

SERVIÇO AEROPOLICIAL NA PMTO: PROPOSTA DE REATIVAÇÃO

Police air service in the PMTO: proposed reactivation

Servicio aeropolicial en la PMTO: propuesta de reactivación

Aldo Nery Conceição¹

Marcelo Falcão Soares^{2, 3}

RESUMO

O tema objeto desta pesquisa é a Gestão para reativação de Serviço Aeropolicial. Assim, detalhou-se essa modalidade de policiamento ostensivo na Polícia Militar do Tocantins (PMTO). Justifica-se por sua importância no cenário policial hodierno, em que as entidades de direito público desta natureza têm objetivado garantir ao cidadão seu direito humano fundamental à segurança pública, pelo qual garantem também outros direitos como a liberdade, a dignidade da pessoa humana, dentre outros. Neste contexto, o desafio da proposta é reativar o serviço aeropolicial da PMTO de forma a regulamentá-lo e inseri-lo na aviação de segurança pública brasileira como alternativa, no Tocantins, de avançar tecnológica, inteligente e preventivamente às ameaças dos criminosos, que tem muito amedrontado a população residente nos municípios tocantinenses. Buscou-se como resultados demonstrar a viabilidade da ampliação do serviço policial ostensivo e contribuir para a discussão do custo-benefício proveniente para a segurança pública no Estado, a qual

¹Discente do Curso Aperfeiçoamento de Oficiais da Polícia Militar do Tocantins, Capitão do Quadro de Oficiais Policiais Militares; Bacharel em Segurança Pública pela Academia Policial Militar Tiradentes – APMT desde 2007; Piloto Comercial de Helicóptero; E-mail: cmt.aldonery@gmail.com.

² Pós-graduado em Estratégias de Políticas de Segurança Pública na Academia Estadual do Ceará; Pós-graduado em Direitos Humanos pela UNITINS; Bacharel em Segurança Pública pela Academia da Polícia Militar de Minas Gerais (1993) / Coronel do Quadro de Oficiais Policiais Militares; E-mail: marcelofalcao@gmail.com.

³ Endereço de contato com os autores (por correio): Academia Policial Militar do Tocantins. Quadra 104 Sul, Rua 'SE' 09, Lote 5, s/n - Plano Diretor Sul, Palmas - TO, CEP: 77001-036, Brasil.



necessita continuar na estratégia de prevenção e combate aos crimes de qualquer natureza com vistas a manter a ordem e a paz públicas.

PALAVRAS-CHAVES: Polícia Militar do Tocantins; serviço aeropolicial; ostensividade.

ABSTRACT

The subject of this research is management for reactivation of air police service. Thus, this mode of ostensible policing was detailed in the Military Police of Tocantins (MPT). It is justified by its importance in today's police scene, in which public law entities of this nature have aimed at guaranteeing citizens their fundamental human right to public security, by which they also guarantee other rights such as freedom, dignity of the human person, among others. In this context, the challenge of the proposal is to reactivate MPT air police service in order to regulate it and insert it into Brazilian public safety aviation as an alternative in Tocantins to advance technologically, intelligently and preventively to the threats of criminals, which has very frightened the resident population in the municipalities of Tocantins. The results wantend to demonstrate the viability of the expansion of the ostensive police service and contribute to the discussion of the cost-benefit of public security in the State, which needs to continue in the strategy to prevention and combat crimes of any nature with a view to maintaining order and peace.

KEYWORDS: Military Police of Tocantins; air police service; ostensiveness.

RESUMEN

El tema objeto de esta investigación es la Gestión para reactivación de Servicio Aeropolítico. Así, se detalló esa modalidad de policiamiento ostensible en la Policía Militar del Tocantins (PMTO). Se justifica por su importancia en el escenario policial actual, en el que las entidades de derecho público de esta naturaleza han objetivado garantizar al ciudadano su derecho humano fundamental a la seguridad pública, por el que garantizan también otros derechos como la libertad, la dignidad de la persona humana, otros. En este contexto, el desafío de la propuesta es reactivar el servicio aeropolicial de la PMTO para regularlo e insertarlo en la aviación de seguridad pública brasileña como alternativa, en



Tocantins, de avanzar tecnológica, inteligente y preventivamente a las amenazas de los criminales, que tiene muy amedrentado a la población residente en los municipios tocantinenses. Se buscó como resultados demostrar la viabilidad de la ampliación del servicio policial ostensivo y contribuir a la discusión del costo-beneficio proveniente para la seguridad pública en el Estado, la cual necesita continuar en la estrategia de prevención y combate a los crímenes de cualquier naturaleza con miras a mantener el orden y la paz públicos.

PALABRAS CLAVE: Policía Militar de Tocantins; servicio aero policial; policiamiento ostensivo.

Recebido em: 02.05.2018. Aceito em: 26.07.2018. Publicado em: 01.09.2018.

Introdução

O tema macro a ser pesquisado neste Artigo Científico não é novo, visto que a própria Constituição da República Federativa do Brasil (CF/88) trouxe em seu bojo, há quase 29 anos, a essência da ferramenta para sua consecução, inserto em seu art. 144: a Segurança Pública. A historiografia demonstra que as primeiras normas sobre a temática remontam aos anos de 1808 e 1809, por ocasião da vinda da família real ao Brasil, época em que foram criadas a Intendência Geral de Polícia da Corte e a Guarda Real de Polícia, respectivamente, como expõem SOUSA e MORAIS (2011, *on line*), em seu artigo "Polícia e Sociedade: uma análise da história da segurança pública brasileira".

Neste contexto, pretende-se examinar, superficialmente, seu conceito, aspectos e características, bem como sua relação com os direitos humanos fundamentais, como estratégia de obtenção da segurança em si, pressuposto do bem-estar da sociedade.

De modo a estreitar o tema, tratar-se-á, especificamente, do serviço aeropolicial como modalidade de promoção da segurança pública, utilizando as ferramentas atualmente existentes, a exemplo das aeronaves, postas à disposição das Polícias Militares (PMs), que, no caso do Tocantins, opera em parceria com o Corpo de Bombeiros Militares (CBM) e a Polícia Civil (PC).

Esta modalidade de policiamento apresenta forte tendência de utilização, inclusive por instituições de outros Estados da Federação, tais como São Paulo, Rio de Janeiro e Minas Gerais, para citar alguns exemplos, já possuem este serviço.

Ter-se-á por objetivos conhecer um sucinto histórico sobre a segurança pública no Brasil, conceituando-a e caracterizando-a como direito humano fundamental, contemplando-a também no âmbito do Tocantins. Em seguida, estudar histórica e conceitualmente o serviço aeropolicial no Brasil e no Estado, bem como a legislação pertinente e as

experiências de outras PMs que se utilizam dessa modalidade da aviação.

Em terceiro plano, não menos importante, porém, complementar aos dois primeiros, ao arremate da discussão, detalhar uma proposta e apresentar minuta para a reativação do serviço aeropolicial no âmbito da Polícia Militar do Tocantins (PMTO), evidenciando o custo benefício e a maximização do incremento desta ferramenta para o cumprimento da missão institucional.

Assim, a pesquisa abordará a natureza do serviço público aeropolicial que deverá ser reativado na PMTO, visto que no Tocantins ele é prestado atualmente por policiais e bombeiros militares (BMs) dos quadros da Polícia Militar e Civil, bem como do Corpo de Bombeiros Militares estaduais, no âmbito exclusivo da Secretaria da Segurança Pública (SSP), que representa na atual estrutura administrativa do poder executivo tocantinense, também, uma pasta distinta e igualmente complementar às atividades de segurança pública.

Tal serviço público que ora é proposto, embora existente, porém achasse inativo na estrutura da PMTO, tem por finalidade garantir à sociedade tocantinense, por meio desta instituição em apoio às demais, seu direito de gozo e usufruto do direito à segurança pública previsto na Constituição vigente, como direito fundamental, que garante outro máximo do direito de ir e vir do cidadão, compreendendo serviços de policiamento ostensivo e preventivo das cidades.

Assim, o enfoque desta pesquisa se dará na seguinte pergunta, problema central do estudo: no âmbito da PMTO, em conformidade com as competências constitucionais a seu cargo, é viável a reativação do serviço aeropolicial existente, contudo inativo, como medida complementar da garantia do direito constitucional à segurança?

Como resposta provisória a ser construída, parte-se da hipótese de que tal reativação do serviço aeropolicial, aliado às outras modalidades existentes, poderia resultar numa melhor realização do policiamento ostensivo e preventivo,

de modo a, inclusive, gerar a efetividade de outros tantos direitos e princípios constitucionais, pela organização de uma ferramenta eficaz na segurança pública em geral e, além disso, geradora de economicidade ao Estado.

Material e métodos

Utilizou-se como método de estudo primordialmente a análise de conteúdo de natureza teórico-bibliográfica, valendo-se do método dedutivo de abordagem e das técnicas concernentes à pesquisa bibliográfica propriamente dita e a documental.

Ademais, utilizou-se o método comparativo de dados bibliográficos coletados acerca de outros grupamentos que se utilizam da aviação de segurança pública no Brasil para que sirvam de subsídios para elaboração da proposta de reativação do serviço aeropolicial no âmbito da PMTO, objeto deste trabalho.

Segurança pública: análise constitucional

Segurança Pública, termo dos mais consistentes nestes dias em que todos clamam por ela ao Estado, deve estar presente onde há o ajuntamento de pessoas. Vê-se que em todos os lugares, mídia em geral, roda de conversas nos aglomerados públicos ou particulares, universidades e parlamentos, enfim, onde há gente lá está ela como um dos assuntos que mais corroem o sono e a tranquilidade das pessoas.

De um modo bem objetivo, conceituar-se-á a segurança pública como sendo responsabilidade do Estado, refletindo direito e responsabilidade de todos residentes no território brasileiro, posto que para isso prevaleça o anseio social coletivo e sua proteção enquanto comunidade, obrigatória por suas consequências e necessidades, mesmo com o sacrifício da liberdade dos indivíduos, principalmente dos transgressores das regras imposta pelo contratualismo social, tese propalada com escora matricial no art. 1º da Declaração dos Direitos do Homem e do Cidadão (DDHC, 1789), o qual reza que “Os

homens nascem e são livres e iguais em direitos. As distinções sociais só podem fundar-se na utilidade comum". Tal conceito de liberdade também vem consubstanciado no artigo 4º do mesmo Documento.

A necessidade de usufruto da segurança pública, antes mesmo do surgimento dos direitos civis, advém do imperativo dos direitos naturais a que BOBBIO (2004, p. 81-82), ao citar Thomas Paine e Edmund Burke, acena, registrando que

Para fundar os direitos do homem, Paine oferece uma justificação – e não poderia ser de outra forma – a religiosa. Segundo ele, para encontrar o fundamento dos direitos do homem, é preciso não permanecer na história, como fizera Burke, mas transcender a história e chegar ao momento da origem, quando o homem surgiu das mãos do criador. [...] Só assim se descobre que o homem, antes de ter direitos civis que são produto da história, tem direitos naturais que os precedem; e esses direitos naturais são o fundamento de todos os direitos civis. [...] 'São direitos naturais os que cabem ao homem em virtude de sua existência'.

Neste deslinde axiológico, muito há que se mencionar no transcorrer da história a respeito do tema,

principalmente após sua inserção na legislação ordinária e constitucional a partir da independência do Brasil.

Contudo, ver-se ainda que a preocupação da sociedade é o de positivar no ordenamento jurídico pátrio as garantias conquistadas por meio, principalmente, da Declaração dos Direitos do Homem e do Cidadão (1789), das revoluções burguesas do século XVIII, corroborada posteriormente pela Declaração Universal dos Direitos Humanos (DUDH, 1948), ambas com foco libertário e garantidor dos direitos do homem.

Ademais, a Constituição da República Federativa do Brasil (CF/88) representa o documento mais importante da democracia brasileira, considerada "Constituição Cidadã", frente ao contexto histórico que antecedeu sua promulgação, contemplando aspectos da DUDH e de outros importantes documentos jurídicos internacionais, refletidos nos direitos fundamentais ligados à liberdade, à igualdade, à vida, à

propriedade, à segurança, ao trabalho, à saúde, à educação, entre outros tantos.

Contém inúmeras inovações quanto aos direitos sociais trazidos à baila, os quais não foram tão amplamente contemplados por outras que as antecederam, dando-se o mesmo em relação a direitos e garantias individuais, assim como o aperfeiçoamento sobre os atos da Administração Pública e a regulamentação da relação de consumo que serve de modelo, inclusive, a outros países.

A própria segurança, enquanto um valor principiológico e um direito fundamental, vem prevista no *caput* do seu art. 5º (CF/88), além de sido reservado pelo legislador constituinte um capítulo próprio. Antes disso, já vem posta no Preâmbulo do texto constitucional.

Especificamente no art. 144 da CF/88, a Segurança Pública é prevista como “dever do Estado”, sendo “exercida para a preservação da ordem pública e da incolumidade das pessoas e do patrimônio”, através, dentre outros

órgãos, das “polícias militares”, a quem cabe a “polícia ostensiva” para esta finalidade.

Destarte, não se pode analisar esse artigo fora de um contexto sistemático, sendo necessário relacioná-lo com outros dispositivos constitucionais, tais como aqueles que contemplam os fundamentos da República Federativa do Brasil (art. 1º), em especial à dignidade da pessoa humana (inc. III), corroborado com aquele relativo aos princípios que regem o Brasil em suas relações internacionais (art. 4º), acerca da prevalência dos direitos humanos (inc. II), defesa da paz (VI) e solução pacífica dos conflitos (VII). Como já se adiantou acima, instituiu-se o Estado Democrático destinado a assegurar, dentre outros direitos sociais e individuais, a segurança.

Nesta esteira, SILVA (2002, p. 753) define Segurança Pública como sendo a “manutenção da ordem pública interna” e que “na sua dinâmica, é uma atividade de vigilância e repressão de condutas delituosas”.

O referido autor traz o conceito puro na órbita prática de Segurança Pública, em que a convivência social deve ser formalizada por direitos conexos com aqueles mesmos que visam a garantir o exercício dos direitos fundamentais, como se vê na lição de SOUZA NETO (2007), a seguir transcrito:

Um conceito de segurança pública adequado à Constituição de 1988 é um conceito que **se harmonize com o princípio democrático, com os direitos fundamentais e com a dignidade da pessoa humana.** [...] Por essa razão, apenas as políticas de segurança pública alicerçadas em concepções democráticas, comprometidas com a observância efetiva desses princípios, são compatíveis com a Constituição Federal. (SOUZA NETO, 2007, *on line*, p.8 e 9, grifo nosso).

Cabe ao Estado, enquanto ente federado, possibilitar essa segurança que seja pública e eficaz ao cidadão.

A promoção da garantia da segurança é dever do Estado, e sua ausência ou negligência tem provocado um ativismo judicial, como se vê da análise da decisão em agravo regimental interposto em suspensão de tutela antecipada do Supremo Tribunal Federal

em desfavor do estado de Pernambuco para que arque com despesas necessárias à realização de cirurgia de implante de marcapasso em um jurisdicionado **que teria ficado tetraplégico em decorrência de assalto ocorrido em via pública**, situação em que se configurou uma grave omissão, “permanente e reiterada, notadamente por parte da polícia militar, em prestar o adequado serviço de policiamento ostensivo, nos locais notoriamente passíveis de práticas criminosas violentas” (STA 223-AgR, Rel. p/ o ac. Min. **Celso de Mello**, julgamento em 14-4-2008, Plenário, *Informativo* 502).

Por conseguinte, é de se inferir que ao Estado cabe a implementação de mecanismos que garantam a segurança do seu cidadão. Por isso, todos os Estados da Federação, especificamente nesta esfera, têm criado mecanismos e estratégias que facilitam esse escopo.

O serviço aeropolicial no Brasil

Uma estratégia que as polícias militares dos Estados têm se utilizado é o serviço aeropolicial para o incremento de suas forças no cumprimento de suas missões.

Neste contexto, todos os Estados da Federação hoje em dia possuem aviação de Segurança Pública⁴, e na maioria deles, como fruto do esforço do Ministério da Justiça, por meio da Secretaria Nacional de Segurança Pública (SENASP), em fomentar essa filosofia pelo Brasil, por meio do Programa Nacional de Segurança com Cidadania (PRONASCI)⁵, apresentando uns mais sofisticados e avançados quanto à logística e legislação, outros incipientes, porém, com o mesmo propósito de conseguir oferecer uma segurança pública de qualidade aos seus cidadãos.

Muitos surgiram há alguns anos, sob a necessidade de se utilizar outro

meio para auxiliar as forças de segurança pública no combate à criminalidade e à violência dos grandes centros, seja na prevenção, seja na repressão, como é o caso da Bahia, Rio Grande do Sul e Mato Grosso, pra citar alguns.

Com esse foco, ao longo dos anos os governos estaduais foram aprimorando a ideia e Estados como o Pará (Lei nº 7.584/11), Rio de Janeiro (PM/Decreto Estadual nº 35.145 de 07/04/04; Resolução SESEG nº 544/12), Mato Grosso (Decreto 8.304/06; Lei 9.639/11: Dia do CIOPAER/MT), Distrito Federal (PM/Decreto nº 18.204 de 25/04/97), dentre outros, normatizaram seu serviço aeropolicial, seja por Lei, Decreto, ou outra fonte normativa.

Neste diapasão, variadas nomenclaturas se apresentam para denominar os grupamentos de serviço aeropolicial nos Estados, integrados ou em instituições independentes (Secretarias e/ou PMs), desde os GRAers (Grupamento Aéreo, como é o caso de Goiás, Amazonas, Bahia), os Batalhões de Aviação (como em Santa Catarina, Distrito

⁴Com exceção de Roraima. Disponível em: <<http://www.pilotopolicial.com.br/orgaos/>>. Acesso em: 07 jul. 2017.

⁵Lei nº 11.530, de 24 de outubro de 2007, disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2007/Lei/L11530.htm>. Acesso em: 24 jul. 2017.

Federal, Rio Grande do Sul), os GTAs (Grupos Táticos Aéreos, como no Amapá, Pernambuco, Sergipe), os CIOPAers (Centro Integrado de Operações Aéreas existentes no Acre, Ceará, Mato Grosso, Tocantins), dentre outros⁶.

Para exemplificar uma destas organizações, exponha-se o Estado de Minas Gerais, cuja população orbita em quase 21 milhões de habitantes⁷, que possui o serviço aeropolicial, com a segunda maior frota do Brasil, totalizando 23 aeronaves (14 helicópteros, dos quais 09 são da PMMG)⁸, conforme alude o retrospecto histórico exposto por LIMA (1994, on line, p. 29):

O Comando de Rádio Patrulhamento Aéreo - CORPAer, da Polícia Militar do Estado de Minas Gerais, foi criado em 28 de fevereiro de 1987 com o recebimento do primeiro helicóptero, um modelo Bell Jet Ranger 206 B III. Inicialmente empregado nas missões policiais, no decorrer do tempo passou a fazer operações de salvamento, apoio na prevenção e combate a incêndios

florestais. Em maio de 1992, receberam 02 helicópteros modelo Bell 47, doados pela Força Aérea Brasileira. Em 22 de fevereiro de 1994, incorporaram à frota a quarta aeronave, um Esquilo AS 350 B2, totalmente equipado para atividades policiais, de salvamento, prevenção e combate a incêndios e resgate aeromédico. As metas da unidade são no mínimo três helicópteros do porte do Esquilo para a Capital mineira e de um para cada Comando Regional de Polícia.

Os helicópteros são preferencialmente mais utilizados nessas atividades pelas corporações estaduais para realização dos atendimentos devido a sua versatilidade e agilidade nos pousos e decolagens. Muitos grupamentos se utilizam desse equipamento em suas missões de segurança pública, os quais lançam mão do modelo "Esquilo" (tipo H350, na nomenclatura classificatória do fabricante) pela robustez, agilidade, agressividade e satisfação nos resultados.

Já os aviões também fazem parte desse conjunto, principalmente no transporte de autoridades, tropas, equipamentos e logística, porém são os helicópteros os mais utilizados nas ações de segurança pública.

⁶Disponível em: <<http://www.pilotopolicial.com.br/orgaos/>>. Acesso em: 19 jul. 2017.

⁷Disponível em: <<http://www.ibge.gov.br/estadosat/perfil.php?sigla=mg>>. Acesso em: 24 jul. 2017.

⁸Disponível em: <<http://www.pilotopolicial.com.br/frota/>>. Acesso em: 24 jul. 2017.

Nessa tessitura, os modelos de helicópteros utilizados no Brasil pelos grupamentos aéreos⁹, adquiridos com recursos próprios, de convênios ou locados, são os H269 (Schweizer 300), R22/R44 (Robinson), H350 (B, BA, B2, B3 e B3+), AW119 (Koala), EC120, EC130, EC135, EC145, Bell 206, Bell 407, Bell412, além dos aviões modelos Cessna 182, Gran Caravan, King Air, Sêneca II a V, ERJ 145 (Embraer), dentre outros.

Doutra banda, com vistas ao melhor entendimento, o serviço aeropolicial é executado por servidores públicos de carreira (policiais e bombeiros), os quais operam aeronaves públicas de segurança estatal e de propriedade do Estado considerado ou locados, já que não instituiu a carreira do piloto policial, até então, nos quadros das corporações, com a finalidade de atender aos objetivos constitucionais a seu cargo, sem fins lucrativos, porém exercendo atividade de extrema relevância social. Todavia, ressalte-se que também outros

aspectos como o seguro aeronáutico, as taxas, as tarifas e os serviços aeroportuários e de comunicação, as regras de voos, a responsabilidade civil, as despesas com certificados médicos e licenças aeronáuticas, bem como as gratificações de seus pilotos e operadores não possuem regulamentos próprios de segurança pública.

Enfim, após tratar de breve histórico, dos fundamentos da CF/88, e da aviação de segurança pública propriamente dita, abordando conceitos, rápido estudo de sua história e legislação no Brasil, além das experiências dos entes federativos e apresentação de alguns modelos existentes, passa-se a tratar, doravante, sobre o serviço aéreo de segurança pública existente no Tocantins.

O serviço aéreo de segurança pública do Tocantins

⁹Disponível em: <<http://www.pilotopolicial.com.br/orgaos/>>. Acesso em: 19 jul. 2017;

As operações helitransportadas se iniciaram no Tocantins no ano de 2011¹⁰, como resultado do investimento na melhoria da segurança pública no Estado, e é uma das alternativas de que se falou alhures acerca da implantação do serviço aeropolicial como elemento persuasivo, eficaz e otimista no combate à criminalidade, na reprimenda e na prevenção, em apoio às diversas outras modalidades de policiamento ostensivo em solo.

Estas operações são realizadas por meio de uma aeronave tipo helicóptero esquilo AS350B3 Plus (nomenclatura do fabricante), ano 2010, a qual é operada pela Secretaria da Segurança Pública, tendo como agentes operadores policiais (militares e civis) e bombeiros militares, entre pilotos, tripulantes operacionais e auxiliares de mecânicos de aeronaves¹¹.

¹⁰ Medida Provisória nº 06, de 20/01/2011, DOE nº 3.305.

¹¹ Disponível em: <<http://ssp.to.gov.br/institucional/estrutura/diretoria-do-centro-integrado-de-operacoes-aereas-ciopaer-/>>; <<http://www.pilotopolicial.com.br/orgaos/>>; e <https://sistemas.anac.gov.br/aeronaves/cons_rab.asp> Acesso em 11 jul. 2017.

Embora exista somente esta aeronave em operação, é ela que é utilizada e atende a todas as demandas dos órgãos do sistema de segurança pública do Estado, demonstrando agilidade no atendimento de remoção aeromédica, por exemplo, e reduzindo a possibilidade de morte de pacientes, como se depreende de notícias veiculados na imprensa¹², bem como de uma análise superficial da performance do equipamento em uso.

Por conseguinte, ao analisar a legislação estadual vigente acerca do tema, percebe-se que há estrutura normativa para funcionamento do serviço de aviação de Segurança Pública no Tocantins, como se depreende da Medida Provisória nº 30/2017, que altera a Lei 2.986/15 (Anexo II), a qual menciona a Diretoria do Centro Integrado de Operações Aéreas (CIOPAER), no âmbito

¹² Conforme se pode verificar nos seguintes sítios de notícias, disponíveis em: <<http://www.pilotopolicial.com.br/familia-envenenada-e-resgatada-pelo-helicoptero-da-ssp-de-tocantins/>>. Acesso em: 17 maio 2017; e <<http://ssp.to.gov.br/noticia/2017/4/24/ciopaer-e-samu-realizam-remocao-aeromedica-de-miracema-a-palmas/>>. Acesso em: 17 maio 2017.

da Secretaria de Segurança Pública, da mesma forma que na Lei Complementar Estadual (LCE) nº 79/12, em seu art. 2º, inc. X, taxa como competência da PMTO “efetuar o patrulhamento aéreo no âmbito de sua competência”.

Neste deslinde, registre-se que em 09 de fevereiro de 2009 foi publicado no Diário Oficial do Estado (DOE) nº 2.831, o Decreto nº 3.617, de 06 de fevereiro de 2009, em que cria na Polícia Militar do Tocantins a CIOA (Companhia Independente de Operações Aéreas) e adota outras providências.

Embora houvesse criado na PMTO a mencionada unidade aérea policial, como resultado de um projeto que se iniciou com a Portaria nº 004/2009/GCG, de 14/01/2009, publicado em Boletim Geral (BG) nº 008/2009, da PMTO¹³, o projeto não prosseguiu dentro da Corporação, ao cabo que todo o

¹³ - Disponível em: <<http://intranet.pm.to.gov.br/intranet/port004.doc>>; e <<http://www.pm.to.gov.br/noticia/2009/1/18/pm-baixa-portaria-para-verificacao-de-aptidao-de-pilotos-para-helicoptero/>>; e <<http://www.pilotopolicial.com.br/como-ocorreu-a-selecao-dos-pilotos-da-pm-de-tocantins/>>. Acesso em: 24 jul. 2017.

investimento, pelo que se abstrai, preliminarmente, encontra-se sob a gestão da Secretaria da Segurança Pública do Tocantins, inclusive de pessoal.

Saliente-se que no Tocantins, a Polícia Militar e o Corpo de Bombeiros Militares gozam de *status* de Secretaria, com autonomia administrativa, orçamentária e financeira, independente uma da outra, diferentemente da organização existente em outros Estados, como se infere da estrutura da organização do Poder Executivo estadual, descrita na Lei nº 2.986/15, modificada pela Medida Provisória nº 30/17.

Por isso, o efetivo policial militar (PM) e bombeiro militar (BM) que não está lotado na SSP precisa ser cedido¹⁴ para a Pasta que opera a aeronave para que o serviço aéreo de segurança pública não seja paralisado¹⁵.

Por fim, mencionou-se ao norte que Estados como Pará, Rio de Janeiro, Mato Grosso e Distrito Federal, por

¹⁴ - Portaria CCI nº 1.722 e 1.742, de 20 e 21/12/2016, respectivamente; DOE nº 4.772.

¹⁵ - E-mail: ciopaer@ssp.to.gov.br, enviado em: 20 jul. 2017.

exemplo, possuem normatização do serviço aeropolicial, seja por Decreto, seja por Portaria ou por Instrução Normativa.

Assim, pretende-se apresentar, com este trabalho, uma proposta para a reativação deste serviço aeropolicial dentro da PMTO, após análise das nuances pertinentes para se chegar a uma proposição por meio de minuta ou instrumento adequado para o escopo pretendido neste artigo científico.

Resultados e discussões

Para corroborar o custo benefício da reativação do serviço aeropolicial na PMTO, observou-se a evolução das despesas do CIOPAER/TO, no período de (2011 a 2017¹⁶), bem como da análise dos valores das principais despesas assumidas e pagas para manter este helicóptero voando e operando em favor da segurança pública no Tocantins, em obediência à legislação aplicável ao caso, conforme as Tabelas 1 e 2 a seguir:

¹⁶ - Até junho 2017, disponível em: <<http://www.transparencia.to.gov.br/despesas/solidadas>>. Acesso em: 20 jul. 2017.

Tabela 1 – Despesas de manutenção da SSP/TO e do CIOPAER, consolidada, por ano, por unidade gestora e por ação – Tocantins – 2011/2017

Ano	Total SSP/TOCIOPAER		Percentual despesas
	(R\$)	(R\$)	(%)
2011	207.783.476,64	544.412,08	0,262009
2012	207.783.476,64	544.412,08	0,262009
2013	211.264.527,98	380.908,79	0,180299
2014	225.872.230,90	523.752,81	0,231880
2015	221.388.871,98	0,00	0,000000
2016	265.804.034,71	427.183,18	0,160713
2017	107.103.016,44	467.891,64	0,436861

Fonte: Portal da Transparência.

Extrai-se na Tabela 1, que no ano de 2012, curiosamente, repete-se os dados apresentados no ano anterior (2011), porém reflete a média das despesas para a Ação naquele ano.

Conclui-se também que a Ação referente ao ano de 2015 está zerada devido à paralisação da aeronave para manutenção naquele período¹⁷, a qual

ficou parada tempo superior a 18 meses (período entre o final de 2014 e início de 2016).

Verifica-se ainda que o percentual das despesas do CIOPAER com a aeronave em relação ao total das despesas da SSP não chega a 0,5% (meio por cento) ao ano, se comparado ao

¹⁷ - Matérias jornalísticas a respeito disponível em: <<http://conexaoto.com.br/2014/11/11/helicoptero-da-ssp-esta-parado-ha-mais-de-3-meses-policia-cita-falta-de-suporte-para-combate-ao-crime-organizado>>; <<http://g1.globo.com/to/tocantins/noticia/2015/08/helicoptero-de-r-6-milhoes-esta-ha-mais-de-um->

ano-sem-voar-no.html>; <<https://www.t1noticias.com.br/estado/com-seguro-pago-helicoptero-da-seguranca-publica-volta-a-operar-no-tocantins/75156/>>; e <<http://www.ssp.to.gov.br/noticia/2017/5/25/retorno-das-atividades-do-helicoptero-da-ssp-completa-um-ano-de-operacoes-no-estado/>>; Acesso em 20 jul. 2017.

custo benefício da aeronave em operação.

412.651,511, perfazendo um total até R\$ 2.888.560,58 em despesas da unidade aeropolicial.

Por fim, em relação a Tabela 1, a média aritmética nos 07 anos considerados (2011 / jun2017) é de R\$

Tabela 2 – Principais despesas do CIOPAER consolidada, por ano e por ação – Tocantins – 2011/2017 (até junho)

Ano	Combustíveis (R\$)	Manutenção (R\$)	Seguro Aeronáutico (R\$)
2011	168.288,54	12.195,00	352.750,00
2012 ¹⁸	0,00	0,00	0,00
2013	239.303,47	99.797,82	0,00
2014	149.068,89	73.430,97	299.600,00
2015	0,00	0,00	0,00
2016	151.489,20	100.693,98	175.000,00
2017	91.652,20	201.266,44	175.000,00

Fonte: Portal da Transparência.

¹⁸ - Portal da transparência não apresenta dados.

Acerca dos dados apresentados na Tabela 2, a consulta ao Portal da Transparência considerou a despesa paga no exercício, desconsiderando se se refere a anos anteriores.

Esclarece-se, mais uma vez, que a aeronave é operada pela SSP, mas utilizada principalmente pela PMTO e CBMTO, além de eventual apoio ao SAMU e sistema prisional, dentre outros órgãos e Secretarias.

Considerações finais

Explanou-se ao longo deste trabalho sobre assuntos ligados à Segurança Pública, porém, dentro dela dedicou-se mais a se produzir argumentos sobre o serviço aeropolicial em uma proposta para sua reativação e para o seu aprimoramento dentro da PMTO enquanto estratégia de consecução dos objetivos albergados na Constituição Federal brasileira e do Tocantins.

Nesse diapasão, demonstraram-se os aspectos ligados ao serviço aeropolicial como situação favorável ao

Estado e à PMTO como parte da estratégia contra o avanço da criminalidade e na preservação da ordem pública, vislumbrando-se a prestação de um serviço público de qualidade, no âmbito de sua competência.

Ressaltou-se que o assunto é dos mais relevantes às tendências protetivas do Estado para com o cidadão sob sua égide, haja vista tratar-se a via exposta como mais uma das investidas estatais no sentido de manutenção da paz e da ordem pública. Com efeito, ao inaugurar uma nova Constituição, o Brasil passou a viver a filosofia de uma segurança pública cidadã, com objetivos democráticos e buscando a satisfação dos direitos humanos fundamentais.

Nesse sentido, na área de segurança pública, os órgãos que a compõem, principalmente as PMs, têm se utilizado da aviação pelo Brasil afora no intuito de alavancar as estratégias de ações como ferramenta adicional no combate à violência e ao crime organizado nos Estados, a exemplo do estado de Goiás.

No Tocantins não é diferente. É um dos Estados que também se utiliza do serviço aeropolicial, como demonstrado na pesquisa, porém o objetivo aqui é concentrar a atuação por meio da reativação do serviço na PMTO, haja vista a especificidade da missão constitucional desta instituição.

Mencionou-se sobre o Decreto estadual nº 3.617/09 que cria a CIOA na PMTO. Este regulamento não foi revogado, porém está em desuso devido ao fato de que a Lei Complementar estadual nº 044/06, base legal para sua vigência, foi revogada e substituída pela LCE nº 079/12, bem como pelo fato de, pelo menos por ora, ter sido editada e em vigor a Lei nº 2.986/15 que trata do Centro Integrado de Operações Aéreas (CIOPAER) na SSP.

É este o entendimento da Casa Civil do Tocantins. Para corroborar este posicionamento aduz que, o fato de existir uma Lei estadual tratando de um Centro Integrado de aviação na estrutura da SSP, é impeditivo para se tentar criar na estrutura da PMTO algo com as

mesmas características, visto serem de mesma natureza.

Ousa-se discordar, *data máxima vênia*, deste entendimento pelo fato de que a PMTO e a SSP se acham na mesma linha hierárquica na estrutura do Poder Executivo estadual, dada pela mesma Lei, o que não impede de cada instituição ter, sob sua responsabilidade, um serviço aéreo de segurança pública, executando tarefas constitucionais distintas (Policimento Ostensivo X Investigação Criminal).

Em segundo plano, pelo fato jurídico, pura e simplesmente, de o art. 47 da LCE nº 079/12 autorizar, por meio de ato do Chefe do Poder Executivo, “a criação, transformação, extinção, denominação, localização e estruturação dos órgãos da PMTO”. Por si, isso já é suficiente para se cumprir o intento deste trabalho, se assim for o desejo do alto Comando da Corporação PM, a quem cabe a proposição.

Para tal, sugere-se, na mesma proposta, além de se criar uma CIOPAer (Companhia Independente de Operações

Aéreas) na PMTO, por meio de Decreto que revogue aquele em desuso e adeque o posterior à LCE vigente, que se modifique a nomenclatura existente na SSP para Diretoria de Operações Aéreas (DOA), por meio de modificação na lei, visando alinhar a melhor hermenêutica sobre o assunto.

Ou, por fim, em terceiro plano, como medida política de conciliação do alto escalão das instituições envolvidas, propõe-se a manutenção, na SSP ou na PMTO, da estrutura existente com vistas a concentrar a administração de todos os recursos aéreos do Tocantins, e por meio de instrumento similar ao Termo de Cooperação Técnica possa se atribuir responsabilidades de uso e acionamento das aeronaves e do efetivo e dos meios logísticos deste órgão único.

Com efeito, o resultado desse Trabalho de Conclusão de Curso (TCC) consiste, na proposição de uma minuta de Decreto em âmbito estadual para o alcance do objetivo aqui estudado, já que a Constituição Estadual autoriza o Chefe do Executivo a organizar a Administração

a seu cargo (art. 40, II, CE/89), mais especificamente sobre o art. 2º, inc. X, e art. 47 da LCE nº 079/12.

Nessa proposta de Decreto, tratar-se-á sobre a definição de atribuições da Unidade Policial Militar (UPM) executora do serviço aeropolicial, subordinação, composição, estrutura administrativa, ônus da operação, dentre outros assuntos, demonstrando a viabilidade de reativação do serviço aeropolicial da PMTO.

Por fim, reconhece-se que a segurança pública é uma área sensível, pois se trabalha a favor de vidas humanas, de famílias, de gerações futuras. Os investimentos alocados para a área devem ser otimizados de tal maneira que os fins sejam alcançados, não só nesta pasta em específico, mas também nas demais searas diretas da atenção do serviço público. Assim, visando alcançar este objetivo constitucional, é que se apresenta, no Apêndice deste Artigo, a contribuição deste Oficial acadêmico.

Referências

BOBBIO, Norberto. **A Era dos Direitos** - Nova edição - Rio de Janeiro: Elsevier, 2004.

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

_____. Supremo Tribunal Federal. **Suspensão de Tutela Antecipada – STA nº 223. Estado de Pernambuco e Marcos José Silva de Oliveira**. Relator Min. Celso de Melo. Acórdão 14 abr. 08, Plenário, DJ Nr. 83 do dia 09/05/2008.

LAKATOS, Eva Maria; MARCONI, Marina de Andrade. **Metodologia Científica**. 5. ed. reimpr. São Paulo: Atlas, 2008.

LIMA, Otacílio Soares de. **Implantação de um sistema de policiamento aéreo preventivo**. Disponível em: <<http://www.pilotopolicial.com.br/implantacao-de-um-sistema-de-policiamento-aereo-preventivo/>>. Acesso em: 14 maio 2017.

SANTOS, Antônio Raimundo dos. **Metodologia científica: a construção do conhecimento**. 7. ed. revisada conforme NBR 14724: 2005. Rio de Janeiro: Lamparina, 2007.

SILVA, José Afonso da. **Curso de Direito Constitucional Positivo**. 21. ed. rev. atual. São Paulo: Malheiros, 2002.

SOUSA, Reginaldo Canuto de; MORAIS, Maria do Socorro Almeida de. **Polícia e**

Sociedade: uma análise da história da segurança pública brasileira. Disponível em: <http://www.joinpp.ufma.br/jornadas/joinpp2011/CdVjornada/JORNADA_EIXO_2011/PODER_VIOLENCIA_E_POLITICAS_PUBLICAS/POLICIA_E_SOCIEDADE_UMA_ANALISE_DA_HISTORIA_DA_SEGURANCA_PUBLICA_BRASILEIRA.pdf>. Acesso em: 19 maio 2017.

SOUZA NETO, Cláudio Pereira de. **A segurança Pública na Constituição federal de 1988: conceituação, constitucionalmente adequada, competências federativas e órgãos de execução das políticas**. Disponível em: <<https://livros-e-revistas.vlex.com.br/vid/constitucionalmente-adequada-federativas-58979730>>. Acesso em: 25 maio 2017.

TOCANTINS. **Lei Complementar nº 79, de 27 de abril de 2012**. Dispõe sobre a organização básica da Polícia Militar do Tocantins e adota outras providências. Diário Oficial do Estado nº 3.617.

_____. **Lei nº 2.986, de 13 de julho de 2015**. Dispõe sobre a organização da Administração Direta e Indireta do Poder Executivo, e adota outras providências. Diário Oficial do Estado nº 4.414.

_____. **Medida Provisória Estadual nº 30, de 02 de maio de 2017**. Altera a lei 2.986, de 13 de julho de 2015, e adota outras providências. Diário Oficial do Estado nº 4.858.



ISSN nº 2526-8031

Vol. 2, n. 2, Mai.-Ago. 2018

_____. Decreto nº 3.617, de 06 de fevereiro de 2009. Cria a Companhia Independente de Operações Aéreas da Polícia Militar do Estado do Tocantins – CIOA/PMTO e adota outras providências. Diário Oficial do Estado nº 2.831.