO, 2018)

Com esse entendimento, é possível destacar, de acordo com os ensinamentos de Sarlet (2015), que a dignidade da pessoa humana confere ao Estado a obrigação de proteger e respeitar a todas as pessoas, bem como da promoção de tudo aquilo que for necessário para uma vida digna, e retirar todos os percalços que ameacem a impedi-la. Além disso, o Estado tem o dever também de garantir as condições para não ocorrer eventuais lesões aos direitos e garantias individuais e da própria dignidade, e quando não for possível se evitar tal situação, com o objetivo de assumir ou conter, que amenize os efeitos destes abusos, sem prejuízo do direito a reparação civil do dano causado.

Nessa perspectiva, cabe ressaltar o que afirma Jocemara de Fátima (2018, p. 52):

Como se vê, caso o Estado negligencie suas estruturas, seja por capacitação inadequada, por ausência ou insuficiência de recursos humanos ou materiais, gerando com isso a possibilidade do dano à dignidade de pessoas, como no caso em estudo, impõe-se a obrigação da reparação. Transferindo essa assertiva para o cerne desta pesquisa, pode-se dizer que ao Estado cabe garantir os meios eficientes às organizações que custodiam pessoas, para que durante o transporte destas, não haja o vilipêndio à dignidade. Em não fazendo isso e permitindo que o dano seja efetivado, responsabiliza-se o Estado, de modo objetivo, pela reparação civil, conforme já verificado.

Entretanto, e obviamente será necessário analisar caso a caso, na prática para se definir a ocorrência de ilegalidades ou abusos e as demais consequências jurídicas que a partir de então são geradas. Afinal, é o papel do juiz apreciar se no caso em concreto, estiver diante de abuso de autoridade pela utilização do compartimento de carga de viaturas policiais para a condução de uma pessoa presa e, que essa decisão

seja fundamentada, tendo em vista que é um direito fundamental. (RODRIGUES, 2018)

2.8 AS VIATURAS POLICIAIS NO BRASIL

Primeiramente, torna-se necessário destacar que todo governo, em qualquer âmbito, possui os seus objetivos, finalidades, prioridades e suas verbas orçamentárias previamente estabelecidos. Assim, as suas prioridades são definidas em virtude da própria verba orçamentária, e no caso do Brasil, geralmente escassa e precária. Talvez em razão disso, o fato de que no Brasil não existe um costume de se investir significativamente na segurança pública, na medida em que há bastante carência neste setor, como podemos vislumbrar no fato de o policial ser, em regra, mal remunerado, quando comparado com o risco à sua integridade física e até a própria vida no desempenho da atividade policial. (BOCK, 2015)

De modo geral, a Polícia Militar, por meio de regular procedimento licitatório, ou quando a legislação permite a sua dispensa, faz aquisições de quase todos os tipos de veículos automotores produzidos tanto no Brasil, como mercado internacional, a fim de equipar a função policial, fundamentadas sempre pela conveniência, oportunidade e também pela situação em se encontra financeiramente, no entanto, a discussão desse assunto está além do objetivo do presente trabalho.

Entretanto, é importante ressaltar que as variedades de pavimentações encontradas em todo o território brasileiro fazem com que haja a necessidade de diversos tipos de veículos e adaptações, até mesmo em um pequeno destacamento.

Como exemplo desse fato, pode-se vislumbrar que as Polícias Militares da Região Sudeste do Brasil adotam atualmente como viaturas para um policiamento ostensivo em sua grande maioria, os veículos: da marca Fiat o modelo Palio Weekend Adventure (de 4 portas, com sela); da marca Chevrolet os modelos S10 (de 4 portas, com sela); da marca Ford o modelo Picape Ranger (cabine dupla, adaptadas com instalação de sinalização acústica e visual, rádio comunicador, compartimento maior para transporte de presos), utilizada geralmente para ações táticas; da marca Toyota os modelos Corolla e Picape Hilux (também com compartimento de maiores proporções), dentre outras marcas e modelos.

Contudo, nenhuma das viaturas supracitadas possuem compartimento para transporte de presos equipados com bancos e principalmente, de cinto de segurança exigidos pelas normas brasileiras aqui mencionadas, isto é, as viaturas policiais somente são adaptadas com o compartimento de segurança, chamado de camburão ou “forninho”, que se resume no espaço do porta malas seguro por grades. Conforme demonstrado abaixo:

Figura 3: Viatura Fiat Palio Weekend Adventure



Modelo mais utilizado pela Polícia Militar, especialmente pela de Minas Gerais, na tentativa de padronização de suas frotas para um policiamento ostensivo. Fonte: Thiago Ventura (2015, p. 7)

Figura 4: Três são detidos em Itabira/MG suspeitos de integrar quadrilha



Fonte: Bel Silva (2017)

Figura 5: Acusados de crimes trocam tiros com a polícia e acabam presos



Fonte: Diário do Aço (2018)

Figura 6: Dois jovens são presos suspeitos de tráfico



Fonte: De Fato (2016)

Figura 7: Polícia Militar prende três com drogas dentro de veículo



Fonte: Silva (2016, p.1)

Adaptar o transporte de pessoas em viaturas policiais de forma a não infringir a dignidade e também a legislação, já foi uma tarefa complicada enfrentada por diversos países. No Estados Unidos por exemplo, ressalvadas as características de sua legislação, na cidade de Pocola, Estado de Oklahoma, foi estabelecido um procedimento de condução de presos, no qual o transporte é feito no banco traseiro das viaturas, onde as pessoas vão sentadas normalmente e com o uso devido do cinto de segurança, e não no compartimento de carga do veículo. (RODRIGUES, 2018)

Nesse sentido, na tentativa de aproximar dos modelos de viaturas de países desenvolvidos, nos termos do relato de Getúlio Xavier (2017), o Governo do Estado do Paraná em junho 2017, adquiriu 1100 veículos destinados as polícias civis e militares, e dentre estes, foram entregues 90 viaturas da marca Toyota modelo Etios, também chamadas de viatura “humanizadas”, que contam com novo espaço para o transporte de pessoas presas, em que estas são conduzidas no banco de trás, como um passageiro comum, de modo que o condutor no banco da frente, fica separado do detento por uma parede de aço e com grades, nos moldes das utilizadas nos estados americanos, conforme acima mencionado.

Esse novo modelo de viatura atende também à determinação da Lei nº 8.653/1993, bem como da Resolução nº 626 de outubro de 2016, onde estabelecem que é vedado a condução de presos em compartimento pequenos, com pouca ventilação e sem iluminação. Sendo permitido esse tipo de transporte, somente em

casos de força maior, nos termos do que fora apresentado em tópicos anteriores. (XAVIER, 2017)

Observe como foi estruturada e adaptada este novo modelo de viatura, com celas “humanizadas”:

Figura 8: No total, são 90 veículos do modelo Toyota Etios.



Fonte: Getúlio Xavier (2017)

Figura 9: Agora, o detido é conduzido no banco de trás, como um passageiro comum, e não no bagageiro.



Fonte: Getúlio Xavier (2017)

Figura 10: Os novos carros trazem uma espécie de parede com grades separando quem está nos bancos da frente de quem vai nos bancos de trás.



Fonte: Getúlio Xavier (2017)

Figura 11: Novos modelos atendem a uma resolução do Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN).



Fonte: Getúlio Xavier (2017)

Figura 12: Janelas da parte de trás dos veículos também são protegidas por grades



Fonte: Getúlio Xavier (2017)

Figura 13: Não há mais o espaço do bagageiro para transportar detidos.



Fonte: Getúlio Xavier (2017)

De acordo com a Secretaria de Estado da Segurança Pública (SESP), estas viaturas destinadas à Polícia Militar tem o objetivo de atender atuações e abordagens policiais que tenham menores envolvidos, pessoas de idade, aquelas com alguma deficiência física ou com o corpo mais fragilizado. Porém os veículos estão sendo usados também para as ocorrências de violência doméstica e familiar contra a mulher, garantidas pela Lei Maria da Penha, além da utilização para a patrulha escolar. (ALBUQUERQUE, 2017)

Entretanto, segundo Orélio Fontana (2017), a estrutura da viatura restringe o espaço destinado aos policiais, o que acabou por gerar uma série de reclamações pelos próprios militares que mais utilizam as viaturas nas ruas, os quais foram ouvidos pela Gazeta do Povo em agosto de 2017. Essas queixas dos policiais têm como foco a aplicabilidade dos veículos, pois a falta de mobilidade poderia causar diversos riscos, tendo em vista que compromete a entrada e saída destes nas viaturas, especialmente os equipamentos táticos e nas ocorrências de troca de tiros.

Apesar de o professor Lindomar Bonetti (2017) entender como arriscada e degradante o transporte de pessoas no porta malas das viaturas, pois segundo ele este ato já consiste em um pré-julgamento, ele assiste com algumas observações esse novo espaço para conduzir presos na parte de dentro do veículo, o que resulta numa limitação do espaço disponível do militar. Na verdade, o ideal seria existir uma outra estrutura para este tipo de transporte, tendo em vista que causaria ainda mais consequências da utilização dessas viaturas, chamadas de “humanizadas”, ao restringir o ambiente do policial. Dessa forma, os dois modelos de viaturas, as comuns e as humanizadas, possuem desdobramentos negativos e estão equivocadas, seja tratar o indivíduo preso como uma coisa, seja em submeter a guarnição a uma viatura ergonomicamente incompatível com a atividade policial.

Assim, esses tipos de viaturas deveriam ser utilizados somente em casos específicos, conforme manifestação da secretaria de Segurança Pública (SESP): (ALBUQUERQUE, 2017)

O comunicado da Sesp informa também que esses veículos em específico não são projetados para o patrulhamento normal – para essa função foram adquiridas mais de mil viaturas com cela. E que por se tratar de uma novidade, pode haver um certo estranhamento no início, mas a ferramenta vai ser muito útil e necessária após a devida regulação.

Muito pertinente ao tema, não poderia ser deixado de mencionar a recente decisão do juiz federal Sérgio Moro, em outubro de 2018, no qual foi negado ao ex-deputado federal Eduardo Cunha, condenado por receber propina no valor de US\$5 milhões, o pedido apresentado pela sua defesa do direito de não ser transportado na parte traseira da viatura da Polícia Federal, destinada aos presos, isto é, que seja conduzido nos bancos da parte interna do veículo. (MORO, 2018)

Em seu despacho, o excelentíssimo magistrado, aproveitou dos seus argumentos utilizados em pedidos anteriores, entendendo que a partir de uma inspeção pessoalmente realizada na viatura de transporte de Cunha, não assiste razão à defesa, tendo em vista que a parte de trás do veículo é adaptada com assento acolchoado e cinto de segurança. Além disso, Moro ressaltou que apesar de a estrutura não ser a ideal, é definitivamente apropriada e satisfatória para uma condução, como se pode observar nas figuras abaixo, não restando motivos para acarretar ao conduzido algum tipo de lesão à sua dignidade ou sofrimento, tendo em vista os percalços financeiros encontrados na área segurança pública. (MORO, 2018)

Figura 14: Fotos anexadas ao processo mostram assento acolchoado e cintos de segurança no veículo em que Cunha é levado para audiências.



Fonte: Justiça Federal de 1º Grau do Paraná/Reprodução (2018)

Figura 15: Viatura da PF conta com assento acolchoado na traseira e cinto de segurança.



Fonte: Justiça Federal de 1º Grau do Paraná/Reprodução (2018)

Figura 16: Modelo de viatura da Polícia Federal



Fonte: Henry Milleo (2018)

O juiz Sergio Moro (2018) esclareceu ainda que, não é possível a escolta do ex-deputado em vans, similares ou mesmo aceitar que efetue o transporte de modo a desrespeitar o que estabelece as normas de segurança, ou seja, que o preso vá sentado dentro da viatura, entre os policiais armados. Portanto, foi essa a determinação do renomado juiz da Lava Jato para a condução de Eduardo Cunha,

levando em consideração que este fora condenado criminalmente também em duas instâncias, por outra ação julgada.

Entretanto, a referida decisão de Sérgio Moro contrapõe com a do magistrado titular da 14^a Vara Federal do Rio Grande do Norte, Francisco Eduardo Guimarães, em que os ex-deputados Eduardo Cunha e Henrique Alves respondem conjuntamente pelo recebimento de propina. (CARVALHO; SCHMITT, 2018)

O juiz surpreendeu a todos, tendo em vista que mesmo após uma declaração sua onde fez ponderações quanto ao transporte de forma desumana de pessoas presas e ainda questionou se os condenados seriam melhores que os outros cidadãos para não aceitarem ser conduzidos no camburão, Francisco Eduardo determinou que Cunha fosse transportado na parte interna das viaturas, em meio aos policiais, e não na parte traseira, ou seja, no compartimento de segurança. Farias afirmou ainda, que a humanidade e integridade de Cunha deveriam ser respeitadas, embora os ex-deputados não tenham respeitados a integridade e humanidade de toda a população brasileira. (CARVALHO; SCHMITT, 2018)

3 CONSIDERAÇÕES GERAIS

Restou demonstrado no presente trabalho, que a utilização do compartimento de carga para a condução de presos em viaturas policiais, viola alguns princípios fundamentais da pessoa humana.

Nesse sentido, o Estado tem como função proteger e fazer cumprir a aplicação da lei de modo eficaz, o que conseqüentemente, por conta do seu papel, fere à determinados direitos e garantias individuais e coletivos expressos na Carta Magna de 1988.

Assim, partindo da linha de pensamento que o Estado detém o poder de força limitado pela garantia de um Estado Democrático de Direito, bem como dos direitos fundamentais do homem, pode-se dizer que esta condição então seria um requisito para efetividade desta função estatal bem como para a adequação da atividade policial com relação à sua missão dentro de uma sociedade.

Entretanto, faz-se necessário ressaltar que os agentes policiais na qualidade de representantes da atividade estatal, cometem algumas ilegalidades, no que concerne aos abusos de poder, utilizando a sua função para proveito próprio ou em determinados casos, com uma ideia de domínio, ou seja, de posse sobre as pessoas que estão sob a sua guarda.

São por esses e outros motivos, que é possível determinar que o Estado existe única e exclusivamente em função do indivíduo, e jamais o contrário, tendo em vista que a pessoa humana representa a sua finalidade basilar, e não à luz do que foi apresentado no decorrer deste trabalho, como meio da função estatal.

Assim, a dignidade da pessoa humana alicerce de um Estado Democrático de Direito, com destaque na soberania popular, representa como uma garantia fundamental distinta de todas as demais, de respeito e consideração contra qualquer ato desumano ou degradante, tanto por parte do Estado, quanto pelas demais pessoas presentes na sociedade.

Inúmeras circunstâncias nos casos em concreto podem levar um indivíduo a ser conduzido em uma viatura policial, como por exemplo, o transporte de pessoas nas ocorrências de flagrantes de crimes, o cumprimento de mandado de prisão, a condução de presos por conta de prisão processual ou durante a execução da pena.

Todavia, em todas as situações supracitadas, o Estado está submetido a garantir a pessoa, todos os direitos que não foram afetados pela sentença, decisão ou pela fixação da pena.

Dessa forma, é atribuído ao Estado respeitar e proteger todos os cidadãos, seja em qual condição se encontrem, e aqui se inclui também obviamente os infratores, considerando que estes possuem os mesmos direitos e condições idênticas aos demais indivíduos no que se refere à dignidade. Logo, toda ação do Estado, ainda que com a finalidade de assegurar a ordem e segurança, deve ser pautada pelos princípios insculpidos na Constituição, ou seja, não pode a atividade policial ofendê-los.

A partir da análise do referido princípio basilar da Lei Maior, entende-se que a utilização da condução de presos em compartimento de carga de viaturas policiais sem o respeito às normas de segurança, como uma regra, demonstra notadamente um desrespeito à dignidade da pessoa humana, pois como é atribuído ao Estado a função de respeitar, preservar e proteger a todos os indivíduos, seja em qual classe, religião se encontrem, cabe a ele Estado adotar medidas com a finalidade de assegurar a efetividade da própria lei e, sobretudo, das normas Constitucionais.

Desse modo, se ao Estado foi conferido o papel de atender os interesses públicos (interesse da coletividade), é dado uma série de poderes a ele, ou seja, forças para que o Poder Público (Estado) possa buscar estes interesses coletivos. Mas ao mesmo tempo que ele detém liberdade para alcançar os seus objetivos, é atribuído diversas imposições para que o próprio Estado consiga alcançar esses seus objetivos, por meio de limitações, a fim de não prejudicar os interesses da coletividade.

Sendo assim, a possibilidade da prática da condução de presos em compartimento de segurança de viaturas policiais seria um desdobramento do princípio da Supremacia do Interesse Público sobre o Particular, tendo em vista que o mesmo traz a ideia de que o Estado tem o papel de priorizar os interesses da coletividade, coordenando a sociedade de forma que os objetivos pessoais de cada membro não inviabilizem os objetivos de outros membros.

Dessa forma, na eventualidade dos interesses da coletividade se confrontarem com os de determinada pessoa, ou seja, com os de particulares, o Estado deve priorizar os interesses da coletividade, este irá prevalecer sobre os da individualidade.

Nessa senda, o interesse público seria a base do poder de polícia, por meio do qual o Estado estabelece determinadas restrições ao exercício dos direitos individuais em detrimento do interesse da coletividade.

Imperioso se faz destacar ainda, que o exercício dos direitos e garantias fundamentais da pessoa não são violados em virtude da presença do princípio da supremacia do interesse público sobre o particular, haja vista que o mesmo deve obrigatoriamente ser efetivado em conformidade com os princípios do ordenamento jurídico pátrio que orientam a função da Administração Pública.

Vale lembrar que o princípio da presunção de inocência não pode ser suprimido diante da condução de pessoas presas, sob pena de restar configurada ilegalidade na atuação do policial, uma vez que esta é apenas uma das fases da investigação penal administrativa. Por meio deste princípio, não é possível admitir que a atividade estatal trate o suspeito, denunciado, o indiciado ou réu, de modo que estes já tenham sido condenados de forma definitiva, pois a função de um policial é somente uma parte do amplo sistema de Justiça Criminal.

Contudo, o simples fato de um indivíduo ser transportado, conduzido ou escoltado no compartimento de segurança de viaturas policiais não revela se ele é ou não culpado de cometer determinado delito e, portanto, não viola por si só o princípio da presunção de inocência.

Assim sendo, pode-se entender que esta prática seria um exercício regular do poder de polícia, conferido pelo próprio Estado, em razão da busca pelo interesse público no que tange à segurança, à ordem, à tranquilidade pública, bem como ao respeito aos direitos individuais e de toda a coletividade.

Logo, havendo necessidade de o transporte ser realizado dessa maneira, ou seja no compartimento de segurança de viaturas policiais, comprovada e justificada a quebra do procedimento padrão de conduções, conforme abordado no presente trabalho, poderá ser adotada tal medida, tendo em vista que, a depender do caso em concreto, o policial irá se deparar com valores iguais ou até mesmo de maior relevância, como na hipótese de eventual risco ao direito à segurança de todos presentes na situação, tanto da sociedade em geral, como a dos próprios policiais envolvidos na ocorrência.

Ante ao exposto, a atividade policial, no desempenho de um policiamento ostensivo, deve pautar-se pela primazia dos princípios da proporcionalidade e razoabilidade, ponderando pela real necessidade do uso do compartimento de cargas das viaturas policiais para a condução de presos, uma vez que estes também detêm direitos fundamentais individuais que não podem ser violados, sobretudo a liberdade, respeito a sua integridade física e moral, entre outros.

Contudo, torna-se relevante mencionar que as análises que devem ser feitas pelos agentes policiais, quando da aplicação da proporcionalidade e razoabilidade na utilização ou não do compartimento de segurança das viaturas para o transporte de presos são subjetivas, vez que os submete a uma mera sorte ao tomar a decisão na prática de em qual situação deverá ser aplicado tal procedimento, pois se adotar esta medida e posteriormente o conduzido ingressar com uma demanda contra o Estado, aquele poderá ser responsabilizado, administrativa e civilmente.

Outrossim, conforme fora apresentado, os artigos 230, II do Código de Trânsito Brasileiro e 2º da resolução 626/2016 do Conselho Nacional de Trânsito, estabelecem que em caráter excepcional é possível o transporte de pessoas presas em compartimento de carga de viaturas policiais, ou seja, o policial como representante do Estado, fará uso desta medida apenas em situações realmente necessárias ou que o obriguem a tomar tal atitude.

Apesar de tudo, e por óbvio, a condução de presos em um compartimento de segurança de viaturas policiais acaba por configurar uma medida restritiva de direitos individuais insculpidos na Carta Magna de 1988.

Para tanto, a Resolução nº 508/2014, mais especificamente em seu artigo 3º dispõe, com marcas evidentes de proteção à dignidade da pessoa humana, que os veículos utilizados para o transporte de que ela trata, somente poderão ser autorizados se estes forem adaptados com o mínimo necessário para uma condução segura, como por exemplo dispor de bancos na quantidade suficiente para todos os passageiros, com encosto de cabeça e o essencial cinto de segurança, que é um equipamento de uso obrigatório para condutor e passageiros, conforme determinações do Código de Trânsito Brasileiro e do Conselho Nacional de Trânsito, e entre outras adequações necessárias para a condução.

Pode-se dizer, que as disposições dos artigos 1º, da Lei 8.653/1993, 1º, §1º da Resolução nº 02/2012 do Conselho Nacional de Política Criminal e Penitenciária e 2º da Resolução nº 626/2016 do Conselho Nacional de Trânsito, de maneira muito bem acertada, buscaram a proteção e respeito aos direitos e garantias individuais, ao estabelecerem uma vedação ao transporte de presos em compartimento de proporções reduzidas, com insuficiência de ventilação ou com ausência de luminosidade em seu interior.

Outro ponto que merece destaque é o fato de o Estatuto da Criança e do Adolescente, Lei nº 8.069/1990, bem como o Caderno Doutrinário 5 da Polícia Militar

de Minas Gerais, determinarem que os adolescentes apreendidos pela suspeita do cometimento de ato infracional não poderão ser conduzidos em compartimentos fechados de viatura policial, em situações que atentem contra a sua dignidade, ou que de alguma forma causem risco a integridade física ou mental.

No entanto, mostra-se oportuno salientar que estas disposições referenciadas acima tornam uma verdadeira contradição, tendo em vista que não se perde a dignidade após atingir a maioridade penal. Entretanto é possível chegar ao entendimento de que o simples fato de transportar uma pessoa no compartimento de segurança de um veículo policial não atenta contra a sua dignidade, independente da faixa etária ou gênero, vez que se trata de um procedimento de segurança para todos os envolvidos.

Para finalizar, na tentativa de uma possível solução para o problema, tendo como base a recente decisão do ilustríssimo juiz Sergio Moro no final do ano de 2018, conforme fora devidamente analisada anteriormente, pode-se concluir de forma sintetizada que o ideal para uma condução de preso, seja em qual situação se encontre, seria a utilização do padrão de viatura adotado pela Polícia Federal, em sua grande maioria o modelo SUV (Figura 16), onde nesta espécie de veículo o conduzido é transportado no compartimento de segurança, no qual é dotado de bancos acolchoados e cinto de segurança.

4 CONCLUSÃO

Ao longo de todo o desenvolvimento do presente trabalho, é possível dizer que a relevância desta pesquisa se tornou além do que era esperado e presumia, no que se refere à finalidade proposta, bem como os objetivos gerais e específicos almejados. Conseguiu de maneira efetiva responder à problemática do tema exposto, haja vista que por meio da pesquisa bibliográfica com o apoio nos aspectos jurídicos comprovou-se a possibilidade e necessidade da condução de pessoas presas em compartimento de segurança de viaturas policiais.

Imperioso ressaltar que este trabalho se empenhou em analisar as possibilidades práticas que levariam indivíduos a serem transportados em tais condições, sem classificá-los, entretanto, em qual situação ele se encontra, isto é, seja como suspeitos, denunciados, indiciados, condenados ou réus, de modo a evidenciar que o fato a ser levado em consideração é de que estes estariam sob a tutela do Estado, devendo este agir da forma mais acertada possível. Assim, como os custodiados se encontram sob a guarda da atividade estatal, atribui-se ao Estado a obrigação de zelar pelo respeito à dignidade da pessoa humana e proteção à integridade física e moral, assim como os demais direitos e garantias fundamentais.

Nesse sentido, foram feitas considerações e ponderações com relação ao modo pelo qual é realizado transporte de presos em viaturas policiais, partindo primeiramente da análise de quais princípios insculpidos na Lei Maior que detêm correlação com o tema, de maneira muito especial, os princípios do Estado Democrático de Direito, da dignidade da pessoa humana, da supremacia do interesse público sobre o particular, da proporcionalidade e razoabilidade.

Assim sendo, a atividade policial quando da utilização do compartimento de segurança para a condução de pessoas presas orienta-se assim como por outros princípios conforme fora apresentado no decorrer do trabalho, pelo da supremacia do interesse público sobre o particular, onde o agente de segurança pública, por vezes, depara-se com valores iguais ou até mesmo superiores que os do indivíduo de não ser transportado no compartimento de carga das viaturas, como por exemplo, o eventual risco à segurança, e principalmente à vida de todos os envolvidos na situação em concreto.

No entanto, entende-se que não serão em todos os casos, de um modo geral, que será necessário se utilizar do compartimento de segurança para o transporte de

presos, ou seja, os policiais devem se orientar sempre pelo princípio da proporcionalidade e razoabilidade em sua atuação, considerando que a atividade estatal não pode ser marcada pelo autoritarismo, de modo a deixar estes que se encontram em sua guarda às ofensas, aos desrespeitos, em virtude de estarem nesta situação.

Faz-se necessário destacar que o presente trabalho trouxe um tema bastante polêmico e de fundamental importância, seja no âmbito acadêmico, e especialmente no campo prático da atividade policial, mas que, apesar disso, é tão pouco debatido e estudado.

Destarte, o uso indevido do referido compartimento das viaturas, obviamente após a efetiva comprovação do dano, poderá ensejar inevitavelmente na responsabilidade civil do Estado, no caso por danos morais, pela ação errônea do policial, conforme já demonstrado pelas jurisprudências reiteradas dos mais variados Estados da jurisdição brasileira.

Diante de todo o exposto, como forma de ratificar uma potencial solução à problemática ao tema apresentado, entende-se que a maneira mais acertada e que atenderia satisfatoriamente à todas as partes envolvidas, é a utilização do modelo de viatura adotado pela Polícia Federal, da categoria SUV, com vasto espaço interno, no qual ao contrário da frota padrão usada pelas Polícias Cíveis e Militares, e também pelo sistema penitenciário brasileiro, contam com um compartimento de segurança em que a pessoa presa é conduzida sentada em bancos com acolchoamento, encosto de cabeça, e o essencial cinto de segurança, à luz do que fora demonstrado pelas figuras 14, 15 e 16.

Entretanto, e para concluir, não pode ser deixado de mencionar que vivemos atualmente em um cenário marcado por percalços financeiros, o que evidentemente abrange a área de segurança pública. Portanto, caso os recursos estejam tão escassos a ponto de não ser possível uma padronização das frotas de viaturas da segurança pública em geral, em um planejamento de curto prazo, que sejam realizadas adaptações nos modelos já existentes, seguindo o mesmo padrão da viatura da Polícia Federal.

Nessa perspectiva, que nos demais modelos de viaturas dotados do compartimento de segurança comum, a atividade policial seja pautada pela primazia dos princípios da proporcionalidade e razoabilidade, ponderando pela real necessidade do uso do compartimento de cargas das viaturas policiais para a

condução de presos, uma vez que estes também detêm direitos fundamentais individuais que não podem ser violados, sobretudo à sua dignidade, liberdade, respeito a sua integridade física e moral, entre outros.

REFERÊNCIAS

ACRE. Tribunal de Justiça do Estado do Acre. Acórdão nº 11.459. Classe: Recurso Inominado nº 0603097-51.2014.8.01.0070. Foro de Origem: Juizados Especiais. 2ª Turma Recursal. Relatora: Juíza de Direito Shirlei de Oliveira Hage Menezes. Rio Branco, julgado em: 02 de outubro de 2015.

ALBUQUERQUE, Filipe. Viaturas humanizadas completam três meses: novo olhar ao preso e pouco espaço para PM's. Gazeta do Povo. Paraná, 29 de setembro de 2017.

BARROSO, Luís Roberto. A dignidade da pessoa humana no direito constitucional contemporâneo: a construção de um conceito jurídico à luz da jurisprudência mundial; tradução Humberto Laport de Mello. – 3ª Reimpressão. – Belo Horizonte: Fórum, 2014.

_____. Curso de direito constitucional contemporâneo: os conceitos fundamentais e a construção do novo modelo. 7ª ed. – São Paulo: Saraiva Educação, 2018.

BONAVIDES, Paulo. Do estado liberal ao estado sócio. 11ª. ed. São Paulo; Malheiros, 2013

BONETTI, Lindomar. Viaturas humanizadas completam três meses: novo olhar ao preso e pouco espaço para PM's. Gazeta do Povo. Paraná, 29 de setembro de 2017.

BRASIL. Constituição Federal (1988). Constituição da República Federativa do Brasil de 1988. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Constituicao/ConstituicaoCompilado.htm>. Acesso em: 20 de jul. de 2019.

_____. Lei Ordinária nº 4.898, de 09 de dezembro de 1965. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/L4898.htm>. Acesso em: 5 de agosto de 2019.

_____. Lei nº 5.172, DE 25 DE OUTUBRO DE 1966. Código Tributário Nacional. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/L5172.htm>. Acesso em: 02 de agosto de 2019.

_____. Lei nº 8.069/1990, DE 13 DE JULHO DE 1990. Que dispõe sobre o Estatuto da Criança e do Adolescente (ECA). Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/L8069.htm>. Acesso em: 5 de agosto de 2019.

_____. Lei nº 8.653, DE 10 DE MAIO DE 1993. Dispõe sobre o transporte de presos e dá outras providências. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/1989_1994/L8653.htm>. Acesso em: 02 de julho de 2019.

_____. Lei nº 9.503, DE 23 DE SETEMBRO DE 1997. Institui o Código de Trânsito Brasileiro. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/L9503.htm>. Acesso em: 03 de julho de 2019.

_____. Supremo Tribunal Federal. Súmula Vinculante nº 11. Brasília, DF, 12 de agosto de 2008. Disponível em: <<http://www.stf.jus.br/portal>>. Acesso em: 01 de agosto de 2019.

BULOS, Uadi Lammêgo. Curso de direito constitucional. – 8ª ed. rev. e atual. de acordo com a Emenda Constitucional n. 76/2013 - São Paulo: Saraiva, 2014.

CAMPOS JR. Nadir de. Condução de preso no compartimento de carga: posição favorável. Jornal Carta Forense. São Paulo, 02 de fevereiro de 2017.

CARVALHO, Cleide; SCHMITT, Gustavo. Cunha reclama de ser levado na traseira de camburão em Curitiba. O Globo. São Paulo. 12 de março de 2018.

CARVALHO, Jaílton de. Tarso cobra da PF novo modelo de camburão. O Globo. O país. 16 de maio de 2007. 295775429.asp.

CASTRO, Jocemara De Fátima Wingert De. A Responsabilidade Civil Do Estado Por Danos Morais Pelo Transporte Não Humanizado De Pessoas Custodiadas. Repositório Institucional da Universidade do Extremo Sul Catarinense (RI-UNESC). Data da publicação: dezembro de 2018.

COELHO, Inocêncio Mártires. Ordenamento jurídico, constituição e norma fundamental. In: MENDES, Gilmar Ferreira; BRANCO, Paulo Gustavo Gonet. Curso de direito constitucional. 4. ed. rev. e atual. São Paulo: Saraiva, 2009.

CONTRAN. Conselho Nacional de Trânsito. Resolução nº 508, de 27 de novembro de 2014. Disponível em: <<https://www.infraestrutura.gov.br/images/Resolucoes/Resolucao5082014.pdf>>. Acesso em: 12 de agosto de 2019.

_____. Conselho Nacional de Trânsito. Resolução nº 518, de 29 de janeiro de 2015. Disponível em: <<https://www.infraestrutura.gov.br/images/Resolucoes/Resolucao5182015.pdf>>. Acesso em: 22 de agosto de 2019.

_____. Conselho Nacional de Trânsito. Resolução nº 626, de 19 de outubro de 2016. Veículos de transporte de Presos. Estabelece os requisitos de segurança para veículos de transporte de Presos e dá outras providências. Disponível em: <<https://www.mestresdotransito.com.br/2016/10/resolucao-no-626-de-19-de-outubro-de.html>>. Acesso em: 21 de julho de 2019

COSTA, Renata Almeida da. Transporte De Presos: e Quando o Estado Viola o Código? in Estado de Direito, edição de julho/agosto de 2011. p. 3.

CURY, Munir. Estatuto da Criança e do Adolescente Comentado, 13.^a ed., São Paulo: Malheiros, 2018.

DI PIETRO, Maria Sylvia Zanella. Direito administrativo / Maria Sylvia Zanella Di Pietro. – 32^a ed. – Rio de Janeiro: Forense, 2019

DISTRITO FEDERAL. Tribunal de Justiça do Distrito Federal. Acórdão n.134892, 19990110069822APC, Relator: HAYDEVALDA SAMPAIO, Revisor: JAIR SOARES, 5ª Turma Cível, Data de Julgamento: 04/12/2000, publicado no DJU SEÇÃO 3, julgado em: 14 de março de 2001.

DEPEN. Departamento Penitenciário Nacional. Resolução nº 02, de 01 de jun. de 2012. Resolução Conselho Nacional de Política Criminal e Penitenciária, Brasília, DF, jun 2012. Disponível em:

<<http://depen.gov.br/DEPEN/depen/cnpcp/resolucoes/2012/resolucao2de1odejunhode2012.pdf>>. Acesso em: 01 de setembro de 2019.

DO VALE, Ionilton Pereira. Princípios constitucionais do processo penal na visão do Supremo Tribunal Federal. São Paulo: Método, 2009.

ESTEFAM, André. Direito Penal. Volume 1. São Paulo: Saraiva, 2010.

FERNANDES, Bernardo Gonçalves. Curso de Direito Constitucional. 9ª ed. rev. ampl. e atual. - Salvador. JusPODIVM, 2017

FILHO, José dos Santos Carvalho. Manual de direito administrativo. 28ª ed. rev., ampl. e atual. até 31/12/2014. – São Paulo: Atlas, 2015.

FONTANA, Orélio. Novas viaturas humanizadas são alvo de reclamações de PM's. Associação de Praças do Estado do Paraná (APRA). Paraná, 13 de agosto de 2017.

MARINONI, Luiz Guilherme, SARLET, Ingo Wolfgang, MITIDIERO, Daniel. Curso de direito constitucional. 7. ed. – São Paulo: Saraiva Educação, 2018.

MEDEIROS, Aristides. Preso não pode ser transportado no “chiqueirinho” de viatura policial. Revista Âmbito Jurídico, Rio Grande, XII, n. 66, 01 de julho de 2009.

MELLO, Celso Antônio Bandeira De. Curso de Direito Administrativo. 27ª edição ver. e atual. Até a Ementa Constitucional 64 de 04/02/2010. Ed. São Paulo; Malheiros, 2013

MORAES, Alexandre de. Direito constitucional. 33ª ed. rev. e atual. até a Emenda Constitucional nº 95, de 15 de dezembro de 2016 – São Paulo: Atlas, 2017.

NUCCI, Guilherme de Souza. Manual de processo penal e execução penal. 13. ed. rev., atual. e ampl. – Rio de Janeiro: Forense, 2016

PARANÁ. Justiça Federal. 13º Vara Federal de Curitiba. Despacho/Decisão. Ação Penal Nº 5053013-30.2017.4.04.7000/PR. Autores: PETROLEO BRASILEIRO S A PETROBRAS e MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL. Réus: EDUARDO COSENTINO DA CUNHA e SOLANGE PEREIRA DE ALMEIDA. Juiz Federal: SÉRGIO FERNANDO MORO. Curitiba, 30 de outubro de 2018.

POLÍCIA MILITAR DO ESTADO DE MINAS GERAIS. Escoltas Policiais e Conduções Diversas. Prática Policial Básica. Caderno Doutrinário 5. Belo Horizonte: Academia de Polícia Militar, 2011.

POLÍCIA MILITAR DO ESTADO DE MINAS GERAIS. Manual de Prática Policial – Vol. 1. RESOLUÇÃO Nº 3.664, DE 10 DE JUNHO DE 2002.

RODRIGUES, Fernando Antunes. O garantismo jurídico e a segurança pública: o desafio de concretizar as normas constitucionais ante a inconstitucionalidade do transporte de presos por meio do compartimento de carga de veículos”, Revista Caribeña de Ciencias Sociales. Data da publicação: novembro de 2018

RODRIGUES, João Gaspar. Transporte humanizado de presos. A violação da dignidade humana pelo Estado brasileiro. Revista Jurídica Jus Brasil. Data da publicação: julho de 2016. 5 p.

SARLET, Ingo Wolfgang Dignidade da pessoa humana e direitos fundamentais na Constituição Federal de 1988. 9ª. ed. rev. e atual. 2. Tir. Porto Alegre: Livraria do Advogado Editora, 2015

SARMENTO, Daniel. Dignidade da pessoa humana: conteúdo, trajetórias e metodologia. Belo Horizonte: Fórum, 2016. 376 p. ISBN 978-85-450-0130-0.

SILVA, José Afonso. Curso de Direito Constitucional Positivo. 37^a. ed. São Paulo: Malheiros. 2014.

STRECK, Lenio Luiz; MORAIS, José Luis Bolzan de. Ciência política e teoria do Estado. 8. ed. rev. e atual. Porto Alegre: Livraria do Advogado, 2014

XAVIER, Getúlio. Entenda as diferenças entre as viaturas policiais normais e as “humanizadas”. Gazeta do Povo. Paraná, 29 de junho de 2017.