

**UNIVERSIDADE FEDERAL DO ESPÍRITO SANTO
CENTRO DE CIÊNCIAS JURÍDICAS E ECONÔMICAS
CURSO DE PÓS-GRADUAÇÃO LATO SENSU EM SEGURANÇA PÚBLICA**

JOVELSON AGUILAR SABINO JUNIOR

**A ATUAÇÃO POLICIAL E SUA CAPACIDADE DE
INFLUENCIAR COMPORTAMENTOS: O IMPACTO DO
PROJETO MADRUGADA VIVA NA SOCIEDADE CAPIXABA**

VITÓRIA
2008

JOVELSON AGUILAR SABINO JUNIOR

**A ATUAÇÃO POLICIAL E SUA CAPACIDADE DE
INFLUENCIAR COMPORTAMENTOS: O IMPACTO DO
PROJETO MADRUGADA VIVA NA SOCIEDADE CAPIXABA**

Monografia apresentada ao Curso de Especialização em Segurança Pública da Universidade Federal do Espírito Santo, como requisito parcial para obtenção de título de Especialista em Segurança Pública.

Orientador: Prof. Dra. Vanda de Aguiar Valadão

Co-orientador: Prof. Evaldo França Martinelli.

VITÓRIA

2008

JOVELSON AGUILAR SABINO JUNIOR

**A ATUAÇÃO POLICIAL E SUA CAPACIDADE DE INFLUENCIAR
COMPORTAMENTOS: O IMPACTO DO PROJETO MADRUGADA
VIVA NA SOCIEDADE CAPIXABA**

Monografia apresentada ao Curso de Especialização em Segurança Pública da Universidade Federal do Espírito Santo, como requisito parcial para obtenção do título de Especialista em Segurança Pública.

Aprovada em 26 de março de 2008.

COMISSÃO EXAMINADORA

Prof. Dra. Vanda de Aguiar Valadão – Orientadora

Prof. Dra. Maria Elizabeth Barros

Prof. Esp. Robson Luiz Martins Barboza

SUMÁRIO

SUMÁRIO	4
1. INTRODUÇÃO	5
1.1. <i>OBJETIVOS</i>	7
1.1.1. Objetivo Geral	7
1.1.2. Objetivos Específicos	7
2. O ESTADO EM SI	8
2.1. <i>A POLÍCIA NA ERA MODERNA</i>	8
2.2. <i>A FORMAÇÃO DAS POLÍCIAS NO BRASIL</i>	10
2.3. <i>A POLÍCIA NO BRASIL DE HOJE</i>	16
3. A ATUAÇÃO POLICIAL	18
3.1. <i>A ATUAÇÃO POLICIAL COMO FORMADORA DE PADRÕES SOCIAIS</i>	23
3.2. <i>EXPERIÊNCIA DE AÇÃO POLICIAL QUE INTERFERIU EM UM PADRÃO SOCIAL: O EXEMPLO DE NOVA YORK</i>	26
4. ASPECTOS COMPORTAMENTAIS	29
4.1. <i>COMPORTAMENTO</i>	29
4.2. <i>BEHAVIORISMO</i>	30
4.3. <i>PSICOLOGIA SOCIAL</i>	32
4.3.1. Influência social.....	32
4.3.1.1. Experiência de Solomon Asch (1951): conformidade.....	32
4.3.1.2. Experiência de Milgran: obediência a autoridade	34
4.4. <i>A EXPERIÊNCIA DE HAWTHORNE</i>	35
5. O PROBLEMA DA EMBRIAGUEZ AO VOLANTE	38
5.1. <i>RETRATO ESTIMADO NO BRASIL</i>	39
5.2. <i>ACIDENTES NO ESPÍRITO SANTO</i>	41
6. A FISCALIZAÇÃO DA EMBRIAGUEZ AO VOLANTE	43
6.1. <i>ASPECTOS LEGAIS</i>	43
6.2. <i>DIVERGÊNCIAS DOUTRINÁRIAS</i>	45
6.3. <i>O PODER DE POLÍCIA</i>	50
6.4. <i>O PAPEL DO ESTADO FRENTE À EMBRIAGUEZ NO VOLANTE</i>	51
6.5. <i>A LEGISLAÇÃO DE TRÂNSITO EM ALGUNS PAÍSES DO MUNDO E SUAS CONSEQÜÊNCIAS PRÁTICAS</i>	52
6.5.1. PORTUGAL.....	53
6.5.2. INGLATERRA.....	57
6.5.3. ALEMANHA	59
7. O PROJETO MADRUGADA VIVA	62
7.1. <i>CRIAÇÃO E DESENVOLVIMENTO</i>	63
8. O IMPACTO DO PROJETO MADRUGADA VIVA NA SOCIEDADE CAPIXABA	67
8.1. <i>DADOS DAS FISCALIZAÇÕES</i>	68
8.2. <i>RESULTADOS ALCANÇADOS</i>	70
8.3. <i>PERCEPÇÃO SOBRE O PROJETO MADRUGADA VIVA</i>	71
8.4. <i>O COMPORTAMENTO DOS JOVENS QUE FREQUENTAM BARES E BOATES NA GRANDE VITÓRIA</i>	75
9. CONCLUSÃO	78
10. REFERÊNCIAS	81
ANEXO A - QUESTIONÁRIO JOVENS	83

1. INTRODUÇÃO

A Polícia – ao agir para controlar as taxas de delitos, inibir atos indesejáveis pela sociedade e estimular a legalidade – elabora estratégias de ação que acabam por, muitas vezes, influenciar o comportamentos da sociedade.

Isso porque, ao notar determinado procedimento policial que perdura no tempo e no espaço, a população absorve os valores nele embutidos. Esse fenômeno é consequência da interação social, que leva os membros de uma dada sociedade a modificar sua forma de sentir, pensar e agir, proporcionando que essas dimensões do comportamento se assemelhem com as das demais pessoas tanto quanto maior for a interação com outro indivíduo, instituição ou grupo.

Sendo assim, a atuação policial provoca consequências no comportamento do público a que ela se destina, seja de forma direta ou indireta, devido às regras sociais que indicam as ações a serem seguidas pelos indivíduos e são criadas como reação a essa atuação. Há de se destacar que a modificação de comportamento do indivíduo pode ocorrer mesmo que ele não concorde com seus aspectos ou não seja conscientizado da sua importância: muitas vezes isso dá por receio de ser punido pela polícia ou de situar-se fora do padrão estabelecido pela sociedade.

Como forma de avaliar a atuação policial, deve-se verificar seu desempenho quanto aos métodos empregados e resultados obtidos, levando-se em consideração a coerência com os princípios éticos, legais e gerenciais.

Muitos são os exemplos em que ações da Polícia levaram, gradativamente, determinada comunidade a alterar certo tipo de comportamento. O Departamento de Polícia de Nova York, por exemplo, a partir de 1994 passou por uma grande reformulação na sua forma de atuar e, devido a isso, diminuiu a ocorrência de vários crimes e permitiu que a população se sentisse mais a vontade para exercer atividades sociais, comunitárias e coletivas.

Nesta pesquisa, porém, estudaremos o “Projeto Madrugada Viva”, criada pelo Departamento Estadual de Trânsito do Espírito Santo (DETRAN-ES) em parceria com o Batalhão de Polícia de Trânsito Rodoviário e Urbano (BPRv) da Polícia Militar do Estado do Espírito Santo (PMES) no ano de 2004. O projeto, após mais de três anos de execução, flagrou mais de mil e setecentos condutores embriagados e abordou mais de vinte e cinco mil condutores no período

da madrugada, o que nos permite inferir que grande parte da população que costumeiramente conduz veículo automotor após às 00:00h sob efeito de álcool já foi abordado pelas ações de fiscalização ou conhece alguém que já esteve nessa situação.

Nesse contexto, este trabalho procura obter indicadores que possam diagnosticar de que forma e em que intensidade a Operação Madrugada Viva influenciou a sociedade capixaba, após sua implementação. Além disso, investiga de que forma a população percebe uma atuação policial que prioriza a preservação da vida, enquanto impõe limites concretos à sociedade.

Por meio da análise das conseqüências dessa atuação policial, verificar-se-á como os projetos na área de Segurança Pública – quando executados com método e focando resultados a longo prazo – podem, além de atingir os indicadores desejados, alterar determinados comportamentos da população que sustentarão esses resultados.

Para subsidiar a interpretação dos dados colhidos junto ao DETRAN-ES e ao BPRv/PMES, bem como os provenientes de pesquisas encomendas por aquele órgão executivo de trânsito, este trabalho se baseia no levantamento bibliográfico de textos que abordem temas relacionados ao assunto em estudo, especialmente Teoria de Polícia, Comportamento, Direito Administrativo e Penal e Legislação de Trânsito.

Também serão apresentados dados de questionários respondidos nos dias 29 e 30/11 e 02/12/2007 (quinta-feira, sexta-feira e domingo, respectivamente) em bares e boates do município de Vitória por pessoas consideradas público-alvo do Projeto Madrugada Viva. No primeiro dia de pesquisa, 47 freqüentadores do Triângulo das Bermudas (Praia do Canto) responderam ao questionário, enquanto no segundo foram 29 pessoas que estavam na Rua da Lama (Jardim da Penha) e no último dia responderam ao questionário 39 participantes, que se localizavam no Triângulo das Bermudas.

Além do caráter exploratório, a pesquisa também será explicativa porque terá um enfoque mais complexo quanto à análise das variáveis que serão diagnosticadas nas coletas de dados. Ou seja, a pesquisa não se limitará simplesmente na identificação de variáveis, mas abrangerá também a compreensão da natureza de suas relações.

Finalmente, há de se destacar que a questão da fiscalização da embriaguez ao volante está em evidência, haja vista que tanto o Projeto Madrugada Viva, quanto os acidentes envolvendo condutores embriagados (sobretudo aqueles com vítimas fatais) têm aparecido com frequência na mídia e chamado a atenção da população para discutir questões relacionadas à mistura “álcool e direção”. Além disso, a discussão sobre a legalidade das medidas adotadas contra os condutores embriagados já teve bastante repercussão na imprensa.

1.1. OBJETIVOS

1.1.1. OBJETIVO GERAL

A presente pesquisa tem como objetivo geral identificar se houve mudança de comportamento da população ocasionada pelo Projeto Madrugada Viva, bem como em que grau ela ocorreu.

1.1.2. OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- Verificar se os métodos utilizados pelo Projeto Madrugada Viva são éticos, legais e estrategicamente viáveis para que produza modificação de comportamentos.
- Indicar os fatores que demonstram a alteração de comportamento da população.
- Descobrir, caso se constate mudança de comportamento, quais os mecanismos diretos e indiretos do Projeto Madrugada Viva que levaram a população a modificar sua forma de agir.
- Descobrir se a mudança de comportamento da população foi gerada por conscientização ou pelo medo da punição;

2. O ESTADO EM SI

A definição de Estado varia de acordo com a perspectiva adotada pelo analista, o período histórico em que o estudo está sendo realizado e, principalmente, a posição ideológica de quem o define. Assim sendo, será adotado um conceito básico, sujeito à inúmeros aperfeiçoamentos: “Estado é uma organização complexa que detém o poder político” (DALLARI, 1995).

Considerando que o poder político se caracteriza pela exclusividade do uso legítimo da força, o Estado possui o monopólio da violência legítima, a qual pode ser aplicada a todos os membros da sociedade. Devido a esse monopólio, o Estado pode executar uma de suas principais funções, que é organizar a coação. Por outro lado, qualquer membro da sociedade que pratique atos violentos sem a sanção prévia do Estado será punido.

Destaque-se, ainda, que o poder político estatal possui três características básicas: exclusividade (só o Estado pode empregar a violência legítima), universalidade (todos os membros da sociedade estão sujeitos à ação do Estado) e inclusividade (todas as atividades desenvolvidas na sociedade podem ser objeto da ação estatal imperativa, por meio da utilização do ordenamento jurídico).

2.1. A POLÍCIA NA ERA MODERNA

O fim da idade média e a diluição do pensamento absolutista que a sustentava, adicionado às conquistas do novo mundo, originaram as bases primárias para o surgimento de um Estado público em oposição à era feudal, ou à Monarquia.

À época, a estrutura de dominação exigia um aparato sustentador, basilar, e que externalizasse a visão dos que detinham o poder sobre a grande massa que precisava ser controlada, como fundamento para o suposto alcance do governo estável.

Entretanto, em 1505, na cidade de Florença organizava-se o 1º Conselho de Gestão da Polícia que a Literatura noticia. Maquiavel foi incumbido de organizar a milícia para o cerco de Pisa, sendo que os milicianos iriam substituir os mercenários. Como Chanceler dos Nove, órgão responsável pelo comando da milícia, Maquiavel estrutura a força policial para uma atuação eminentemente de caráter militar.

É notório, que a força miliciana nascia para guerrear, portanto desde a sua gênese, era substantivamente uma organização militar, que atuaria na defesa e nos interesses do governante, e não necessariamente dos súditos deste. Aqui indubitavelmente nasce a concepção militar de polícia.

A militarização do elemento humano da polícia, era fator preponderante na época, visto que a sociedade estava em processo de transformação.

Ter o aparato de segurança sob o controle direto do governante era necessário e a melhor forma de conseguir tal objetivo era militarizar a milícia, que seria a força permanente de dominação, uma vez que, a manutenção de um exército belicista, tornar-se-ia por demais onerosa em tempos de paz. A milícia atuava no policiamento e quando necessário guerreava também.

O século XVI traz para a Europa novas esperanças. As descobertas de terras no novo mundo, o atingimento por via marítima do extremo sul do continente africano e também da Índia, eram conquistas que serviriam para a mudança do “*status quo*” da Europa Ocidental.

O século XVI – século de profundas transformações na estrutura social, também foi palco da reforma religiosa. O Mundo abria as suas portas para os novos tempos. Viriam posteriormente os grandes contratualistas, o Iluminismo e tantos outros movimentos que iniciaram mudanças na face sócio, política e econômica da humanidade.

A Revolução Francesa foi o grande marco. O lema da Igualdade, da Fraternidade e da Liberdade expande-se para todo o Mundo. Enfim a humanidade soltava a sua voz e simbolicamente dava o brado anunciando o limiar de uma nova época, que seria consubstanciada na busca pelo respeito aos direitos inalienáveis da pessoa humana.

No final do século XVIII, os acontecimentos históricos na França gerariam novas expectativas, que se multiplicariam a partir do continente europeu para todo o mundo,

favorecendo o surgimento de novos ideais na sociedade, e habilitando os homens para uma fase nova em suas relações com o aparelho do Estado.

2.2. A FORMAÇÃO DAS POLÍCIAS NO BRASIL

O território pátrio fora colonizado pelos Donatários das capitâneas hereditárias uma vez que Portugal, não possuindo condições de explorar as terras que estavam distantes, optou pelo sistema de Capitâneas Hereditárias, onde a forma de colonização ocorria com recursos próprios de portugueses afortunados que recebiam as capitâneas em posseção hereditária, e nela implementavam as suas formas pessoais de administração, recebendo para tal a permissão legal do Rei, inclusive na administração das funções de polícia.

Iniciava-se no Brasil a dominação privada sobre uma causa pública, como é o mister da segurança pública. Ocupando as capitâneas, para expurgar quaisquer ameaças de franceses, holandeses e outras nações que viessem a intentar a criação de benfeitorias no território continental do Brasil, os fidalgos portugueses teriam que constituir forças de defesa, que direcionassem as suas ações para a proteção da propriedade contra as invasões estrangeiras e também contra a ação dos nativos, pois eram estes também elementos desestabilizadores, e que colocavam em perigo o domínio geográfico e econômico do poder português.

Evidenciada está que durante o período das capitâneas hereditárias a incipiente ordem pública esteve nas mãos dos detentores do poder econômico, transcendendo assim a despreocupação com a segurança pública, que tinha contornos de segurança privada pelo modo e finalidade como era gerida.

Com o advento da instituição da colônia em substituição ao sistema de capitâneas hereditárias pareceu interessante à Portugal constituir o sistema de defesa do Brasil Colônia, seguindo o modelo que vigia na Europa na época. Assim as Tropas de 1ª Linha (Corpos Permanentes) constituíam-se do Exército com tropas pagas a soldo pela Coroa, integradas por portugueses que exerciam a função de controle e defesa da vasta posseção territorial pertencente à

Portugal, e que agiam sob as ordens diretas dos prepostos portugueses no Governo Geral do Brasil.

As tropas de 2ª (Corpos Auxiliares ou Milícias) e 3ª (Ordenanças) linhas não eram Corpos Regulares, mas sim um conjunto de pessoas que por delegação do poder concedente, promoviam nas emergentes vilas as tarefas de segurança pública:

A caracterização do modelo policial no Brasil Colônia, trazia como elementos a discriminação, a vinculação das milícias às tropas regulares e a atuação não no controle da ordem pública, mas sim naquilo que interessava ao domínio português estabelecer. Dessa forma, dada a função que a força policial exercia, era ínfima a exigência técnica para seu desempenho.

Com a vinda da Família Real para o Brasil, D. João VI cria, na cidade do Rio de Janeiro, a Divisão Militar da Guarda Real de Polícia, com o objetivo de promover o policiamento das ruas da Corte e ainda de combater o contrabando e o descaminho, ambos crimes que afetavam as finanças do tesouro real. A edição de uma prática já conhecida em Portugal, que era constituir uma força militar policial, evidencia-se.

O modelo colonial perdurou nas primeiras décadas da Independência, sendo modificado somente na gestão do Ministro da Justiça Diogo Antônio Feijó que objetivava o enfraquecimento do poder militar do exército colonial que transcendeu a proclamação da independência. Ao enérgico padre interessava revigorar o sistema de segurança do Império através de um outro modelo gestor e para tal, criou, em 1831, a Guarda Nacional, com o propósito de contrapor-se ao Exército. Entretanto, logo após, reiterou a criação das Guardas Municipais Permanentes, em Lei de 10 de outubro de 1831, sendo a descentralização do serviço de segurança.

A Guarda Nacional que se estruturou com o enfraquecimento do Exército, foi inspirada na ordem liberal da França, mas estava vinculada às velhas Milícias e Ordenanças.

As Guardas Municipais permanentes, com atividades de polícia, entretanto com estruturação militar, seguiriam no curso da história como instituições das províncias, porém com forte vínculo e utilização pelo poder central, inclusive em eventos belicistas como foi a Guerra do Paraguai.

A constituição das Guardas Municipais, diferentemente do sistema adotado pela Guarda Nacional, era mais flexível, pois o recrutamento era baseado no voluntariado.

Embora formatada militarmente, a atuação das então Guardas Municipais era voltada para a manutenção da ordem pública na incipiente sociedade urbana no Brasil.

A utilização da força pública como elemento dominador, atendia aos dispositivos de poder específicos e não eram focados para a segurança da coletividade. Sendo assim e devido às particularidades dos interesses submetidos à proteção das forças policiais, não se discutia legalidade, nem se formava doutrina de procedimentos.

Ainda como elementos intimidadores das questões libertárias e ideológicas, a justiça e a polícia se compunham para manterem o “*status quo*” da velha aristocracia em contraposição à crescente população que lutava por seus direitos e anseios de cidadania.

As violências praticadas de modo usual pela polícia demonstravam que o açoitamento era o instrumento de preservação dos interesses econômicos dos proprietários, e por esta via trafegavam as questões da segurança pública.

Essas práticas, pela falta de requalificação e reorientação das forças policiais, acabaram permanecendo com o tempo, apesar de mudanças na legislação e na percepção da sociedade.

Findo o Império, a polícia nenhuma mudança sofreu, pelo contrário, tornou-se mais militarizada, vez que a República brasileira nasceu contaminada pelo vírus do regionalismo dominante, exteriorizado nas pretensões dos Estados de São Paulo e Minas Gerais, que, desde o início, travaram uma incessante disputa pelo domínio do poder central, e certamente sem o aparato bélico e militar das Guardas Municipais, agora transformadas em Forças Públicas Estaduais, nenhum êxito teriam obtido nas suas intenções de dominação do cenário político nacional.

Proclamada a República no Brasil, não demorou quase nada para que as velhas oligarquias manifestassem os seus anseios pelo poder. Nascida a partir de uma conspiração do poder militar, e desde cedo influenciadas pelos Estados mais poderosos: São Paulo e Minas Gerais, a jovem República manifestaria um de seus aspectos mais marcantes que foi a militarização das polícias estaduais, através da vinda a nosso país de missões militares do Exército francês em São Paulo e em Minas Gerais (1912) com a chegada de uma missão do Exército suíço.

É sabido que os Governadores partiram para a criação de verdadeiros exércitos regionais, tendo para isto inclusive a permissão do Governo Central.

As missões militares estrangeiras desempenharam no início do século XX a tarefa de consolidar o pensamento militarizante dos gestores do poder político nos locais onde atuaram, pois com o estabelecimento da República, e o fim do Estado unitário, tornou-se possível o fortalecimento dos Estados mais bem aquinhoados, despertando o interesse pelo domínio político nacional.

Como atividade estatal de natureza civil, a segurança pública era somente de forma adjetiva uma atribuição das polícias militares, visto que substantivamente todo o adestramento dos integrantes das polícias militares sempre se conduziu pela doutrinação belicista e guerreira, inclusive de forma estrutural, quando se manteve uma férrea hierarquia e uma férrea disciplina que mais se assemelhava aos procedimentos de um campo de guerra. Essa característica marcante das Polícias Militares brasileiras, apesar de imprópria, acabou por se perpetuar em períodos futuros.

Já na Era Vargas, as Polícias Militares, sob o controle constitucional do poder federal, desde 1934, foram empregadas para atuarem em defesa do Estado que houvera sido imposto, direcionando as suas ações para a implementação da polícia política do regime de Vargas, quando se tornou explícita a supressão dos mais lúdicos direitos dos cidadãos, entre os quais o direito de divergir, de se contrapor e de pensar livremente.

Amparado pela ascensão do Nazifacismo, o período getulista serviu para formar de maneira desviante a polícia brasileira, que, já militarizada, não profissional em sua área específica de atuação (ou seja, a segurança pública), demonstraria mais tarde toda a sua aptidão para voltar a atuar como a atriz principal da triste novela do “Brasil ame-o ou deixe-o”, que foi legada ao povo, agora novamente asfixiado, pela repressão do Regime Ditatorial de 1964.

Findo o Estado autoritário imposto durante década e meia por Getúlio Vargas, a nação brasileira influenciada pela vitória sobre o Nazifacismo na Europa, vê soprar agora os ventos democráticos em nosso país-continente.

A Constituição de 1946 inseria a disposição para a busca de uma sociedade livre e democrática, redefinindo, neste contexto, o papel das polícias.

Pela primeira vez orientou-se as Polícias Militares dos Estados para o exercício de sua atividade fim, compreendida como sendo a segurança interna e a manutenção da ordem.

De 1946 a 1964, as organizações policiais brasileiras encetaram ou priorizaram o atendimento das demandas de segurança pública, pois o regime político estabelecido, embora em desequilíbrio institucional constante, não direcionou as ações do Estado para os aspectos político-ideológicos, e se houve a repressão neste período, era simplesmente um desdobramento de hábitos adquiridos no passado pela polícia e não política do governo central. Ou seja, não houve nesse período resultados eficazes na transmissão dos princípios de direito

O Brasil grande, decantado já na descoberta por Pero Vaz de Caminha, em sua carta ao Rei de Portugal, “terra em que se plantando tudo dá”, viveria a partir de 64 o seu período de áureo nacionalismo. A causa e a defesa do Estado, sobrepujaram-se ao Estado Democrático de Direito. O perigo do comunismo, segundo afirmavam as Autoridades, era real, assim imperiosa se tornava a utilização de instrumentos fortes e que servissem para a contenção de quaisquer desvios políticos ideológicos que colocassem em perigo a segurança nacional.

A restrição de direitos e a sistematização do aparelho do Estado para a consecução repressiva, não passariam longe da polícia, pelo contrário, tal Força enraizada no território nacional, seria manifestada, despersonalizada, sem comando próprio, e assim controlada de Brasília, estaria a serviço da segurança nacional, sendo a mola mestra de toda a realização das atitudes repressivas e anti-democráticas impostas pelo Regime Militar.

A polícia, historicamente serviçal dos mandatários do poder, sem diretrizes profissionalizantes na área de segurança pública, que deveria ter sido sempre o seu mister, foi e continua sendo co-responsável pelas mazelas da insegurança pública neste país, haja vista que a sua utilização real não é compatível com as sua destinação legal; o formato militar existente há séculos não habilitou a polícia para reagir contra o atentado à ordem democrática, pois como refém de um sistema antigo, repetitivo e perverso, a polícia brasileira foi utilizada pelos mandatários golpistas para fazer sofrer a nação brasileira.

O recrudescimento do autoritarismo exigia uma super estrutura de repressão, a fim de preservar o regime que se auto impunha. O Governo Militar, após a edição de vários Atos Institucionais, da falsa promulgação da Constituição de 1967 e da decretação do famigerado 667/69 (Decreto Lei 667/69 que reestruturou as Polícias Militares e os Corpos de Bombeiros

Militares, durante o regime militar, e que ainda encontra-se em vigor), enseja, com isto, viabilizar as polícias militares, que estariam respaldadas através do aparato legal de poder para atuarem na repressão ideológica, passando o direcionamento das ações de segurança pública, para a defesa da ordem política interna.

A reação da sociedade civil não demoraria a vir à tona, passeatas, seqüestros de agentes diplomáticos e também a luta armada foram as atitudes de auto-defesa social para restaurar o regime democrático de direito.

Na atuação repressiva sistêmica a tais movimentos originados e amparados por setores diversos da sociedade, houve a ação onipresente da polícia, que treinava os seus efetivos para uma ação guerreira e anti-subversiva, enquanto as formulações das políticas públicas de segurança pública eram deixadas aos setores burocratizados do aparelho repressor estatal.

Simultaneamente, a polícia brasileira entrou, na década de 50, o que vem permanentemente até hoje, numa deterioração funcional de tal ordem, que deixou de ser uma instituição confiável, protegendo tão somente aos ricos, usando de violência contra os pobres, deixando de assegurar e garantir os direitos humanos.

O desgaste causado pela longevidade do regime militar, o surgimento de condições para o retorno ao Estado Democrático de Direito, e a insatisfação popular, que em célebres manifestações demonstrava a sua recusa à continuidade do regime político iniciado em 1964, fez com que novas perspectivas fossem idealizadas pela sociedade brasileira, originando o retorno à normalidade democrática e por conseqüência a revisão de todos os tratados políticos, no que fez consubstanciar o Congresso constituinte de 1986, e posteriormente, a Constituição de 1988, que como um de seus princípios fundantes, trouxe o respeito à dignidade humana e à vida, estes um verdadeiro paradoxo para a polícia violenta e militarizada, ainda existente no Brasil.

Embora avançada em alguns pontos, entre eles o da cidadania, a Carta Constitucional de outubro de 1988, retrocedeu no item da segurança pública, pois ainda persiste em manter a vinculação das instituições policiais dentro do título reservado à “Defesa do Estado e das Instituições Democráticas”, mesmo título onde estão inseridos o Estado de Defesa, o Estado de Sítio e as Forças Armadas. Observa-se que os constituintes vinculam as forças policiais a primazia da defesa do Estado, como sempre ocorreu, dedicando adjetivamente uma função policial a tais órgãos encarregados da segurança pública.

Isso certamente cria uma incerteza nas organizações policiais, que passam a não enxergar com clareza quais são seus objetivos. Até porque o modelo brasileiro é contraditório, pois diverge da visão moderna de polícia ao nível mundial, ao inverter o sentido da função civil da segurança pública, engessando a estrutura e ainda o lado comportamental dos integrantes das Polícias Militares, que a bem da verdade são militares e não policiais, como a destinação constitucional da polícia faz supor.

Em 2003, com a eleição de Luis Inácio “Lula” da Silva, a esquerda assume a presidência do Brasil, dando novos rumos à política de segurança pública. De início, toma a frente da Secretaria Nacional de Segurança Pública (SENASP) o antropólogo Luiz Eduardo Soares.

2.3. A POLÍCIA NO BRASIL DE HOJE

Atualmente, segurança pública é um tema constantemente presente nos noticiários de TV e jornais de todo o país. O aumento da criminalidade, principalmente dos crimes contra a vida e patrimônio, preocupa e muito a sociedade que vive com medo e insegurança.

O público nutre uma imagem negativa a respeito da instituição policial. Observa-se que mesmo com o término do período da ditadura e o advento da democracia, a polícia ainda não conseguiu reestruturar a sua imagem perante a sociedade.

Tal observação negativa pode ser atribuída principalmente pelo fraco desempenho e pela violência e arbitrariedade presentes nas ações policiais, bem como da ausência de um controle externo efetivo da polícia, onde as pessoas pudessem registrar suas queixas no tocante às más condutas policiais.

A população acaba ficando entre a necessidade de segurança pública – que deveria ser proporcionado pela polícia – e o próprio medo ou descrença em relação ao trabalho desempenhado por ela. Nesse sentido, surge uma ambigüidade quando se observa o sentimento que a população nutre em relação à polícia, pois apesar de não acreditar nela, muitas das vezes essa desconfiança caminha lado a lado com o comportamento arbitrário adotado pelas instituições policiais.

É também notório o atendimento diferenciado que a polícia dispensa entre a população mais carente e a mais provida de riquezas. Assim, surge uma procura da população carente por alternativas de justiça juntamente com grupos de infratores que dominam determinada área, tentando assim compensar o descaso da polícia. Essa falta de adoção de medidas de proteção da população carente por parte da polícia acaba gerando ou alimentando ainda mais a violência entre a população carente.

Diante disso, a situação de ineficiência na segurança pública induz a sociedade a uma enorme ansiedade por mudanças, impulsionada, principalmente, pela violência, impunidade e criminalidade crescentes – independentemente da consciência de que tais flagelos não tenham como raiz o Sistema Nacional de Segurança Pública. Assim, fica a certeza de que o próprio sistema contribui para o agravamento do quadro existente, por estar desatualizado e em descompasso com a atual realidade brasileira.

Com isso, torna-se necessária a implementação e aplicação de políticas de Segurança Pública eficazes e capazes de modificar o cenário atual, permitindo que outros atores sociais possam atingir as raízes de problemas estruturais da sociedade e, dessa forma, controlar as ações recalcitrantes.

3. A ATUAÇÃO POLICIAL

Muitos são os estudiosos que elaboraram teorias sobre a legitimidade da atuação policial. A maioria deles trata de questões jurídico-legais do poder de polícia ou ainda discorrem sobre características históricas e de poder das organizações policiais, descrevendo passado, presente e construindo projeções sobre o papel da polícia numa dada sociedade.

Entretanto, é necessário que se estude também a origem e as características dessa legitimidade, que é chamada por Bittner (1974) de mandato policial. Essa legitimidade pressupõe que apenas a polícia pode fazer uso da força como forma de cumprir ou fazer cumprir uma disposição legal ou atender a uma necessidade consentida pela sociedade. A partir desse primeiro conceito, é importante frisar que a polícia não atua somente para reprimir atos criminais, mas contra todos e quaisquer atos considerados anti-sociais, conforme observam Proença Júnior & Jacqueline Muniz (2006, p. 4):

Porque a polícia está autorizada a usar da força, e se espera que ela o faça sempre que isso seja necessário, é que ela é chamada a atuar quando “*algo que não deveria estar acontecendo está acontecendo e alguém deve fazer algo a respeito agora*” (Bittner 1974: 249, ênfases no original). Isso revela *porque* a polícia pode atender a emergências, respaldar a lei, sustentar a ordem pública, preservar a paz social, ou desempenhar quaisquer outras funções sociais. Esclarece *porque* as polícias executam as mais diversas formas ou padrões de policiamento. Enfim, explica que a polícia seja chamada a atuar, e atue, *em todas as situações em que a força possa ser útil*. (PROENÇA JÚNIOR & JACQUELINE MUNIZ, 2006, p. 4)

Dessa forma, a polícia é a organização do Estado com competência para produzir “enforcement”, ou seja, ela deve “produzir alternativas pacíficas de obediência sob consentimento social, no Império da Lei” (PROENÇA JÚNIOR & JACQUELINE MUNIZ, 2006, p. 4), de forma que a expectativa do público e o arcabouço jurídico-legal sejam as bases para a atuação policial legítima. Em outras palavras, a função policial é a de garantir o cumprimento do contrato social, pois visa criar obediência dos indivíduos a normas consideradas pela sociedade como indispensáveis para a manutenção da paz social. Para produzir essa obediência, a polícia é autorizada a utilizar a força quando necessário, nos termos e formas da pactuação social.

É essa autorização socialmente conferida à polícia, que Bittner (1974) chama de mandato policial. O poder autorizativo é conferido à polícia, que é competente para resolver problemas que coloquem em risco a paz social, utilizando-se, ou não, para isso, da força:

Minha tese é que a polícia é autorizada e requisitada para impor - ou, conforme o caso, utilizar-medidas coercivas para estabelecer uma solução provisória para problemas emergentes, sem ter de tolerar oposições de nenhum tipo ou submeter-se a elas; e que, além disso, sua competência para intervir se estende para qualquer tipo de emergência, sem qualquer exceção. (BITTNER, 1974, p. 220)

Não podemos imaginar essa solução policial num tempo presente restrito, mas sim, num tempo estendido, em que as ações procuram conectar-se a outros eventos promovidos pela polícia, de forma a obter uma solução mais ampla e que produza impacto no público a que ela é destinada. Assim, podemos constatar que qualquer organização que atue com mecanismos de coerção legítima, é uma organização policial de fato.

Isso porque não são apenas as leis que delimitam a atividade policial: o desempenho das funções policiais está sujeito e pertence ao círculo do consentimento social não escrito, ou seja, às conveniências e peculiaridades das comunidades. Segundo Marcos Luiz Bretas e Paula Poncioni (1999), os códigos penais são incapazes de conceder o mandato policial às organizações, pois, o poder discricionário é conferido aos agentes responsáveis para a aplicação da lei para que intervenham em situações em que a lei não consegue atingir, por haver um caso concreto com inúmeras variáveis. Por exemplo, o policial possui o poder de abordar um cidadão que esteja em atitude suspeita (quando o policial pode justificar a razão dessa suspeita). Não haveria como a lei especificar todas as atitudes consideradas suspeitas para que o policial pudesse executar a abordagem, pois, além de serem incontáveis, variam de acordo com a região do País e se transformam com o decorrer dos anos.

Considerando as peculiaridades locais e a incapacidade das leis em subsidiar a atuação policial, as polícias devem se voltar para a resolução de problemas, ou seja, devem estar preparadas para agir nas situações concretas em que há necessidade da presença de um agente

estatal para mediar algum conflito ou tomar alguma decisão que deve ser sanada imediatamente.¹

Julio Cezar Costa (1995) chama a forma de se executar a atividade policial com foco no suprimento das demandas sociais de “policiamento correspondente às necessidades e expectativas públicas”. Segundo o autor, esse policiamento pressupõe o prévio conhecimento dos anseios da população sobre como devem ser resolvidos os problemas criminais e de preservação da ordem pública. Isso porque a prevenção e desvendamento de crimes e a inibição de atos anti-sociais são necessidades gerais da população e é preciso que as organizações policiais conheçam as demandas específicas de determinado local para alcançar esses objetivos.

A identificação e a interpretação das demandas e necessidades da comunidade são imprescindíveis para se determinar o tipo do serviço que será empregado, bem como garantir que seja executado com qualidade. Além disso, é necessário que haja um “canal aberto” de comunicação entre a população e a organização policial, com o objetivo de se gerar confiança entre esses atores. Esse tipo de relacionamento proporciona capacidade de antecipação e reação, que significam o potencial adquirido pela “organização policial de responder – de maneira reativa ou proativa – às demandas e necessidades da sociedade” (COSTA, 1995).

Segundo Costa (1995), é importante distinguirmos esses conceitos para verificarmos a baixa capacidade das organizações policiais brasileiras em responder proativamente às demandas, o que implica em respostas predominantemente reativas. Por outro lado, as ações preventivas, devido à dificuldade em se determinar seus resultados, acabam por não constituir prioridade das organizações policiais. Visto isso, o autor enfatiza a necessidade de se priorizar a dimensão local, o que possibilita o conhecimento indireto do crime ou ato anti-social (por meio da informação pela população), método que constitui fonte primária para a prevenção, detecção e desvendamento desses eventos que atentam contra a paz social. Isso porque se deve considerar que não é possível a ocupação pela polícia em todo o território, portanto o conhecimento direto do crime ou do ato anti-social (aquele em que o agente está presente no evento) não é suficiente para estabelecer as estratégias policiais. Dessa forma, é imperioso que

¹ Não se deve confundir “situações concretas” com “situações ocorridas” (ocorrências). O primeiro conceito engloba também aquelas situações em que há qualquer possibilidade da necessidade da presença policial, seja devido à sensação de insegurança da população ou à proatividade da polícia. Já as situações ocorridas (ocorrências) são os fatos que se desdobram em determinado espaço e lugar.

se estabeleça uma relação de confiança com a população, rompendo-se uma barreira historicamente imposta.

A tarefa de aproximar polícia e população não é a das mais simples, pois, como observam Marcos Luiz Bretas e Paula Poncioni (1999), as polícias tendem a ter cultura própria, distanciando os agentes responsáveis por cumprir a lei da população, o que dificulta esse processo. Segundo os autores, isso se deve, principalmente, ao contato constante e potencial dos policiais com o perigo, além da existência do poder que é concedido ao agente policial para agir em nome do Estado. Além disso, há um conflito no interior do policial-indivíduo e da polícia-instituição sobre o que é e como “fazer polícia”. A partir da apresentação dessa falta de padrões definidos sobre o que é ou deveria ser a atividade policial, as instituições policiais passam a desenvolver características particulares, que as distanciam ainda mais da população, sendo que a existência dessas peculiaridades no interior da organização policial irá criar uma resposta do policial-indivíduo para cada uma delas, instalando-se um círculo vicioso.

Quanto à convivência do policial com o poder discricionário que o Estado lhe confere, é nítido que há uma massa cinzenta sobre os limites e a finalidade desse poder. Em contraste com o real significado do poder discricionário, os policiais tendem a acreditar que o poder necessário para agir deve ser ilimitado. Assim, teriam o poder de abordar qualquer cidadão, sem que precisassem de uma justificativa e utilizando-se dos meios mais “convenientes” para tratar com aquele “suspeito”, como agressões físicas e morais.

Por outro lado, muitas vezes, a sociedade acaba por não aceitar o gozo desse poder. Algumas pessoas tendem a acreditar que a polícia deve trabalhar para garantir seu direito individual nos fatos relacionados com a ordem pública e paz social, quando isso for preciso. Porém, não consentem que as organizações policiais ajam cerceando alguns direitos individuais quando a finalidade dessa ação é proteger o direito ou resolver o problema de outrem ou mesmo da coletividade. Dessa forma, um indivíduo quando é roubado (ou tem medo de ser roubado), acha que a polícia deve proceder a uma busca pessoal nas pessoas que julgar suspeitas, com a fim de reaver o objeto subtraído, ou apenas garantir a tranquilidade, mesmo que momentânea. Por outro lado, quando esse indivíduo é abordado pela polícia por ser considerado suspeito de ter cometido ou estar na iminência de cometer algum delito, julga a atitude policial arbitrária e abusiva.

Diante disso, surge a pergunta: qual é o papel da polícia? Brodner (2002, p. 73) afirma que o policiamento deve ir além ao combate ao crime e à repressão, criando novas estratégias para “enfrentar uma variedade de problemas que são tão heterogêneos que não foi encontrado nenhum adjetivo comum que se aplicasse a todos”. Essa dificuldade em nominar os problemas sobre os quais a polícia atua, acaba por criar ou acentuar efeitos negativos, como a falta de identidade das organizações policiais (ou de alguns setores das polícias) e a dificuldade de se medir a eficácia da atuação policial. Sendo assim, o autor utiliza-se da expressão “policiamento voltado para a resolução de problemas” para definir a atuação policial que assume sua posição crucial de instância final de controle e procura lidar com problemas residuais que lhe são passados (BRODNER, 2002, pág 74).

Proença Júnior & Jacqueline Muniz (2006), de forma inédita, chamaram esses problemas que a polícia é chamada a atuar e atua de fato de “recalcitrantes”, conforme a definição que criaram:

A escolha do termo “recalcitrante”, e por extensão “recalcitrância”, busca circunscrever a oposição de vontades de indivíduos diante da paz social, da obediência às leis e o desafio ao comando implícito ou explícito de agentes policiais. Por um lado, sua adoção busca dar conta das diversas possibilidades, potenciais ou concretas, de conflitos, violações ou violências nos quais a polícia pode vir a ter um papel. Por outro, restringe-se esta caracterização a atos ou atitudes em um determinado contexto. Desse modo, recusa juízos estigmatizantes e discriminatórios que incriminam trajetórias, estilos de vida ou comportamentos sociais. (PROENÇA JÚNIOR & JACQUELINE MUNIZ, 2006, p. 16)

Assim, o escopo da atuação policial não seria apenas a redução e o controle de crimes, mas o atendimento a todos os fatos em que a sociedade considera não haver outra alternativa senão contar com a presença policial, que traz consigo intrinsecamente a possibilidade do uso da força. Essa forma particular de produzir coerção, porém, não pode ser entendida como um fenômeno autônomo e concreto: é preciso estabelecer também a potencialidade de seu uso. Ora, na medida em que a ação policial se torna previsível, menor é a necessidade de se fazer uso concreto da força, pois a presença policial por si só já expõe a possibilidade de esses mecanismos coercitivos serem acionados. É óbvio que o limite entre o uso concreto e potencial da força vai depender da preparação da organização policial e de representações, expectativas e contextos sociais específicos de uma comunidade em relação à polícia.

Desse modo, a atuação policial, considerando-se as peculiaridades locais e as circunstâncias da intervenção, deve estar voltada para o controle e prevenção de crimes e para a inibição de atos sociais, sendo que a polícia, para cumprir esse papel (mandato policial), está legitimada a fazer uso (concreto ou potencial) da força, visando o objetivo maior de preservação da paz social. Nesse sentido,

A combinação da presença policial com arranjos situacionais, capazes de eliminar ou restringir as próprias oportunidades de ação recalcitrante, corresponde à “redução antecipada de oportunidades de ação”, que compreende os efeitos preventivos e, de maneira mais ampla, os efeitos indutores de auto-regulação social. Os efeitos preventivos da polícia na redução de oportunidades de ação podem ser compreendidos como efeitos associados, uma vez que se inscrevem em processos que se estendem para além da polícia. Ultrapassam o que pode ser atribuído ao que ela faz ou pode fazer. Em termos amplos, eles dizem respeito às dinâmicas de auto-regulação social e aos arranjos situacionais que as potencializam numa dada comunidade, e que envolvem uma variedade de atores e possibilidades, inclusive a polícia. Mais especificamente, reportam-se aos efeitos cumulativos de um conjunto de ações policiais (inclusive dissuasórias e repressivas) e de iniciativas individuais e grupais, que se beneficiam da, mas ultrapassam a, presença policial ou sua expectativa, modificando as condições materiais ou a predisposição de atores à realização de ações recalcitrantes. (PROENÇA JÚNIOR & JACQUELINE MUNIZ, 2006, p. 16)

3.1. A ATUAÇÃO POLICIAL COMO FORMADORA DE PADRÕES SOCIAIS

Além de estudar conceitualmente a origem e as características do mandato policial, é imperioso compreender os efeitos que a atuação policial causa em determinada sociedade ou comunidade política, pois o policiamento não é um fim em si, mas um método para se chegar ao objetivo principal, que, por sinal, deve estar claro e acessível aos policiais. Para obter as respostas da atuação policial (“feedback”) e analisar esses efeitos, é necessário que se desenvolva mecanismos de avaliação das polícias. Nessa linha,

[...] se quisermos permanecer fiéis à idéia de que o foco do policiamento orientado para a resolução de problemas é o produto externo do policiamento, o que deve ser medido acima de qualquer outra coisa é o sucesso das respostas aos problemas previamente identificados e analisados. (BRODEUR, 2002, p. 72)

Apesar de esses efeitos serem percebidos com certa facilidade, eles são de difícil mensuração, pois existem muitas variáveis que relacionam a ação policial e o resultado obtido. Proença Júnior & Jacqueline Muniz (2006), sugerem como alternativa de mensuração uma fórmula que envolve eficácia e proficiência. Nesse modelo, é considerado o resultado final da ação

(eficácia), bem como o desempenho policial em determinada situação, levando-se em conta as circunstâncias que a envolviam. Assim, não seria aceitável que o desempenho fosse aferido apenas pelos resultados obtidos ou pela forma como foram produzidos, mas pela observância dessa dualidade. Para fins desta pesquisa, entretanto, será focalizada a eficácia da ação, pois o que se pretende estudar são os efeitos da atuação e não a atuação em si. Segundo os referidos autores:

A definição de eficácia tem que dar conta de dois aspectos: a missão, que corresponde à expressão explícita do resultado desejado no empreendimento de uma dada ação policial, ambicionando aproximar o objetivo político mais amplo; e o conjunto de resultados colaterais ou associados à maneira como se conduziu a ação. (PROENÇA JÚNIOR & JACQUELINE MUNIZ, 2006, p. 20)

Dessa forma, admitimos que o resultado da ação policial não pode ser considerado apenas a curto prazo ou aquele que se pode constatar imediatamente. É necessário ir mais além e analisar os comportamentos que podem ser modificados devido a uma ação isolada ou a um conjunto de ações. Por exemplo, em uma abordagem policial a um indivíduo suspeito, se considerarmos apenas o resultado imediato daquela ação, só a julgaremos eficaz se o suspeito estiver cometendo algum crime ou ato anti-social. Tal consideração, entretanto, é incompleta, pois desconsidera os efeitos colaterais dessa abordagem, como a visibilidade da ação policial pelo público e o impacto psicológico no suspeito.

Tal característica da eficácia da atuação policial ganha ainda mais relevo, quando a polícia atua sistematicamente com determinado *modus operandi*, tornado a ação ainda mais visível e previsível. Assim, admitimos que quanto mais as ações policiais forem conhecidas e divulgadas, maior será o impacto da atuação policial numa dada comunidade.

Será considerada eficácia máxima quando a atuação policial estiver combinada com outros atores sociais (órgãos governamentais, organizações não governamentais, movimentos comunitários, sindicatos, entidades religiosas e filantrópicas, etc.) e for capaz de diminuir a ocorrência de crimes e atos anti-sociais com o uso mínimo de força concreta. Nesse caso, os efeitos colaterais causados pela atuação policial se transformam também num fator influenciador da sociedade e se confunde com a própria atuação, otimizando e maximizando as ações policiais. Nesse sentido:

[...] em relação à redução de oportunidades de ações recalcitrante e indução de auto-regulação social no tempo, os resultados produzidos pela presença ou ação policial não podem ser facilmente isolados, uma vez que estão dissolvidos nos ou mediados pelos efeitos produzidos pelas ações de outros atores sociais que constituem as redes primárias de controle e proteção social. Aqui os efeitos produzidos pela polícia se combinam e, em boa medida, se confundem com as mais diversas práticas de regulação social, o que exigiria trabalhos que considerassem como os mais diferentes atores sociais contribuem para a sustentação da ordem pública e sua interação com a polícia. (PROENÇA JÚNIOR & JACQUELINE MUNIZ, 2006, p.29)

Visto isso, compreende-se que em uma comunidade política socialmente desorganizada, as ações recalcitrantes são encorajadas, pois a sociedade é incapaz de exercitar controle social eficaz sobre os indivíduos, bem como de sustentar e legitimar as instituições policiais (Brodeur, 2002, p. 40). Assim, a polícia deve estender seu papel e procurar envolver a comunidade nos projetos, principalmente os que tenham objetivos mais amplos, bem como promover a divulgação dos fins e dos meios utilizados para atingi-los, de forma a convencer aquela população da legitimidade e necessidade das ações.

Há também que se considerar a finalidade para a qual a atuação policial se destina, considerando-se os objetivos da atuação e o nível do impacto alcançado. É preciso, portanto, adequar a ação policial ao problema a que a organização se propõe resolver. Para isso, deve-se elaborar projetos que tenham resultados práticos e coerentes com seus objetivos em determinada sociedade, pois, segundo Brodeur (2002, p.74), obtém-se eficácia quando a polícia é capaz de intervir de modo que cessem os incidentes que causam os problemas, sendo que os problemas são resolvidos com respostas “sob-medida”, com as quais a polícia consegue possibilitar e encorajar a comunidade a manter suas normas de comportamento controladas.

Concluindo, as organizações policiais, na resolução de um determinado problema, devem ter um objetivo definido e, para atingi-lo, precisam utilizar-se de recursos apropriados. O sucesso da atuação policial, ou seja, o alcance do objetivo por meio de ações isoladas ou concatenadas, denomina-se eficácia. Esse conceito, por sua vez, irá confundir-se com a própria atuação policial na tarefa de reduzir as ações recalcitrantes, haja vista que outras agências e a própria comunidade cuidam de propagar, incentivar e legitimar os objetivos da atuação e a própria atuação policial.

3.2. EXPERIÊNCIA DE AÇÃO POLICIAL QUE INTERFERIU EM UM PADRÃO SOCIAL: O EXEMPLO DE NOVA YORK

Para que a capacidade de modificar comportamentos da atuação policial seja provada e não apenas idealizada, seguirá o exemplo das mudanças provocadas pelo Departamento de Polícia de Nova York naquela cidade americana.

O marco temporal que será utilizado é a posse do prefeito Rudolph Giuliani, ocorrida em 1º de janeiro de 1994. Até esse ano, a criminalidade era crescente em Nova York e o Departamento de Polícia ineficaz, pois pouco contribuía para reverter essa tendência.

Os indicadores mostravam que, a cada semana, ocorriam aproximadamente 10.000 crimes graves na cidade e, por ano, em média, 2.000 homicídios.

Dentre as várias modificações ocorridas com a posse de Giuliani (desde a alteração dos uniformes até a mudança na forma de se avaliar o desempenho dos policiais), a proposta que pretendia revolucionar a forma que o Departamento de Polícia trabalhava e, conseqüentemente, diminuir o número de crimes, sobretudo os mais graves, era a implementação do *Compstat*. Esse processo consistia na análise diária de dados sobre a criminalidade, objetivando identificar padrões e, dessa forma, agir preventivamente, de forma a evitar seu alastramento.

Também eram realizadas reuniões, nas quais, a partir dos dados coletados e distribuídos, os comandantes das áreas de policiamento prestavam contas sobre sua atuação em determinado período. Nesses momentos, eles deviam justificar o porquê de determinado índice, bem como conhecer a realidade de seus “vizinhos”, para que se ajudassem ou agissem preventivamente antes que determinado padrão identificado em outra área alcançasse o território sob seu comando. Ou seja, as reuniões abriam espaço para socialização – uma espécie de *networking*.

Além disso, os encontros abriam espaço para reconhecimento de atos meritórios e idéias bem elaboradas. Por outro lado, as reuniões criaram resistência de alguns comandantes, que não se sentiam a vontade em participar delas. Isso, no entanto, gerou alguns efeitos positivos: alguns gerentes não alinhados com a nova visão se viram forçados a pedir a aposentadoria, abrindo

vagas a oficiais com idéias alinhadas às de Giuliani; outros passaram a se sentir motivados a arriscar novas estratégias de policiamento para não serem chamados a prestar contas.

A partir da implementação desse sistema *Compstat*, o Departamento de Polícia de Nova York passou a alocar seus recursos de acordo com as potenciais demandas que surgiam. Dessa forma, entre 1993 e 1994 (primeiro ano de utilização do novo processo), houve redução de 12,3% nos crimes mais graves, sendo que o homicídio caiu 17,9% e o roubo 15,5%. É importante destacar que, nesse período, outras cidades americanas, como Boston, St. Louis, Los Angeles e Chicago, tiveram aumento acentuado no número de homicídios.

Já em 2000, a redução comparada com 1993 foi ainda maior: diminuição de 57% de mortes e feridos por armas de fogo e 62% no número de roubos. O tempo de resposta caiu de 8min36seg para 07min30seg e a violência entre presidiários caiu 93%.

Tais números mostram que o projeto elaborado pelo prefeito Rudolph Giuliani provocou impacto imediato – porém contínuo – na vida dos moradores da cidade. Isso ocorreu de duas maneiras. Primeiro, eles passaram a se sentir menos propensos a cometer crimes ou qualquer tipo de infração, pois perceberam que os órgãos responsáveis pela aplicação da lei seriam implacáveis. Isso criou um círculo virtuoso, pois, quanto menos crimes eram cometidos, mais a população se sentia estimulada a seguir na legalidade, o que era chamado por Giuliani de “Teoria da Janela Quebrada”.

Segundo, os nova-iorquinos passaram a sentir mais seguros e conseqüentemente, puderam cultivar hábitos inexecutáveis quando num estado de altos índices de violência. Assim, passaram a frequentar os locais públicos com mais tranquilidade e segurança.

Enfim, a mudança estrutural no Departamento de Polícia de Nova York provocou modificação imediata na ação de delinqüentes (os crimes violentos diminuíram drasticamente), proporcionando mudança de comportamento da população, que se adequou à nova ordem, estabelecendo-se um novo *status quo*, no qual menos crimes são cometidos e as pessoas se sentem mais a vontade a desempenhar atividades sociais.

Sobre essa mudança de comportamento, Giuliani conta sobre duas gravuras pintadas por Ambrogio Lorenzetti por volta de 1330 e que decoravam seu gabinete na Prefeitura:

Uma delas é chamada “Efeitos do Mau Governo sobre a Vida na Cidade”, e salienta o caos e a violência que se espera de seu título, destacando-se em meio ao tumulto a figura de um demônio jubiloso. No outro, “Efeitos do Bom Governante sobre a Vida da Cidade”, os cidadãos cumprem a rotina diária, felizes e seguros, praticando o comércio e conversando com os vizinhos. É impressionante a intensidade com que essas imagens se assemelham às fotografias de Times Square, antes e depois, sete séculos mais tarde. (GIULIANI, ano, p. 92)

4. ASPECTOS COMPORTAMENTAIS

Para se entender de que forma a atuação policial modifica o comportamento das pessoas é necessário estabelecer alguns conceitos de Psicologia. Em outras palavras, para se analisar a influência de um conjunto de ações policiais sobre o comportamento de uma pessoa ou de um grupo social, é preciso estudar esse processo levando-se em consideração as relações entre indivíduos e grupos sociais e as relações entre esses elementos com o simbólico e a cognição (representações sociais).

Dessa forma, será possível compreender por que um comportamento pode ser alterado e de que forma isso ocorre, bem como determinar as variáveis que influenciam nesse processo.

4.1. COMPORTAMENTO

O comportamento não é entendido apenas como o conjunto de ações do indivíduo, mas também a forma como ele pensa e sente, de acordo com determinados estímulos.

Logo, são três os níveis de resposta a estímulos específicos: Sentir, pensar e agir (afetividade/emoção, cognição e ação/prática).

A afetividade ou sentimento está ligada aos processos mentais relacionados à emoção. A capacidade de se relacionar e socializar, de se adaptar a situações novas e de controlar emoções são elementos dessa dimensão do comportamento. O sentimento absorve expectativas e subsidia a ação, na medida em que fornece sua interpretação sobre a realidade. São algumas características relacionadas: a empatia, motivação, liderança, cooperação e conscientização.

O pensamento, como o sentimento, também constrói o conhecimento e conduz à ação, porém o faz embasado pela razão. Assim, estabelece conceitos e proporciona a aprendizagem, ao criar respostas construídas e elaboradas ao invés de instintivas. Além disso, elabora prioridades, traça planos e metas por meio de idéias construídas de maneira racional.

A ação é a resposta ao meio ambiente dos sentimentos e pensamentos desenvolvidos pelo indivíduo e indica o que ele está disposto a fazer. É influenciado também pela experiência e por preconceitos perceptivos.

Dessa forma, o comportamento são as ações, os pensamentos e os sentimentos das pessoas que influenciam e são influenciados pelo meio ambiente

4.2. BEHAVIORISMO

O behaviorismo é uma corrente da Psicologia que surgiu no início do século XX a partir de idéias dos fisiologistas russos Vladimir Mikhailovich Bechterev e Ivan Petrovich Pavlov e, em termos gerais, postula que todo comportamento é aprendido por meio de um condicionamento.

Também chamado de comportamentalismo, o behaviorismo procura privilegiar o estudo do comportamento humano em detrimento dos processos mentais, pois, segundo acreditam os estudiosos que se filiam a essa corrente, os processos mentais seriam um efeito do comportamento, logo menos importantes.

Os behavioristas Ivan Petrovich Pavlov e John B. Watson se destacaram no estudo do comportamento respondente. Eles propunham que o condicionamento do comportamento era realizado por meio de respostas específicas a estímulos específicos. Esse modelo preconizava que as ações (respostas) obedeciam a reflexos causados por situações conhecidas. Enfim, o comportamento seria influenciado por estímulos ambientais, que causariam reflexos no sistema nervoso central do indivíduo, que assim, agiria de uma determinada forma.

É importante frisar que Behaviorismo é uma denominação genérica ao conjunto de teorias psicológicas que se dedicaram a estudar o comportamento. Assim, Pavlov e Watson são considerados behavioristas clássicos. Por outro lado, Burrhus F. Skinner é tido como um behaviorista radical, devido a suas idéias que levaram ao extremo a teoria de que o comportamento é modelado pelo ambiente, pois segundo esse estudioso, os indivíduos nasceriam com uma espécie de “tábula rasa” e essa era preenchida de acordo com as condições do meio em que viviam. Com isso, se um recém nascido fosse isolado em um

ambiente que oferecesse determinados estímulos, por exemplo, seria possível indicar qual seria a sua profissão.

Burrhus F. Skinner apresentou a idéia do condicionamento operante, segundo a qual o comportamento é influenciado por suas próprias conseqüências. Ao contrário do comportamento respondente, aqui não se fala em aprendizagem por tentativa-e-erro, mas em comportamentos que são reforçados (negativa ou positivamente) por seus próprios efeitos. Assim, uma resposta a um determinado estímulo poderá ser reforçada e, dessa forma, se tornar um operante. Esse reforçamento operante irá modificar a topografia do comportamento e estabelecer um novo padrão comportamental.

Há de se destacar que os reforçadores sempre reforçam o comportamento: os positivos o fazem quando são apresentados; os negativos quando são removidos.

Já a punição atua de forma a suprimir aquele comportamento, como estabelece Skinner (1953, apud ESTEVÃO G. BITTAR, p. 3):

A punição é utilizada para suprimir o comportamento. Ela consiste na remoção de um reforçador positivo ou na apresentação de um negativo. Ela freqüentemente parece operar por condicionamento de reforçadores negativos. A pessoa punida, daí em diante, atua de maneiras que reduzam a ameaça de punição e que sejam incompatíveis com (e por conseguinte tomem o lugar do) comportamento punido.

É importante frisar que, apesar de os comportamentos reforçados positivamente e negativamente apresentarem modificação em suas estruturas após esse processo de reforço, Skinner afirma que as pessoas que foram punidas tendem a sentir menor sensação de liberdade e agem por dever. Por outro lado, as pessoas que têm o comportamento reforçado positivamente, tendem a sentirem-se livres e motivadas. Sobre os efeitos de comportamentos que modelam comportamentos e trazem conseqüências ao nível sensorial do indivíduo e do grupo em que interage, Skinner esclarece:

Historicamente, as pessoas têm sido controladas primariamente através de reforçamento negativo, ou seja, elas têm sido punidas quando não fazem o que é reforçador para aqueles que podem puni-las. O reforçamento positivo tem sido menos freqüentemente utilizado, em parte porque seu efeito é levemente atrasado, mas ele pode ser tão efetivo quanto o reforçamento negativo e possui muito menos subprodutos indesejáveis. (SKINNER, 1953, apud ESTEVÃO G. BITTAR, p. 4)

Apesar de estabelecerem conceitos importantes para se compreender o comportamento, as teorias behavioristas, entretanto, são criticadas por tentarem limitar a capacidade de aprendizagem do ser humano e reduzir o comportamento à função de emitir respostas quando estimulado, minimizando ou até ignorando algumas propriedades mentais.

4.3. PSICOLOGIA SOCIAL

A Psicologia social é a área da psicologia que procura pesquisar as causas sociais dos fenômenos psíquicos, estabelecendo relações entre a Psicologia e a Sociologia. Assim, a psicologia social investiga de que forma o comportamento humano é alterado pelas interações sociais, levando-se em consideração suas crenças, cultura e valores.

4.3.1. INFLUÊNCIA SOCIAL

Qualquer pessoa ou grupo precisa de associar-se a outro para sobreviver e suprir algumas de suas necessidades. Assim é formado o meio social, um conjunto de interações interpessoais que estabelece uma série de relações e fenômenos sociais. Nesse contexto, encontra-se a Influência Social, um fenômeno que caracteriza-se por proporcionar uma modificação de comportamento do indivíduo por meio do resultado das percepções das ações de outrem.

Dessa forma, entende-se que a interação social aproxima as formas de sentir, pensar e agir das pessoas.

4.3.1.1. Experiência de Solomon Asch (1951): conformidade

Solomon Asch (1951) fez um experimento no qual convidava um voluntário para participar junto a outras sete pessoas de uma pesquisa, sem revelar qual o objetivo da mesma. Explicava ao participante que ele deveria comparar o tamanho de uma linha (S) a outras três (A, B, C),

de forma que, em voz alta, indicasse qual a única delas teria o tamanho igual. Ocorre que, das oito pessoas participantes, somente uma era realmente o pesquisado, sendo que as outras sete eram atores, que, antes de o voluntário fazer sua avaliação, falavam as respostas de maneira errada. Asch constatou que apenas 30% dos pesquisados mantiveram sua posição, mesmo após ouvirem a opinião dos “colegas”.

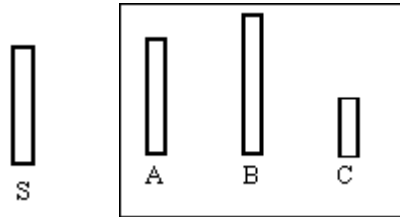


Figura 1 – Linhas da Experiência de Asch

Fonte: <http://www.geocities.com/Athens/Olympus/2390/soc3proc.doc>

Tal fato demonstra que as pessoas estão sujeitas a pressões implícitas, de modo que seu modo de pensar, sentir e agir pode ser modificado de acordo com o meio social, além do ambiente e das circunstâncias que o envolvem.

A conformidade ocorre devido às normas sociais, à informação e à influência de grupos de referência.

As normas sociais são aquelas regras que são respeitadas pelo indivíduo quando em convívio social, devido a seu caráter legítimo e necessário. É por isso, por exemplo, que as pessoas enfrentam filas, chamam os mais velhos de senhor (a), param no sinal vermelho do semáforo, etc.

Já a informação age por meio da confiança que o receptor dispensa a determinado emissor, por julgar que o comunicador possui um nível de informação maior que o dele. Nesse aspecto, a conformidade irá funcionar, por meio de jornais, revistas, TV, internet, livros, etc. A possibilidade e o nível de confiança serão determinados por variáveis que incluem o receptor, o emissor e o ambiente, sendo que quando essa relação é estabelecida, o indivíduo tende a internalizar as informações recebidas, comportando-se conforme elas preceituam.

A influência de grupos de referência se dá na medida em que os indivíduos procuram agir conforme aquelas pessoas ou grupos sociais com quem se identificam. Desse modo, as representações de poder, prestígio e autoridade tendem a ter suas partes componentes separadas por e sob a ótica de outros indivíduos, que se conformam com essas partes. Esse tipo de influência é comum quando se respeita ou admira outra pessoa ou grupo social, como familiares, líderes religiosos, membros de um sindicato ou profissionais de uma empresa, etc.

4.3.1.2. Experiência de Milgran: obediência a autoridade

Para estudar os efeitos que uma autoridade pode causar em um indivíduo, o psicólogo americano Stanley Milgran montou em 1963 uma pesquisa na qual um voluntário era chamado de professor (“teacher”) e deveria ditar palavras a um aluno (“student”), que, por sua vez, precisava indicar palavras correspondentes.

A cada erro do “aluno”, o “professor” deveria administrar um choque elétrico no estudante, de forma que os choques iriam aumentando de intensidade a cada erro, podendo chegar a 450 volts, sendo que os “professores” eram informados de que essa intensidade poderia provocar a morte do ‘aluno’. Ocorre que o “aluno” era um ator que não sentia os choques, mas simulava sentir dor a cada choque e o “professor” não sabia disso.

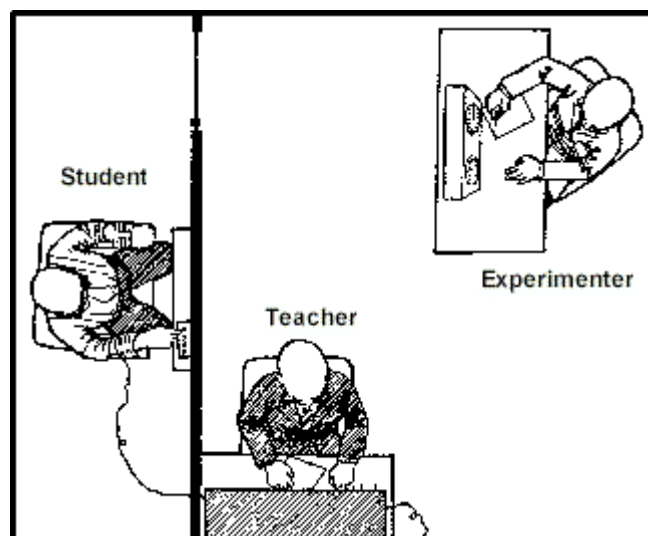


Figura 2 – Esquema da Experiência de Milgran

Fonte: <http://janela-indiscreta.blogspot.com/2004/01/os-perigos-da-obedincia-j-que-se-falou.html>

Contudo, mesmo acreditando que estava infringindo dor e expondo a perigo o “aluno”, os professores continuavam aplicando os choques elétricos sob a ordem do cientista (experimenter) – a autoridade – que acompanhava o experimento. Dessa forma, Milgran constatou que 65% dos “professores” chegaram à intensidade máxima (450 volts), medida que sabiam colocar em risco a vida do “aluno”. Além disso, todos os “professores” da pesquisa chegaram a aplicar pelo menos 300 volts, sendo que a intensidade dos choques variava de 15 a 450 volts.

Com esse experimento, Milgran procurou demonstrar que as pessoas tendem a obedecer à autoridade, independente da natureza da ordem. Assim, segundo a psicologia social, existe uma relação entre o indivíduo comum e aquele revestido de autoridade, sendo que o primeiro geralmente atende aos comandos do segundo.

Esse pensamento possibilita entender alguns fenômenos políticos e sociais ao longo da História, como o apoio da população a alguns regimes totalitários, como o Nazismo e o suicídio coletivo em 1978 de cerca de 900 membros da seita Templo do Povo, por ordem do líder Jim Jones.

Além disso, há implicações no nível das relações pessoais. Líderes políticos e religiosos locais, policiais, síndicos, superiores hierárquicos nas relações profissionais e até familiares em situação de ascendência (pais, irmãos mais velhos, maridos) modificam, modelam e estabelecem padrões de comportamento de outros indivíduos por meio de ordens explícitas ou não.

Em suma, os comandos de alguém em posição de autoridade têm grande influência sobre os sentimentos, pensamentos e ações de outros indivíduos.

4.4. A EXPERIÊNCIA DE HAWTHORNE

Em 1924, visando aferir a relação entre a intensidade da iluminação e a produtividade dos operários, uma fábrica de Hawthorne (distrito de Chicago, Estados Unidos) que atuava na montagem de relés para telefones (tarefas simples e repetitivas), encomendou uma pesquisa para que se identificasse a relação entre a intensidade de iluminação e a produtividade dos empregados. O responsável pela pesquisa, Elton Mayo, elaborou um experimento no qual os empregados eram divididos em dois grupos, em locais diferentes. O local de trabalho do primeiro grupo recebia um aumento na intensidade da iluminação, enquanto do segundo tinha diminuída a intensidade da luz. Esperava-se que se estudasse o quanto a iluminação influenciava a produção, mas no final do experimento verificou-se que em ambos os locais a produtividade havia aumentado.

Com isso, os pesquisadores concluíram que o fator psicológico atua de maneira acentuada na capacidade de produção, superando a capacidade física do indivíduo, que era tida como a principal até então.

Como os pesquisadores não queriam estudar o fator psicológico, partiram para uma segunda fase do estudo: após aferir a produção semanal dos funcionários, separou-se os mesmos em dois grupos distintos. O primeiro não tinha qualquer alteração no seu modo de trabalho, enquanto o segundo, no decorrer de dez períodos, passou por mudanças significativas, como criação e suspensão de intervalos e redução e ampliação de carga horária.

Ao se verificar a produção após cada alteração, verificou-se que em oito delas a produção aumentou, enquanto que em duas permaneceu estável. Destaca-se que a produção subia, tanto quando se aumentavam as horas trabalhadas, como quando se diminuía.

Assim, constatou-se que a produção não era modificada devido aos fatores ambientais, pois os mesmos, independentemente de serem “positivos” ou “negativos” levavam ao aumento de produção. Na realidade, ela era influenciada por fatores psicológicos, que respondem a estímulos externos.

Além disso, ao entrevistar os funcionários que participaram da pesquisa, descobriu-se que, no decorrer do estudo, eles se sentiram mais satisfeitos com o serviço porque passaram a ter um ambiente de trabalho mais descontraído e com uma supervisão mais branda, o que proporcionou a criação de amizades, o estabelecimento de lideranças e o desenvolvimento de

objetivos comuns. Isso levou a se acreditar que a forma como o indivíduo interage com o grupo e de como ele se sente nesse meio influencia no seu modo de agir e, conseqüentemente, produzir.

Assim, conclui-se que as ações humanas se apóiam nos valores e crenças estabelecidos pelo grupo e que elas são motivadas pela necessidade de reconhecimento, de aprovação social e de inserção no grupo.

5. O PROBLEMA DA EMBRIAGUEZ AO VOLANTE

A realidade do trânsito não é triste apenas em seu estado fático. A decepção aumenta ainda mais quando o cidadão, na tentativa de melhor entender a realidade em que vive, recorre a estudos estatísticos dos Órgãos responsáveis por tal complexo, onde acaba por perceber sua vergonhosa desatualização.

Os dados oficiais em nível nacional reportam-se ao ano de 2005. Dados mais recentes do Órgão executivo máximo de trânsito, o DENATRAN, dão conta que, em 2005, ocorreram 383.371 acidentes com vítimas, que resultaram em 26.409 mortos e 513.510 feridos.

Todavia esses dados são incompletos, pois alguns estados como Alagoas, Distrito Federal, Santa Catarina, Rio de Janeiro, São Paulo e outros, não informaram ou informaram parcialmente seu dados.

Além disso, não há um acompanhamento dos feridos. As mortes computadas pelos órgãos de trânsito são aquelas constatadas no local do acidente e é fácil deduzir que muitos dos feridos vêm a falecer dias após o acidente. Com isso, o DENATRAN passou a utilizar dois tipos de fonte para aferir o número de mortos no trânsito: uma colhida nos órgãos de trânsito (computam somente as mortes instantâneas ou ocorridas logo após o acidente) e outra disponibilizada pelo Ministério da Saúde. A primeira fonte indica 25.427 mortos em 2005 (último dado disponível), enquanto a segunda 34.381, uma diferença de 35%.

No que diz respeito aos acidentes envolvendo condutores embriagados, sabe-se que, na esmagadora maioria dos casos, esse condutor acaba morrendo ou fica ferido (é conduzido ao hospital) ou ainda foge do local do acidente, prejudicando a constatação do estado de embriaguez pela autoridade competente. Ou seja, os dados oficiais são subestimados, não retratando a realidade.

Desta forma pode-se afirmar que os dados estatísticos referentes a acidentes de trânsito no Brasil são incompletos e não retratam a realidade, principalmente no que diz respeito às mortes e aos acidentes envolvendo condutores embriagados.

Aqui serão demonstrados alguns números que, mesmo estimativos, desatualizados ou incompletos, servem como base para a estruturação de programas para redução de acidentes com vítimas.

5.1. RETRATO ESTIMADO NO BRASIL

Em busca de um retrato mais realista do estrago provocado pelos acidentes de trânsito, no Brasil, o Portal do Trânsito Brasileiro realizou pesquisa com base nos dados do ano 2000, que passamos a apresentá-los abaixo:

- *Brasil: 45 mil mortes/ano (incluindo óbitos após 24 horas dos acidentes, oficialmente são 26.000 mortes);*
- *376.589 feridos/ano;*
- *Mais de 1 milhão de acidentes/ano;*
- *Prejuízos materiais em mais de 2 bilhões de dólares;*
- *Prejuízos Sociais em mais de 2 bilhões de dólares;*
- *O Governo gasta em média R\$ 14.321,25 com vítima não fatal de acidente de trânsito;*
- *A cada 22 minutos, morre uma pessoa em acidente de trânsito;*
- *A cada 07 minutos acontece um atropelamento;*
- *A cada 57 segundos acontece um acidente de trânsito;*
- *75% dos acidentes são causados pelo homem, 12% por problemas no veículo, 6% por deficiências nas vias e 7% por causas diversas. Se considerarmos HOMEM-VEÍCULO-VIA como causa “homem”, são 93% do total;*
- *75% dos acidentes ocorrem com tempo bom, 68% nas retas e 61% durante o dia;*

- *Maior parte das vítimas de acidentes de trânsito tem menos de 35 anos;*
- *Acidente de trânsito é o segundo maior problema de saúde pública do País, só perdendo para a desnutrição;*
- *41% dos mortos em acidentes estão na faixa etária de 15 a 34 anos;*
- *377 mil acidentes com vítimas;*
- *60% dos feridos no trânsito ficam com lesões permanentes;*
- *Em 40 mil acidentes com veículos de duas rodas, aconteceram 24 mil mortes;*
- *No Brasil, a proporção é de 1 morto para 690 veículos, enquanto na França é para 3.000, Suíça 3.600, Alemanha 4.200, EUA 5.300, Japão 5.600 e Suécia 6.900.;*
- *44% dos mortos em acidentes de trânsito são em atropelamentos;*
- **Em 70% dos casos de acidentes com mortes, o fator álcool estava presente, mesmo sem configurar embriaguez.** (grifo nosso);
- *Trânsito - 3ª Causa Mortis do Brasil;*
- *55% de ocupação dos leitos hospitalares; (PORTAL DO TRÂNSITO BRASILEIRO, 2007)*

Como se pode verificar nos dados supra, em cerca de 70% (setenta por cento) dos acidentes com mortes a bebida alcoólica estava presente, ou seja, o álcool foi responsável por 31.500 (trinta e uma mil e quinhentas) mortes naquele ano. Com relação aos feridos, o quadro não deve ser diferente e, então, o álcool estaria presente em aproximadamente 280.000 (duzentos e oitenta mil) feridos/ano.

Por si só, os dados comentados no parágrafo anterior já demandariam um atuação firme e rigorosa por parte do Estado no combate à embriaguez ao volante. Todavia, o quadro é ainda mais estarrecedor: são mais de 1 milhão de acidentes por ano; 2 bilhões de dólares de prejuízo; o Governo gasta em média R\$ 14.321,25 por vítima não fatal no trânsito; o trânsito é a 3ª maior *causa mortis* do Brasil; e cerca de 55% dos leitos hospitalares são ocupados por vítimas de acidente de trânsito.

5.2. ACIDENTES NO ESPÍRITO SANTO

No Espírito Santo a realidade não é diferente. Em 2005, foram registrados 32.528 acidentes, dos quais resultaram 530 mortes e 13.410 feridos, conforme dados extraídos do Anuário 2005 do DETRAN-ES, site <http://www.detran.es.gov.br/default.asp>:

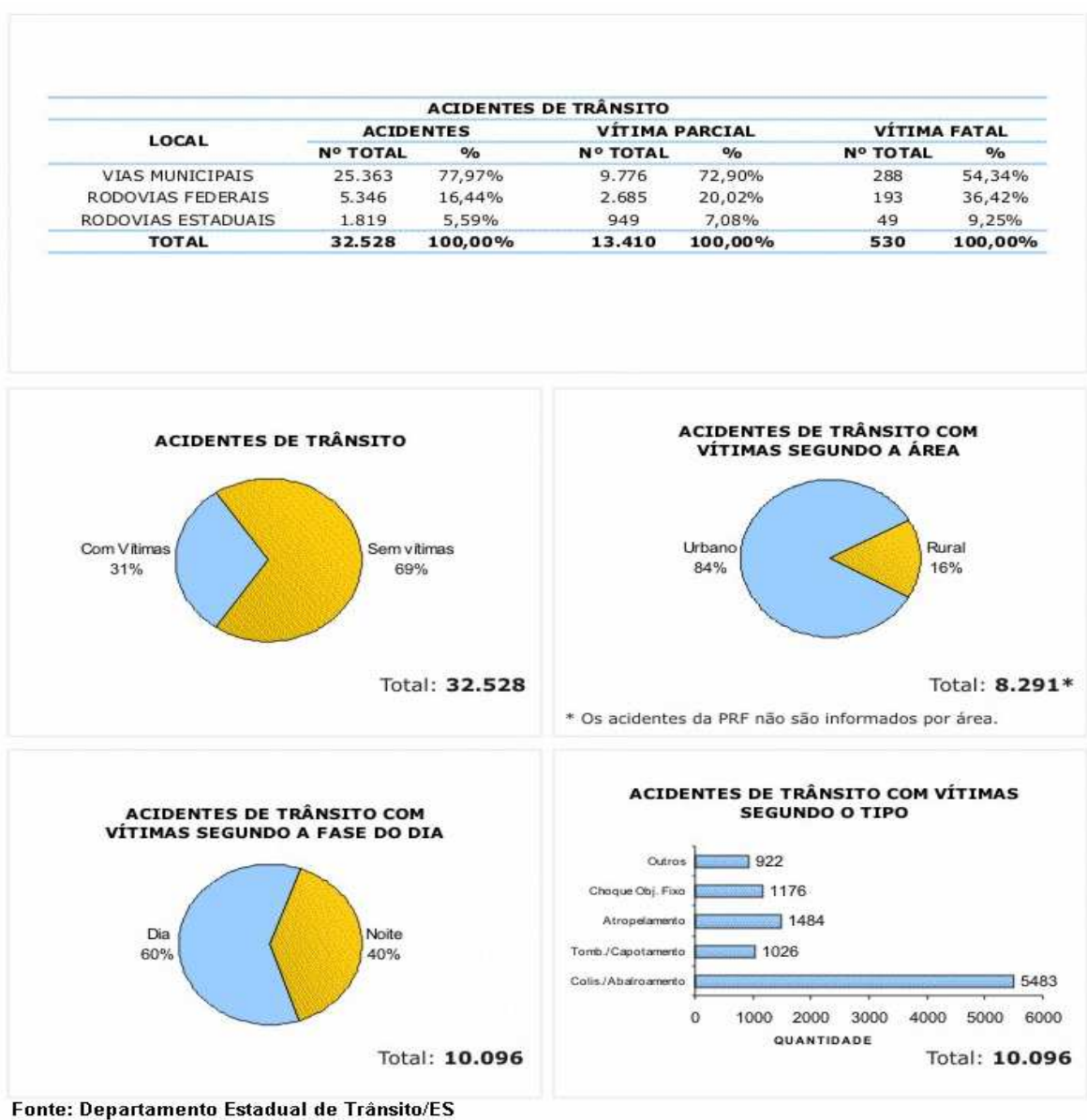


Gráfico 1 – Acidentes de trânsito no Espírito Santo em 2005

Fonte: Relatório Estatístico/2005 do DETRAN-ES

Assim, com base na amostra percentual de 70% indicado pela pesquisa do Portal do Trânsito Brasileiro, o Espírito Santo, em 2005, teria registrado cerca de 370 mortes com envolvimento de condutor embriagado.

Diante desse quadro, as autoridades de trânsito do Espírito Santo trataram de estudar um meio de coibir a condução de veículos por condutores em estado de embriaguez. Foi nesse contexto que surgiu o Projeto Madrugada Viva, que será apresentado em capítulo posterior.

6. A FISCALIZAÇÃO DA EMBRIAGUEZ AO VOLANTE

6.1. ASPECTOS LEGAIS

O parâmetro para se determinar a embriaguez alcoólica de uma pessoa encontra amparo no Art. 276 do CTB:

Art. 276 - A concentração de seis decigramas de álcool por litro de sangue comprova que o condutor se acha impedido de dirigir veículo automotor.
Parágrafo único - O CONTRAN estipulará os índices equivalentes para os demais testes de alcoolemia.

Nota-se que a medida estabelecida pelo CTB prevê a concentração de álcool em uma quantidade de sangue, o que dificultaria a fiscalização, haja vista ser o procedimento de extrair esse material de uma pessoa uma técnica que requer alguns cuidados que certamente inviabilizariam a submissão dos condutores suspeitos aos testes. Para contornar esse problema, a Resolução CONTRAN nº 206, de 20 de outubro de 2006, regulamenta o Parágrafo único do Art. 276, ao estabelecer a medida equivalente para o caso do teste de bafômetro (concentração de álcool por quantidade de ar):

Art. 1º A confirmação de que o condutor se encontra dirigindo sob a influência de álcool ou de qualquer substância entorpecente ou que determine dependência física ou psíquica, se dará por, pelo menos, um dos seguintes procedimentos:
[...]
II - teste em aparelho de ar alveolar pulmonar (etilômetro) que resulte na Concentração de álcool igual ou superior a 0,3mg por litro de ar expelido dos pulmões;
[...]

O momento em que o condutor suspeito de dirigir o veículo embriagado será submetido ao bafômetro é exposto no Art 277 do CTB:

Art. 277. Todo condutor de veículo automotor, envolvido em acidente de trânsito ou que for alvo de fiscalização de trânsito, sob suspeita de dirigir sob a influência de álcool será submetido a testes de alcoolemia, exames clínicos, perícia ou outro exame que, por meios técnicos ou científicos, em aparelhos homologados pelo CONTRAN, permitam certificar seu estado.

O §2º desse dispositivo (incluído pela Lei 11.275/2006) determina de que forma deve proceder o agente em caso de recusa do suspeito em se submeter aos exames previstos no caput desse artigo:

§ 2o No caso de recusa do condutor à realização dos testes, exames e da perícia previstos no caput deste artigo, a infração poderá ser caracterizada mediante a obtenção de outras provas em direito admitidas pelo agente de trânsito acerca dos notórios sinais de embriaguez, excitação ou torpor, resultantes do consumo de álcool ou entorpecentes, apresentados pelo condutor.

Quanto à natureza do descumprimento das normas, a embriaguez pode configurar infração administrativa, prevista no Art 165 do CTB, ou em crime, previsto no Art 306 da mesma Lei.

A infração configurar-se-á na simples conduta de o cidadão dirigir o veículo sob influência de álcool, desde que essa substância provoque alteração de comportamento que comprometa a capacidade de se conduzir um veículo, sendo que essa concentração foi estabelecida pelo Art. 276 do CTB. Assim, mesmo que o condutor guie seu carro atentando para as demais normas de trânsito, caso esteja acima do limite de seis decigramas de álcool por litro de sangue, estará incidindo no Art 165 do CTB:

Art. 165. Dirigir sob a influência de álcool ou de qualquer substância entorpecente ou que determine dependência física ou psíquica: (Redação dada pela Lei nº 11.275, de 2006)

Infração - gravíssima;

Penalidade - multa (cinco vezes) e suspensão do direito de dirigir;

Medida administrativa - retenção do veículo até a apresentação de condutor habilitado e recolhimento do documento de habilitação.

Já para configuração do crime previsto no Art 306, é necessário que, além de conduzir veículo sob influência de álcool, a pessoa exponha terceiros a dano potencial:

Art. 306. Conduzir veículo automotor, na via pública, sob a influência de álcool ou substância de efeitos análogos, expondo a dano potencial a incolumidade de outrem:

Penas - detenção, de seis meses a três anos, multa e suspensão ou proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor.

Admite-se como dano potencial a possibilidade concreta de determinada conduta ao volante provocar alguma ofensa à integridade física de terceiros. Dessa forma, um condutor que dirige

o veículo sob influência de álcool e avança um semáforo ou realiza manobra de deslizamento de pneus, ou ainda, efetua um “zigue-zague”, comete esse crime.

6.2. DIVERGÊNCIAS DOUTRINÁRIAS

Com o advento da Lei 9.053, de 23 de setembro de 1997 - CTB, diversos estudiosos do Direito Brasileiro passaram a analisar o que dispõe o Art. 277, que determina a submissão a testes de alcoolemia ou outro exame que, por meio técnico ou científico, em aparelhos homologados pelo CONTRAN, comprovem a suspeita de os condutores de veículos estarem sob a influência de álcool.

Sobre esse dispositivo, formaram-se várias opiniões controvertidas, pois há estudiosos do Direito que entendem ser o Art. 277 criador de obrigação para o indivíduo, bem como há outros que entendem que esse dispositivo não obriga o condutor a se submeter aos testes que possam comprovar a suspeita de estar sob influência de álcool. Os autores que têm esse segundo entendimento possuem as mais diversas justificativas, sendo que acreditar na não obrigatoriedade a se submeter a esses testes implicaria na legitimidade do condutor em se recusar a atender a ordem do agente.

Sobre esse entendimento, surgiram correntes jurídicas que divergem entre si quanto ao motivo pelo qual o condutor pode recusar-se a submeter-se ao teste do bafômetro. (i) Uma defende a legitimidade da recusa do condutor ao teste do sopro do bafômetro, porém o condutor sob suspeita de estar embriagado será conduzido a uma delegacia, para que se realizem outros testes. (ii) Uma outra corrente defende que o motorista sob suspeita de estar embriagado ao volante pode se recusar a soprar o bafômetro, haja vista que o dispositivo imperativo do Art. 277 do CTB “será submetido ao teste de alcoolemia” é destinado à autoridade de trânsito e seus agentes. (iii) Outra corrente, de maior destaque que as anteriores, alega que a obrigatoriedade do dispositivo legal é imposta ao condutor, porém tal dispositivo está eivado pelo vício da inconstitucionalidade, pois, embasados em princípios constitucionais alegam

que ninguém é obrigado a constituir prova contra si mesmo, ou que a submissão do infrator ao teste do bafômetro viola a intimidade dele, por expô-lo a uma situação constrangedora.

Em relação à primeira corrente, o condutor realmente não pode ser coagido fisicamente a soprar o bafômetro, mas há a imposição legal para que o faça, redundando sua recusa na possibilidade de o agente utilizar-se de outras provas em Direito admitidas para confeccionar o Auto de Infração. O exame pericial pelo método do bafômetro, assim como pelos demais métodos, não é absoluto, mas útil ao descobrimento da verdade real. Logo, a recusa do acusado em realizá-lo implicará na utilização de outras provas em Direito admitidas pelo agente de trânsito para confecção do Auto de Infração.

Estará ainda, o acusado, cometendo o crime de desobediência do Artigo 330 do Código Penal. No campo administrativo, restaria a autuação pelo Artigo 195 do CTB, pela desobediência da ordem legal de soprar o bafômetro.

No tocante à segunda corrente, é interessante observar Carlos Bettes, advogado especialista em trânsito e ex-presidente da JARI/DETRAN-PR:

De outra banda, surgem aqueles que, alardeando sua incompreensível repulsa à Administração Pública, entendem que o Código de Trânsito, ao prever que o condutor, naquelas circunstâncias, será submetido a testes de alcoolemia, estaria trazendo a obrigatoriedade do uso do bafômetro à autoridade e não ao suspeito. Questiono qual a alteração substancial que esse entendimento traria, no caso de o suspeito se recusar ao teste. Ora, se é obrigação da autoridade, trata-se de ato a ser praticado, de ofício, por ela. Daí, havendo oposição do fiscalizado quanto à prática desse ato de ofício, estaria configurado o crime de resistência. Portanto, da mesma forma o suspeito não passaria incólume pela sua tentativa de se furtar ao exame de alcoolemia. (BETES, 2007)

Quanto a essa corrente, corroboramos com o pensamento exposto acima, haja vista que pouca alteração prática decorreria de se acreditar que a obrigação é do agente e não do condutor. Assim, as medidas a serem adotadas pelo agente seriam as mesmas, ou seja, utilização de outras provas em direito admitidas para confecção do Auto de Infração, condução a uma delegacia, imputação do crime de desobediência e recolhimento do documento de habilitação.

É, de fato, na terceira linha de pensamento que encontramos maior estruturação jurídica para a recusa ao teste do bafômetro, sendo as hipóteses dessa linha dignas de maior atenção, haja vista que adentram a esfera de incidência das normas e princípios constitucionais sobre os direitos penal e administrativo. Os defensores dessa corrente preocupam-se com a dignidade da pessoa humana, com o direito ao silêncio, com a proibição da constituição de provas por meios ilícitos e com o cumprimento da assinatura do Pacto de São José da Costa Rica. Essas idéias, entretanto, são resultantes de uma interpretação extensiva de o cidadão não ser obrigado a constituir prova contra si mesmo (direito de presunção de não culpabilidade e não ser obrigado a depor contra si mesmo).

Carlos Bettes (2007), ao tratar do referido Princípio, afirma que “tal ‘princípio’ sequer possui redação expressa em nossa Constituição. Trata-se de mero desdobramento doutrinário do princípio da presunção de inocência, este sim com previsão no texto constitucional. Ora, se é fruto de entendimento doutrinário, por si só torna-se questionável.”

E continua o referido autor:

Além do que, tratar-se-ia de direito individual, contraposto ao interesse coletivo e, já que estamos em sede de discussão constitucional, vale então resgatar um dos objetivos fundamentais da República Federativa do Brasil, previsto no Art. 3º, Inciso IV da CRFB, que é promover o bem de todos. (BETES, 2007)

Em última análise, a máxima citada, de que ninguém é obrigado a produzir provas contra si mesmo, pode ser inserida nos direitos e garantias individuais por força do disposto no § 2º do Art. 5º da CRFB, tendo em vista que remonta ao Pacto de São José da Costa Rica², o qual o Brasil é signatário.

Art. 5º -

[...]

² Em 22 de novembro de 1969, a Convenção Americana sobre Direitos Humanos elaborou o Pacto de São José da Costa Rica, adotado no âmbito da Organização dos Estados Americanos, no qual foi criada a Corte Interamericana de Direitos Humanos. O Brasil assinou o Pacto apenas em 25 de setembro de 1992, no governo Collor, sendo sua promulgação feita pelo Decreto nº 678, de 06 de novembro de 1992.

§ 2º - Os direitos e garantias expressos nesta Constituição não excluem outros decorrentes do regime e dos princípios por ela adotados, ou dos tratados internacionais em que a República Federativa do Brasil seja parte.”

De fato, a Convenção Americana Sobre Direitos Humanos – Pacto de São José da Costa Rica – prevê garantias individuais de extremo valor para o Direito, como se observa em seu Artigo 8º, *in verbis*:

Art. 8º

[...]

2. Toda pessoa acusada de delito tem direito a que se presuma sua inocência enquanto não se comprove legalmente sua culpa. Durante o processo, toda pessoa tem direito, em plena igualdade, às seguintes garantias mínimas:

[...]

g) direito de não ser obrigado a depor contra si mesma, nem a declarar-se culpada.

[...]

Porém, a mesma Convenção utilizada nos exemplos daqueles que discordam da obrigatoriedade do uso do bafômetro, que reza garantias individuais fundamentais, apregoa, também, deveres às pessoas, de forma que todos contribuam para a manutenção de um sistema (a) de estrutura familiar, (b) comunitário e (c) humanitariamente forte, saudável e harmônico. Isso com o objetivo de que todos tenham direitos e que, principalmente, uns reconheçam os direitos dos outros, tomando o direito alheio como limitador natural ao seu próprio direito. Essas linhas encontram-se fundamentadas no Artigo 32, incisos 1 e 2 da referida Convenção, senão vejamos:

Art. 32

1. Toda pessoa tem deveres para com a família, a comunidade e a humanidade.

2. Os direitos de cada pessoa são limitados pelos direitos dos demais, pela segurança de todos e pelas justas exigências do bem comum, numa sociedade democrática.

Vê-se que a própria norma que garante direitos humanos fundamentais de um lado, os limita e restringe por outro, estando indubitavelmente certo que o fator limitador das garantias de uma pessoa é o limite imposto pelas garantias de outra, e ambas as garantias estão limitadas pela segurança de todos; pela justa exigência do bem comum.

Dessa forma, cabe ao Estado e à Administração Pública o dever de tutelar o interesse público e disciplinar o exercício das liberdades e direitos individuais, primando pelo bem-estar coletivo.

Percebe-se que estamos diante de colisão de direitos fundamentais, que pode ser equacionada por intermédio do Princípio da Proporcionalidade, segundo o qual o interesse público tem supremacia sobre o privado. Isso equivale dizer que entre o direito de um indivíduo de não ser obrigado a constituir provas contra si mesmo e a garantia da incolumidade pública, para a segurança da coletividade, esta deve ser a preferida.

Por fim, devemos considerar que não há nenhum Tratado ou Convenção Internacional, tampouco Lei que garanta ao indivíduo o direito de dirigir veículo automotor. Para que desempenhe essa atividade, é necessário, portanto, que atenda integralmente a algumas regras estabelecidas em leis e regulamentos.

Nessa linha, verifica-se que, para conduzir veículo automotor, é necessário que o motorista seja habilitado em categoria compatível com as características do veículo, obedecendo ao Art. 143 do CTB. Essa habilitação, no entanto, só é alcançada mediante a uma série de outras condições relacionadas no Art. 140 do CTB: saber ler e escrever, ser penalmente imputável e possuir carteira de identidade. Além disso, o candidato à habilitação deve submeter-se a exames que atestarão sua aptidão para dirigir, conforme o Art. 146 do CTB, ou seja, o indivíduo que deseja dirigir veículo automotor deve produzir provas contra si mesmo, quando tentar habilitar-se.

É importante destacar que o cidadão deve mostrar ao Estado, a qualquer tempo, que atende às condições para se dirigir veículo automotor. Assim, em determinados intervalos, o condutor deve se submeter novamente aos exames para comprovar que continua em condições de desempenhar essa atividade.

As condições que o Estado impõe para quem tem interesse em dirigir, entretanto, vão além das relativas ao processo de habilitação. É necessário que o condutor atenda a uma série de outras exigências, dentre elas, o de não dirigir embriagado. Além de cumprir essa norma, o motorista deve mostrar à autoridade de trânsito que a cumpre e a forma de fazê-lo é submeter-se aos testes de alcoolemia, como previsto no Art. 269, IX do CTB e o momento de isso se concretizar está estabelecido no Art. 277 do CTB: quando houver suspeita de que o condutor está embriagado, seja durante fiscalizações ou em atendimento a ocorrência de acidente de trânsito.

Em suma, para dirigir veículo automotor, o indivíduo deve aderir integralmente ao sistema estatal que regula o trânsito nas vias públicas, que exige, em determinados momentos, produção de provas para verificar se o condutor está apto para conduzir veículo automotor.

6.3. O PODER DE POLÍCIA

Os seres humanos já nascem com uma série de direitos que lhe são conferidos pelas Leis e pelas Constituições. Para que possa usufruir dessa gama de direitos, a pessoa deve fazê-lo de forma a não causar qualquer espécie de dano aos seus semelhantes. A liberdade que lhe é assegurada por Lei deve ser gozada em plena sintonia com os ditames impostos e tidos como normais e aceitáveis pela sociedade a qual compõe, de forma a não obstacular o interesse coletivo, podendo o Estado limitar o uso abusivo do exercício desses direitos, em função do interesse público.

Essa limitação imposta pela administração é elemento que todos os autores trazem à tona quando conceituam ou discorrem sobre poder de polícia, mas deve ficar bem clara a lição de Cavalcanti, na qual “o poder de polícia constitui limitação à liberdade individual, mas tem por fim assegurar essa própria liberdade e os direitos essenciais do homem”. Percebe-se facilmente que existe uma via de mão dupla, na qual o particular aceita a possibilidade de limitações ao uso de seus direitos, buscando que esses mesmos direitos sejam protegidos.

Sendo assim, os limites ao exercício da liberdade de ingerir bebida alcoólica correspondem à configuração de sua área de manifestação legítima, ou seja, da esfera jurídica da liberdade tutelada pelo Estado como sistema jurídico.

A Administração, representada pelo agente da autoridade de trânsito, não possui poderes para agir senão extraídos diretamente da lei, e como dito anteriormente, lei há nesse sentido, fornecendo ao agente da autoridade de trânsito, por meio do Art. 277 do CTB, subsídio para que possa submeter a pessoa que for flagrada conduzindo veículo automotor embriagada ao teste do bafômetro.

É através desse poder de polícia, aqui abordado em sentido estrito, ou seja, do ponto de vista da polícia administrativa, que o Estado pretende evitar um dano. Há a função de evitar um mal, que pode ser gerado pela ação imprudente do particular. Não se pode olvidar que o poder público, ao agir, pretende uma abstenção por parte do particular, de forma tal que ele deixe de conduzir, caso beba, ou deixe de beber, caso vá conduzir, sopesando o risco que correrá, caso opte por beber e conduzir.

6.4. O PAPEL DO ESTADO FRENTE À EMBRIAGUEZ NO VOLANTE

O legislador brasileiro estatuiu no Código de Trânsito Brasileiro (CTB) – Lei nº 9.503/97 – a obrigatoriedade de todo particular contribuir para a segurança do trânsito³, de modo que o somatório dessas contribuições proporcionaria o bem estar e a segurança coletivos. Instituiu em seu Artigo 277 a obrigatoriedade do sopro do bafômetro, não de forma aleatória, ao bel-prazer do agente, mas sob determinadas condições, tais como o envolvimento em acidente de trânsito ou ser alvo de fiscalização e encontrar-se sob fundada suspeita de estar conduzindo embriagado. Preocupou-se o legislador em regulamentar as condições e o uso de tais aparelhos por meio da resolução CONTRAN nº 206, de 20-10-2006, não restando dúvidas

³ CTB Art. 26 – Os usuários das vias terrestres devem: I – abster-se de todo ato que possa constituir perigo ou obstáculo para o trânsito de veículos, de pessoas[...].

sobre quem seria competente para aplicar o uso do bafômetro, nem como seria a aferição desse aparelho. Tudo isso visando à garantia de um procedimento justo e livre de falhas técnicas para o particular submetido ao teste.

Assim, deve se acreditar na obrigatoriedade em o condutor soprar o bafômetro. Não porque a autoridade simplesmente quer que assim seja feito, mas porque, com essa atitude, o cidadão estará cumprindo os preceitos legais instituídos no CTB e na própria Constituição Federal, contribuindo para uma sociedade mais justa e um trânsito mais seguro.

Por outro lado, cabe ao Estado, em caso de recusa do condutor em soprar o bafômetro, agir conforme os mecanismos legais, de modo que o infrator não saia impune por sua recusa, sob pena de o Estado ter de arcar com o ônus de cair em descrédito perante seus cidadãos, o que acarretaria um sentimento de impunidade na sociedade.

6.5. A LEGISLAÇÃO DE TRÂNSITO EM ALGUNS PAÍSES DO MUNDO E SUAS CONSEQÜÊNCIAS PRÁTICAS

Far-se-á um estudo comparado sobre as leis de trânsito de alguns países que permitem o consumo de álcool por condutores de veículos, assim como seus limites e penas, buscando, sucintamente, alguns parâmetros para enriquecer a presente pesquisa.

Para tanto, de modo a focar a análise, os dados serão catalogados a seguir em tabelas similares, a partir do modelo infra - referente à legislação brasileira, sendo então estabelecido um paralelo específico.

Tabela 1 – O álcool na legislação de trânsito brasileira

<p>Nível de tolerância para o consumo de álcool pelo motorista.</p>	<p>6 dg de álcool por litro de sangue. (art. 276, CTB).</p>
--	---

Existência de multa diferenciada de acordo com o nível de álcool.	Não, a multa tem um valor único, qualquer que seja o teor superior ao limite estabelecido (art. 165, CTB).
Obrigatoriedade do exame de alcoolemia (“bafômetro”).	Não acontece, porém o agente policial poderá utilizar-se de outros meios de prova para constatar a embriaguez (art. 277, CTB c/c Resolução 206/2006 CONTRAN)
Existência de previsão do crime de desobediência se houver recusa por parte do motorista em realizar o exame.	O CTB não prevê o crime de desobediência pelo condutor que se negar a realizar o teste, havendo divergência na doutrina quanto a existência do crime de desobediência previsto no art. 330 do CPB.
Penas previstas para o crime de homicídio no trânsito (mínima e máxima)	Detenção, de dois a quatro anos, e suspensão ou proibição de se obter a permissão ou a permissão para dirigir veículo automotor. Essa pena pode ser aumentada de um terço à metade em algumas situações específicas.
Penas previstas para o crime de conduzir veículo, na via pública, sob a influência de álcool ou substância de efeitos análogos (mínima e máxima).	Detenção de seis meses a três anos, multa e suspensão ou proibição de obter a permissão ou a permissão para dirigir veículo automotor.

Fonte: Código de Trânsito Brasileiro/ Código Penal Brasileiro

6.5.1. PORTUGAL

No Código da Estrada de Portugal (equivalente ao nosso CTB) existe a previsão, em seu art. 137º, de contra-ordenações (infrações) em três níveis: leves, graves e muito graves, sendo que a infração relativa a dirigir sob influência de álcool é mensurada de acordo com o nível de álcool constatado por meio do exame de alcoolemia. Detalhes abaixo na tabela:

Tabela 2 –Lei do álcool portuguesa

COM TAXA DE ÁLCOOL NO SANGUE (TAS)	QUALIFICAÇÃO SANÇÃO PRINCIPAL(COIMA/PENA)	SANÇÃO ACESSÓRIA (INIBIÇÃO DE CONDUZIR)
Entre 5 dg/l e 8 dg/l	Contra-ordenação grave/ Coima (multa) de \$ 250,00 a \$ 1.250,00 euros.	1 mês a 1 ano
Mais de 8 dg/l e até 11,9 dg/l	Contra-ordenação muito grave/ Coima (multa) de \$ 500,00 a \$ 2.500,00 euros	2 meses a 2 anos
Igual ou superior a 12 dg/l	Crime, com pena de prisão de até 1 ano ou multa de até 120 dias-multa	Fixada pelo juiz

Fonte: <hppt://www.portaldocidadao.pt/>

Esta graduação das penalidades de multa existente em Portugal, de acordo com o nível de álcool no sangue do condutor, mostra-se mais coerente do que o sistema adotado no Brasil, cuja penalização não considera se o condutor tenha bebido apenas o suficiente para atingir o nível alcoólico de 6 dg/L, já considerado como infração, ou se apresente acentuado teor alcoólico, a ponto de não conseguir se manter de pé. Aqui a infração é a mesma.

A tabela a seguir estabelecerá alguns parâmetros comparativos:

Tabela 3 – O álcool no código da estrada de Portugal

Nível de tolerância para o consumo de álcool pelo motorista.	5 dg de álcool por litro de sangue.
Existência de multa diferenciada de acordo com o nível de álcool.	Sim, de acordo com a Lei do Álcool, dependendo do nível alcoólico as contra-ordenações podem ser consideradas: graves, gravíssimas ou até crime
Obrigatoriedade do exame de	A realização do teste não é obrigatória, mas caso o

alcoolemia (“bafômetro”).	condutor se negue a realizá-lo, a autoridade policial irá aplicar-lhe a mais grave penalização prevista na Lei do Álcool.
Previsão do crime de desobediência na recusa por parte do motorista em realizar o exame.	Não ha, visto que quando o condutor se recusa a comprovar o seu real estado de embriaguez, ser-lhe-á aplicada, de pronto, a mais grave penalização prevista na Lei do Álcool.
Penas previstas para o crime de homicídio no trânsito (mínima e máxima)	No CE, não são previstos crimes de trânsito como ocorre no nosso CTB. Em Portugal, no caso de homicídio no trânsito, o julgamento ocorrerá de acordo com o Código Penal Português, assim como ocorria no Brasil até 1997.
Penas previstas para o crime de conduzir veículo, na via pública, sob a influência de álcool ou substância de efeitos análogos (mínima e máxima).	Se caracterizado crime, a multa poderá chegar a até 120 dias-multa, além da pena de prisão, que será de até um ano caso não haja lesão corporal ou a morte.

Fonte: Cássio Mattos Honorato, 2004.

Percebe-se que a legislação portuguesa é ainda menos tolerante que a brasileira no que tange à ingestão de álcool pelo condutor de veículo automotor, visto que o limite máximo permitido pela primeira é de 5 dg de álcool por litro de sangue, 16,6 % menor do que a concentração de até 6 dg/L considerada pelo CTB.

No Código da Estrada (CE) não é previsto o crime de desobediência para o condutor que se negar a realizar o exame de alcoolemia, pois o mesmo será penalizado no grau máximo da contra-ordenação se não comprovar por meio do exame o seu real estado de embriaguez. Este tipo de procedimento faz com que quase não exista em Portugal casos de pessoas que se neguem a realizar o exame, agilizando-se, assim, o trabalho dos policiais que têm a obrigação de proporcionar ao condutor suspeito a chance de comprovar a sua sobriedade por intermédio do teste do “bafômetro”.

A legislação brasileira, ao tratar da hipótese de recusa do condutor em realizar o teste do bafômetro, determina que o policial deverá constatar, ainda que por outro meio de prova, a embriaguez alcoólica do condutor, não sendo possível a constatação da infração pela simples inércia desse último.

Em Portugal existe ainda a proibição do condutor embriagado dirigir veículo no prazo de doze horas, após comprovada a contra-ordenação pela autoridade competente (art. 160º.1 do Código da Estrada). Caso esse não a cumpra, tipificado estaria o crime de desobediência qualificada, previsto no art. 160º.3 .

[...] Se o condutor do exame previsto no n. 1 do artigo anterior for positivo, o condutor deve ser notificado de que fica impedido de conduzir pelo período de doze horas, a menos que se verifique, antes de decorrido este período, que não está influenciado pelo álcool, através da contraprova ou novo exame por ele requerido. (Código de Estrada, apud HONORATO, 2004, p. 248)

O condutor que é flagrado dirigindo embriagado no Brasil também não poderá seguir viagem, muito embora o CTB não fixe lapso temporal para esse impedimento. A previsão legal é de que o veículo permanecerá retido até a apresentação de outro condutor habilitado (art. 165, CTB), logicamente não embriagado. Caso o condutor ainda embriagado, logo após o primeiro flagrante, insista novamente em conduzir o veículo na via pública, esse poderá ser novamente apenado à luz do CTB.

Retornando ao direito português, resta salientar que o CE prevê a penalidade de cassação da “licença de condução”, em seu art. 148º.1, nos seguintes casos:

Nos termos do art. 148º.1. do CE, poderá ser imposta a penalidade de cassação da carta ou da licença de condução, por decisão do tribunal competente: (1) quando, em face da gravidade da contra-ordenação praticada e da personalidade do condutor, este seja julgado inidôneo para a condução de veículo a motor; e (2) quando o condutor for considerado dependente ou com tendência para abusar de bebidas alcoólicas ou de substâncias estupefacientes ou psicotrópicas. (HONORATO, 2004, p. 243)

Observa-se nessa previsão do CE a preocupação em prevenir situações de risco causadas por eventuais alcoólatras que, segundo a lei portuguesa, não poderão permanecer com a licença de condução.

No Brasil, a cassação da CNH poderá ocorrer, entre outras hipóteses, no caso de reincidência específica da infração de dirigir embriagado no prazo de doze meses (art. 263, II CTB). As

infrações e os crimes do CTB, relacionados à ingestão de álcool pelo condutor, prevêm apenas as penalidades específicas de suspensão da CNH ou de proibição de obtenção da permissão ou habilitação para dirigir veículo automotor, não havendo menção expressa à cassação da CNH, muito embora, por meio de uma interpretação sistemática do CTB, possa abstrair-se entendimento que torne possível tal medida em nível judicial.

Em se tratando de crimes de trânsito, percebe-se que o CTB é mais amplo e evoluído do que a legislação portuguesa.

Em Portugal existe a previsão de apenas um crime de trânsito, que se configura com a ingestão de álcool em concentração superior a 12 dg por litro de sangue, ainda assim com a branda pena máxima de 1 ano de prisão. Esse tipo de crime, caso caracterizado no Brasil, poderia ser apenado com até 3 anos de detenção.

Por fim, diferentemente do que ocorre no Brasil, não existe em Portugal qualquer previsão específica acerca de eventuais homicídios e lesões corporais provocados na direção de veículo automotor, o que leva esses casos às generalidades do código penal português. Tal falta de previsão traz riscos no ato da adequação da conduta típica aos crimes de homicídio culposo ou doloso, o que pode distorcer a penalização de forma a torná-la branda ou exarcebada em demasia.

6.5.2. INGLATERRA

A pesquisa sobre os delitos de trânsito no direito inglês torna-se difícil, visto a base no sistema jurisprudencial (*common law*). Dessa forma, estarão sendo expostos os dados apresentados no estudo do professor Cássio Mattos Honorato sobre a legislação e a jurisprudência inglesa.

Tabela 4 – O álcool no direito inglês

Nível de tolerância para o consumo de álcool pelo	8 dg de álcool por litro de sangue.
--	-------------------------------------

motorista.	
Existência de multa diferenciada de acordo com o nível de álcool.	Não foram encontrados registros de níveis de penas diferenciadas de acordo com o nível de álcool no sangue do condutor embriagado, como ocorre no Direito Português.
Obrigatoriedade do exame de alcoolemia (“bafômetro”).	É obrigatório, sendo, inclusive, previsto o crime de desobediência para quem se negar a realizá-lo.
Existência de previsão do crime de desobediência se houver recusa por parte do motorista em realizar o exame.	Sim, com pena de até 6 (seis) meses de detenção, multa de até 5.000,00 libras e perda de 3 a 11 pontos para efeito de suspensão da Carteira de Habilitação Inglesa.
Penas previstas para o crime de homicídio no trânsito por direção perigosa ou embriaguez (mínima e máxima)	Mínimo de 2 (dois) e máximo de 10 (dez) anos, multa ilimitada - cujo valor é determinado pelo juiz, e penalidade de 3 a 11 pontos para efeito de suspensão da Habilitação.
Penas previstas para o crime de conduzir veículo, na via pública, sob a influência de álcool ou substância de efeitos análogos (mínima e máxima).	Pena de até seis meses de prisão, multa de até 5.000,00 libras e perda de 3 a 11 pontos para efeito de suspensão da Habilitação.

Fonte: Cássio Mattos Honorato (2004)/ Revista ADACmotorwelt, p. 42 (2005)

Dos países pesquisados, a Inglaterra é um dos que apresenta o nível mais alto de tolerância à ingestão de álcool por parte do motorista. Permite-se a ingestão de até 8 dg de álcool por litro de sangue, índice 33 % superior ao brasileiro, que é de 6 dg/L.

Em contrapartida, o Direito Inglês prevê com crime de desobediência a recusa em submeter-se ao exame do etilômetro e impõe, flagrante o estado de embriaguez do condutor, multas que podem chegar a 5.000,00 (cinco mil) libras esterlinas, o que equivale a R\$ 19.305,52⁴.

⁴ Cotação calculada em 17.05.2007 por meio do site: <<http://noticias.uol.com.br/economia/cotacoes/>>

Acerca do valor da multa no caso de dirigir sob a influência de álcool, analisando-se o art. 165 do CTB em conjunto com a Resolução 136 do CONTRAN, que fixou o valor previsto em UFIR no CTB, chega-se ao montante de R\$ 957,70, o maior previsto pela legislação de trânsito brasileira. Muito embora veemente seja a diferença econômica entre Brasil e Inglaterra, percebe-se que, ainda assim, o valor da multa no Brasil é vinte vezes menor do que na Inglaterra, o que nos faz concluir que o direito inglês prevê com severidade esse tipo de infração.

Observa-se também que na Inglaterra há previsão, assim como no Brasil, da especificidade do crime de homicídio causado no trânsito por condutor embriagado (pena de prisão que pode chegar até a 10 anos e multa ilimitada). Como já fora explanado anteriormente, tal previsão pode ser tida como uma evolução, visto que evita os riscos da adequação ao homicídio culposo ou ao doloso, o que pode distorcer a penalização de forma a torná-la branda ou exarcebada em demasia.

Sendo assim, ainda que estabeleça um índice de tolerância à ingestão de álcool pelo condutor maior do que o brasileiro, o direito inglês não pode ser tido como fraco e condescendente para com esse tipo de conduta, visto o rigor e o gravame da aplicação das sanções e verificação das provas, em sua maior parte, com conseqüências mais penosas do que as previstas no Brasil.

6.5.3. ALEMANHA

A Alemanha é conhecida mundialmente como um dos países que mais se ingere bebida alcoólica no mundo, sendo famosas suas inúmeras cervejarias. Sendo assim, talvez por influência desse mercado, o direito alemão, assim como o inglês, permite uma alta concentração de ingestão de álcool pelo motorista (8 dg/L), o que poderia denotar, de início, uma certa complacência à ingestão de álcool pelos condutores.

Tabela 5 – O álcool na legislação alemã

Nível de tolerância para o consumo de álcool pelo motorista.	8 dg de álcool por litro de sangue.
Existência de multa diferenciada de acordo com o nível de álcool no sangue.	Não existe diferenciação.
Obrigatoriedade do exame de alcoolemia (“bafômetro”).	O condutor que apresente sintomas de embriaguez é obrigado a realizar o teste.
Existência de previsão do crime de desobediência se houver recusa por parte do motorista em realizar o exame.	Sim, ele responderá por desobediência, previsto no §152 do Código Penal Alemão, e será conduzido até o Departamento Policial para a realização do exame de sangue (§81).
Penas previstas para o crime de homicídio no trânsito (mínima e máxima)	De acordo com o § 69 do Código de Trânsito Alemão, se o condutor causar morte ou lesão corporal a alguém, será autuado pelo §142 do Código Penal Alemão; A pena pode variar entre 30 dias e 15 anos de prisão, de acordo com o entendimento do juiz.
Penas previstas para o crime de conduzir veículo, na via pública, sob a influência de álcool ou substâncias de efeitos análogos (mínima e máxima).	A pena pode variar entre 30 dias e 15 anos de prisão, de acordo com o entendimento do juiz.

Fonte: Revista ADACmotorwelt, p. 42 (2005)

Iniciando a análise comparativa, percebe-se que o direito alemão assemelha-se muito ao inglês, tanto no que se refere à ingestão de álcool por condutor de veículo automotor quanto na severidade das penas impostas.

O teor tolerável de 8 dg/L, maior do que o brasileiro (6 dg/L), é compensado por uma justiça que atribui ao julgador uma alta dose de poder no ato da dosimetria das penas, podendo aplicar sanções privativas de liberdade que podem variar de 30 dias a 15 anos.

A legislação alemã, assim como a inglesa e a brasileira, faz previsão do crime de homicídio causado por condutor de veículo automotor embriagado, porém com uma peculiaridade. Como a pena possui uma variabilidade muito grande, de 30 dias a 15 anos, o juiz poderia, em tese, fazer uma maior distinção entre a gravidade do ocorrido, podendo levar em consideração nessa ponderação dados como a reincidência do condutor, seu comportamento no trânsito ou ainda o valor excedido do teor alcoólico.

Essa pena pode ainda ser aumentada, em até 3 anos, além da previsão de multa, caso o condutor não preste socorro à vítima, sendo ele o responsável ou não pelo acidente (§ 142, alínea (1), 2.).

No caso da recusa em realizar o exame de alcoolemia, a legislação alemã prevê não só o crime de desobediência, mas também a imediata condução coercitiva para coleta de sangue.

O §81 da Lei Processual Alemã prevê que extrações de sangue, entre outras ingerências corporais, são admitidas para a constatação de fatos importantes para o processo, mesmo sem o consentimento do acusado, prescrevendo que as mesmas serão procedidas por médico (do Departamento Policial), desde que não exista qualquer risco para a saúde do infrator. (MAGALHÃES GOMES FILHO, apud JOÃO FRANCISCO DE ASSIS, 2002).

Por fim, assim como nos outros países aqui comparados, o direito alemão prevê a possibilidade de perda definitiva da habilitação ao condutor embriagado. Porém, de modo peculiar, atrela essa penalidade ao envolvimento em acidente de trânsito e abandono do local (§ 69, alínea (2), 4.).

7. O PROJETO MADRUGADA VIVA

Imaginemos que em uma determinada fase da história de nosso País, ele fosse assolado por um grande mal que ceifa, subitamente, milhares de vidas todos os anos sem sequer dar sinais prévios de que acometerá as suas vítimas; que ponha em risco a saúde da coletividade; que suas conseqüências acarretem gastos enormes do erário na recuperação das vítimas, na compra de remédios, no empenho de pessoal de saúde, no pagamento de previdências aos aleijados ou seus dependentes; enfim, que cause milhares de faltas ao trabalho e que seja responsável por mais de 50% da ocupação dos leitos hospitalares.

Imaginemos agora que uma parcela significativa das vítimas desse mal possa ser salva por um projeto que, amparado por dispositivos legais, obrigasse os indivíduos a abrir mão de uma pequena parcela de seus direitos em prol da coletividade, o que poderia beneficiaria toda a sociedade. Essa contribuição individual seria indolor, sem custo econômico algum para o particular e nada vexatória, uma vez que todos estariam sujeitos a se submeter ao mesmo regime, sem distinção alguma.

Nesse caso hipotético, estaria sob tensão a saúde pública e a integridade dos particulares, derivada do princípio da dignidade da pessoa humana.

No exemplo acima é razoável a ponderação levada a cabo pelo legislador que, sopesando os direitos em conflito, deu maior prioridade àquele que resguarda o interesse da coletividade que, por sua vez, abarca cada um dos particulares.

Deveras, essa situação acima imaginada já existe, e chama-se trânsito. Conforme registrado no capítulo 5 desta monografia, estima-se que o trânsito brasileiro seja responsável por aproximadamente 45.000 mortes por ano; 376.500 feridos; prejuízos materiais e sociais de mais de 4 bilhões de dólares; segundo maior problema de saúde pública nacional.

Em 70% dos casos de acidentes com mortes, o fator álcool está presente, ou seja, em 31.500 mortes. Isso sem contabilizarmos o número de feridos e aleijados, que vão muito além.

A partir desse problema e sem perder essas idéias é que se pensou em criar um Projeto que pudesse diminuir a quantidade de acidentes de trânsito e, conseqüentemente o número de pessoas mortas e feridas.

7.1. CRIAÇÃO E DESENVOLVIMENTO

Em 2004, ao assumir a Diretoria do DETRAN-ES, o Promotor de Justiça Evaldo Martinelli imbuuiu-se de implementar medidas que visassem reduzir o número de mortos e feridos no trânsito. Para alcançar esse objetivo, era necessário diagnosticar quais as principais causas dos acidentes com vítimas e ele concluiu que grande parte deles envolviam velocidade superior a permitida pela via e/ou embriaguez.

Para imobilizar a primeira, incentivou a instalação de equipamentos medidores de velocidade, o que bastou.

Quanto à embriaguez, entretanto, verificou que havia vários projetos de educação que incluíam essa questão: eram distribuídos panfletos e eram pagas propagandas em jornais e TVs, que divulgavam os riscos de se dirigir sob influência de álcool. Esses mecanismos, entretanto, não estavam se mostrando eficazes, pois não eram capazes de reduzir o número de pessoas embriagadas que assumiam direção de veículos e, conseqüentemente, não diminuía a enorme quantidade de vítimas de acidentes de trânsito envolvendo condutor alcoolizado.

Era necessário então, utilizar outra ferramenta para provocar mudança de comportamento na população. Segundo o Promotor Evaldo Martinelli, a educação só causaria mudança no nível do pensar do indivíduo, não trazendo conseqüências para sua forma de agir. O ex-Diretor do DETRAN-ES afirma que “quando o indivíduo tem o conhecimento, mas não age de acordo com esses princípios, só a punição pode modificar sua ação”. Nesse contexto, seria imperioso utilizar mecanismos legais para impor sanções aos condutores que, mesmo sabendo ser uma

conduta ilegal e perigosa dirigir veículo automotor sob influência de álcool, insistiam em fazê-lo.

O Diretor do DETRAN-ES, então, passou a pesquisar por programas de segurança de trânsito em outros estados do país, para que pudesse implementá-los no Espírito Santo. Na procura, descobriu que não havia experiência de projetos que atuassem exclusivamente na repressão de condutores alcoolizados. Essa deficiência, entretanto, não impediu que se elaborasse plano de ação que visasse a punição desses infratores.

Para implementar um projeto que tinha como objetivo a punição de infratores (considerando que a infração em tela era de certa forma aceita pela sociedade) e que carecesse de um pessoal treinado, equipado e legalmente competente para exercer essa função, era preciso que o DETRAN-ES dispusesse de agentes para executá-lo. Para tanto, foi mantido contato com o BPRv/PMES – que já atuava como agente do DETRAN-ES – com a finalidade de contar com sua parceria.

Assim, foi criado no início de 2004 um projeto com esse fim, no qual o DETRAN-ES e o BPRv/PMES dividiam atribuições e funções na fiscalização de condutores embriagados.

A princípio, o projeto não possuía nome, mas logo a imprensa capixaba associou as ações à campanha “Vida Urgente”, que foi criada e implementada no Rio Grande do Sul por uma mãe de vítima de acidente de trânsito que criou uma Fundação para, através, da conscientização, tentar minorar os acidentes de trânsito com vítimas, especialmente entre os jovens. Uma das ações dessa campanha chama-se “Madrugada Viva” e consiste na abordagem por jovens de freqüentadores dos “points” das principais cidades do Rio Grande do Sul. No programa, os jovens que são voluntários para atuar na campanha tentam, por meio da conversa, conscientizar os jovens que se divertem nos bares e boates sobre os perigos de se beber e dirigir.

Como o “Madrugada Viva” gaúcho era uma ação com bastante visibilidade e credibilidade, os órgãos envolvidos no Projeto do Espírito Santo aceitaram o apelido conferido pela imprensa e optaram por utilizar o nome dessa campanha em um projeto que visava diminuir o número de pessoas que dirigem veículo após ingerir bebida alcoólica, ainda que a versão capixaba tivesse caráter punitivo.

A idéia do DETRAN-ES e do BPRv/PMES era a de se realizar “blitz” em locais, horários e dias da semana com maior numero de ocorrências de acidentes de trânsito com vítimas envolvendo condutores embriagados. Ao se constatar a embriaguez do condutor, o policial deveria lavrar Auto de Infração de Trânsito com fulcro no Art. 165 do CTB e adotar as medidas administrativas decorrentes desse dispositivo: recolher documento de habilitação e reter o veículo até apresentação de condutor habilitado.

Inicialmente, porém, o Projeto se deu de forma educativa, pois, ao ser constatada a embriaguez, o condutor não era autuado, mas apenas orientado a entregar a direção do veículo à pessoa que estivesse em condições de conduzi-lo. Essa medida visava legitimar as ações punitivas que seriam adotadas numa fase seguinte. Isso porque como era comum e até tolerado pela sociedade que um indivíduo, após ingerir bebida alcoólica, dirigisse um veículo, caso as ações de fiscalização surgissem repentinamente, não demonstrariam a finalidade do Projeto, que é a de preservar a vida. Pelo contrário, poderiam ser comparadas às muitas outras existentes e causariam repercussão negativa na sociedade devido a suas rigorosas sanções e a impor limites a hábitos já consolidados na população.

Dessa forma, a fase educativa do Projeto Madrugada Viva não visava reduzir o número de acidentes (e não reduziu), mas era uma preparação para a fase punitiva, na qual deveriam ser adotadas as medidas legais, caso fosse constatado que um indivíduo embriagado conduzia veículo automotor durante as ações de fiscalização.

Com o inicio da fase punitiva (essa com o escopo de provocar queda na ocorrência de acidentes de trânsito com vítimas), surgiram uma série de problemas: profissionais do Direito passaram a questionar a legalidade das ações policiais, infratores desacatavam policiais e precisavam ser detidos, a imprensa passou a cobrar posicionamento do DETRAN-ES e do BPRv/PMES sobre o assunto, dentre outros contratemplos.

Essas questões, porém, foram sendo superadas na medida em que surgiam os primeiros dados sobre as ações de fiscalização e os números sobre a redução do número de acidentes. Também contribuiu para amenizar as pressões a edição da Lei 11.275/2006, que inseriu o parágrafo segundo no Art. 277 do CTB, levando ao texto da Lei Central a possibilidade de se obter a comprovação da embriaguez por outros meios em Direitos admitidos, quando da recusa do

condutor em se submeter aos testes de alcoolemia. Por fim, a demonstração por parte dos principais atores do Projeto de que ele iria continuar mostrou força do Estado e deu credibilidade às ações desenvolvidas.

O Projeto, entretanto, não se limita às ações de fiscalização. De maneira complementar, são veiculados na mídia campanhas educativas, além da distribuição de folhetos e da realização de palestras em escolas e faculdades.

Em pesquisa realizada em Maio/2007 e encomendada pelo DETRAN-ES, foi constatado que o Madrugada Viva conta com aprovação total de 86,7% da população.

8. O IMPACTO DO PROJETO MADRUGADA VIVA NA SOCIEDADE CAPIXABA

Para entender como o Projeto Madrugada Viva é percebido pela sociedade capixaba, é forçoso descrever o contexto do público ao qual o Projeto se destina. Segundo pesquisa do DETRAN-ES em Julho/2005, há um panorama social de apreensão, ansiedade e ceticismo, especialmente entre os jovens, público-alvo do Madrugada Viva. Tais sentimentos seriam causados pela sensação de insegurança instalada na sociedade, em boa medida devido aos altos índices de violência e confiança na impunidade. Além disso, os jovens mostram-se inseguros quanto à inserção social e à realização profissional, preocupações causadas pelos hábitos cada vez mais individualistas das pessoas e pelo concorrido mercado de trabalho.

Além da violência, o trânsito também aparece como fator que desencadeia sentimentos de perturbação e indiferença nos jovens acerca das situações e dos eventos que compõe a realidade na qual se inserem. O trânsito é tido como problema em duas dimensões: como fluxo intenso de veículos que atrasa e estressa os usuários das vias e como causador de acidentes, que geram danos e provocam vítimas fatais e parciais.

Ainda segundo a pesquisa, nesse panorama, o lazer é uma “válvula de escape”, um mecanismo para se libertar dos problemas cotidianos, ainda que momentaneamente. As pessoas tendem a perceber o lazer como o momento de serem compensadas pelos esforços de suas atividades cotidianas.

A bebida se faz presente em boa parte desses momentos, pois 75,8% dos entrevistados na pesquisa do DETRAN-ES em Maio/2007 afirmaram que consomem bebidas alcoólicas quando saem à noite para bares e boates da Grande Vitória. Constata-se ainda que 37,5% das pessoas que dirigem à noite responderam que nem sempre se encontram em condições de dirigir após beber nos momentos de lazer. Considerando que os jovens muitas vezes têm dificuldade de perceber ou mesmo de admitir que o consumo de álcool os torna inaptos a conduzir veículo automotor, acredita-se que um percentual maior de pessoas dirige com sintomas de embriaguez.

Além disso, não apenas os jovens, mas a sociedade de maneira geral tende a reprovar restrições a seus hábitos, principalmente quando se trata de lazer. Dessa forma, ações meramente restritivas como fechamento de bares em determinado horário para se prevenir

atos criminosos ou anti-sociais são criticadas pelos entrevistados. Nesse contexto, as ações educativas têm maior aprovação entre o público, que não julga os projetos pela sua eficácia, mas pelo grau de restrições que eles impõem.

Por fim, nota-se que as pessoas procuram encontrar argumentos que legitimem suas vontades. As que teriam sua rotina de lazer perturbada com o fechamento de bares em determinado horário argumentam que a medida traria desemprego ou privilegiaria áreas nobres da cidade. As que dirigem embriagadas são contra o teste do bafômetro, pois isso seria uma violação de um direito fundamental de “não produzir provas contra si mesmo”.

Portanto, o contexto social que o Projeto Madrugada Viva se insere com o propósito de provocar mudança de comportamento é ambíguo, contraditório e resistente a medidas restritivas.

8.1. DADOS DAS FISCALIZAÇÕES

Durante a execução do Projeto Madrugada Viva, que se iniciou em Agosto de 2004, 48.292 condutores foram abordados nas ações de fiscalização na Região Metropolitana da Grande Vitória, sendo que, desse total, 9.887 foram submetidos aos testes de alcoolemia, por serem considerados suspeitos de dirigirem veículo automotor sob influência de álcool. 23,55% dessas suspeitas foram confirmadas, o que ocasionou a lavratura de 2.815 autos de infração e o mesmo número de documentos de habilitação recolhidos devido os condutores incidirem no Art. 165 do CTB.

Nota-se que nos primeiros dezessete meses de execução do Projeto Madrugada Viva (Agosto/2004 a Dezembro/2005), a relação entre constatação e suspeita de embriaguez era de 37,45%, sendo que esse percentual caiu para 26,88% no ano de 2006 e atingiu a marca de 23,55 % nos onze primeiros meses de 2007. Tal fato se deve à preocupação do Projeto em abordar grande número de condutores, de forma que as ações se tornem mais visíveis e seus efeitos colaterais possam influenciar no comportamento das pessoas que são paradas pelos agentes, permitindo que as conseqüências das ações ultrapassem o fim imediato de reprimir o condutor que dirige sob influência de álcool. Dessa forma, um maior número de condutores é

abordado, o que aumenta também as situações em que os agentes consideram que há suspeita de o condutor estar dirigindo sob influência de álcool. O número de carteiras recolhidas não acompanha essa proporção, pois a queda percentual na relação entre testes de alcoolemia e constatações de embriaguez representa a diminuição no consumo de álcool dos condutores que trafegam na Região da Grande Vitória entre às 00:00h e às 06:00h.

A tabela abaixo expõe esses números:

Tabela 6 – Resultado das ações de fiscalização do Projeto Madrugada Via na Grande Vitória

Resultado da Campanha na Grande Vitória			
Período	Abordagens	Testes de Bafômetro	CNH's Apreendidas
Agosto/04 até Dezembro/05	17.151	3.132	1.173
Janeiro/06 até Dezembro/06	7.112	1.540	414
05/01/07 até 08/12/07	24.029	5.215	1.228
Total	48.292	9.887	2.815

Fonte: <http://www.detran.es.gov.br/default.asp>

Ainda que na Região da Grande Vitória as ações de fiscalização têm sido intensas desde Agosto/2004, o Projeto Madrugada Viva passou a ser executado no interior do Espírito Santo no ano de 2006, porém de forma ocasional, diferentemente do que ocorre na Capital, onde as ações são executadas de forma sistemática. Além disso, no interior do estado, o Projeto Madrugada Viva ainda possui caráter educativo, sendo que em algumas ações o condutor suspeito de dirigir sob influência de álcool não é submetido ao teste do bafômetro, mas aconselhado a confiar a direção a uma pessoa que esteja em condições psíquicas de conduzir um veículo automotor. Dessa forma, a relação entre confecção de autos de infração por embriaguez e número de abordagens é de apenas 0,19 %, enquanto que na Grande Vitória esse percentual é de 5,82%. A tabela abaixo relaciona os dados das ações no interior do Espírito Santo.

Tabela 7 – Resultado das ações de fiscalização do Projeto Madrugada Via na Grande Vitória

Resultado da Campanha no Interior do Estado				
Local	Período	Abordagens	Testes de Bafômetro	CNH's Apreendidas
Afonso Cláudio	19/10/07 até 10/11/07	1.669	---	---
Alegre	06/06/07 até 09/06/07	1.746	190	24

Aracruz	05/01/07 até 06/10/07	2.992	30	7
Baixo Guandú	06/07/07 até 07/07/07	339	---	---
Cachoeiro de Itapemirim	31/03/06 até 19/12/06	21.937	---	15
Cachoeiro de Itapemirim	25/05/07 até 08/12/07	7.217	224	31
Colatina	31/03/06 até 25/11/06	14.949	20	11
Colatina	20/04/07 até 08/12/07	5.743	53	31
Conceição da Barra	05/01/07 até 16/02/07	1.890	---	---
Domingos Martins	22/06/07 até 10/11/07	3.964	65	18
Guarapari	10/06/06 até 17/07/06	4.265	---	17
Guarapari	12/01/07 até 13/10/07	3.552	3	1
Guaçuí	01/06/07 até 29/09/07	4.010	---	---
Itapina	01/06/07 até 02/06/07	800	---	---
Jaguareé	29/06/07 até 01/12/07	1.817	2	---
Linhares	23/06/06 até 25/11/06	7.330	---	---
Linhares	12/01/07 até 16/09/07	5.291	132	17
Marataízes	01/06/07 até 02/06/07	550	---	---
Marechal Floriano	29/06/07 até 30/06/07	306	119	23
Nova Venécia	20/04/07 até 08/12/07	3.112	---	---
Pedro Canário	06/07/07 até 07/07/07	1.300	---	---
Piúma	29/06/07 até 30/06/07	463	---	---
Santa Leopoldina	13/04/07 até 15/04/07	2.060	37	17
Santa Maria de Jetibá	04/05/07 até 21/07/07	2.125	---	---
Santa Teresa	03/08/07 até 05/08/07	516	---	---
São Gabriel da Palha	11/05/07 até 01/12/07	1.206	8	8
São Mateus	28/07/06 até 25/11/06	11.940	---	1
São Mateus	05/01/07 até 03/11/07	5.821	18	14
São Roque do Canaã	21/09/07 até 22/09/07	754	---	---
Venda Nova do Imigrante	11/05/07 até 13/10/07	2.874	14	2
Vila Valério	01/06/07 até 02/06/07	1.400	---	---
Total		125.204	917	237

Fonte: <http://www.detran.es.gov.br/default.asp>

8.2. RESULTADOS ALCANÇADOS

Durante os 10 meses que antecederam a campanha (01 de agosto de 2003 a 30 de junho de 2004), o BPRv/PMES havia registrado 21 (vinte e uma) mortes, ocorridas no período de 00:00 às 06:00h dos fins de semana, na Região Metropolitana da Grande Vitória (RMGV). No período de 01 de agosto de 2004 a 30 de junho de 2005, com efetiva campanha, realizando

operações em todos os fins de semana, o número de mortes caiu em 43%, ou seja, de 21 para 12, e continuou caindo nos dez meses subsequentes (01 julho de 2005 a 30 de junho de 2006) para 05 mortes, ou seja, houve uma redução de 76,19%, se comparado com o período anterior à campanha, conforme dados colhidos no DETRAN-ES, conforme abaixo:

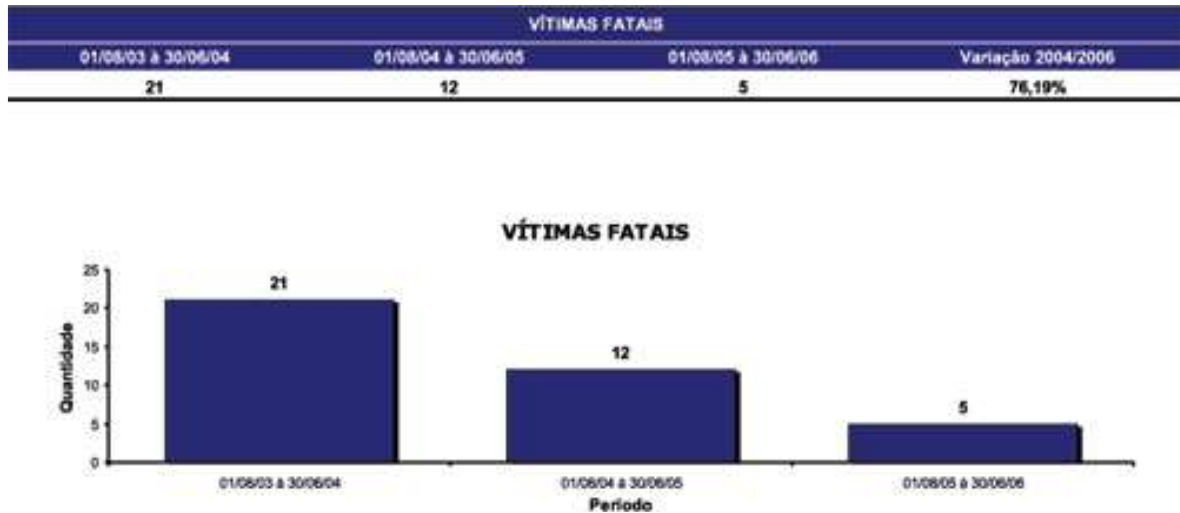


Gráfico 2 – Comparação no número de vítimas fatais em 2005 e 2006
 Fonte: DETRAN-ES (disponível em: <<http://www.detran.es.gov.br/default.asp>>)

Diante disso e apesar da precariedade dos dados disponíveis nos órgãos oficiais, é notório que a redução no número de vítimas fatais coincidiu com o período de execução do Projeto. Não há outro fenômeno ocorrido a partir de 2004 que possa justificar esses números. Pelo contrário, a frota de veículos no Espírito Santo aumentou 8,8% de 2004 para 2005, segundo dados do DENATRAN. Há de se destacar ainda que não houve apenas uma redução no número de vítimas fatais, mas percebe-se que existe uma tendência de queda, pois houve redução acentuada em dois anos consecutivos.

8.3. PERCEPÇÃO SOBRE O PROJETO MADRUGADA VIVA

Para verificar se houve mudança de comportamento da população capixaba por influência do Projeto Madrugada Viva, além de se determinar os dados de fiscalizações e de se comparar o

número de acidentes registrados no período anterior e posterior à execução do Projeto, é necessário investigar qual a percepção do público em relação às campanhas e às ações de fiscalização que integram o Projeto Madrugada Viva.

Para se determinar a percepção, esse estudo valeu-se de pesquisas encomendadas pelo DETRAN-ES junto à “Enquet – Pesquisas e Gestão da Informação”. As pesquisas são qualitativas e apontam números acerca das várias atividades que integram o Projeto.

Além de conhecer a percepção do público acerca da Madrugada Viva, a análise das pesquisas em tela proporcionará estabelecer tendências, mediante comparação dos dados obtidos em Março/2004 e em Maio/2007, um intervalo de três anos, em que a forma de execução do Projeto foi modificada e seus efeitos, conseqüentemente, alterados.

O primeiro dado importante é sobre o conhecimento da população acerca do Projeto Madrugada Viva, que vem aumentando. Em Maio/2007, 74,7% disseram saber do que se trata o Projeto, enquanto que em 2004 esse número era de menos que a metade (43%). Isso demonstra que o público vem absorvendo a existência da Madrugada Viva e que esse Projeto se faz cada vez mais presente na consciência da população capixaba.

A forma como as pessoas tomaram conhecimento do Projeto também foi modificada após três anos de execução. Apesar de “TV” e “Jornal” permanecerem como as principais respostas, houve um aumento expressivo com as fontes “Blitze” e “Amigos”, o que demonstra que as ações de fiscalização tiveram um peso maior e o Projeto atingiu uma posição na qual os meios informais de comunicação (“Amigos”) superaram alguns dos mecanismos intencionais dos responsáveis pela sua execução. Isso porque 22,5% dos entrevistados em Maio/2007 afirmaram ter conhecido o Projeto por meio de amigos, ultrapassando aqueles que disseram ter sabido da Madrugada Viva pelo rádio ou por folhetos, enquanto que em 2004 apenas 2% responderam que conheceram o Projeto por meio de amigos.

O gráfico abaixo ilustra essa evolução:

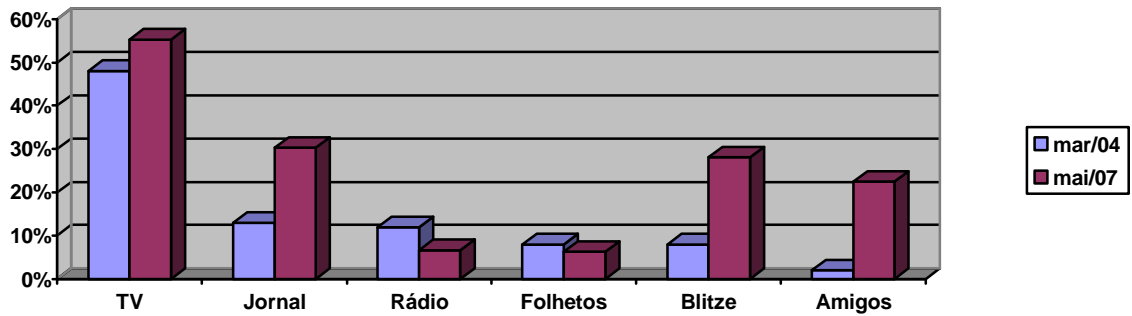


Gráfico 3 – Forma de conhecimento do Projeto Madrugada Viva em 2005 e em 2007

Fonte: Pesquisas “Enquet” encomendada pelo DETRAN-ES

Outro aspecto a ser destacado é quanto à aprovação do Projeto Madrugada Viva. Em Março/2004, quando as ações eram educativas e não tinham caráter punitivo, 93% dos entrevistados aprovavam totalmente o Projeto, enquanto que em Maio/2007, após três anos de ações punitivas, a Madrugada Viva teve sua aprovação total reduzida para 86,7%.

Apesar na queda da aceitação, 33,1% dos entrevistados em Maio/2007 afirmaram que uma ação implantada pelo DETRAN-ES que poderia reduzir o número de acidentes seria “intensificar as blitz juntamente com o teste do bafômetro nas saídas de bares, restaurantes e boates”. Nenhuma outra sugestão obteve tantas respostas como essa. “Intensificar as campanhas educativas/preventivas” foram sugeridas por apenas 18,6% dos entrevistados.

Isso mostra que a população acredita que a punição é a melhor forma de se modificar o comportamento daqueles que bebem e dirigem.

A pesquisa realizada em Julho/2005 por meio de grupos de discussão, também indica isso, o que chega a ser paradoxal. Por um lado, os jovens acreditam que somente campanhas educativas não bastam para resolver o problema da embriaguez ao volante: é preciso haver punição, como transcrito abaixo:

“Apesar de ser educativo, a Madrugada Viva não resolveria nada sem punição”

“É educativo, mas a única forma para educar o brasileiro é pegando no bolso. Brasileiro não aprende nada se não mexer no bolso dele”

Por outro lado, os entrevistados são desfavoráveis a medidas que imponham restrições a seus próprios hábitos. Eles afirmam que conhecem seus limites e sabem distinguir quando podem dirigir um veículo com responsabilidade mesmo sob influência de álcool.

“Eu acho que a bebida na direção é problema para quem não sabe usar... eu ralei pra caramba para ter o meu carro, então eu saio e bebo mesmo, mas eu sei o meu limite, eu sei quando eu tenho que parar para poder voltar para casa em segurança. Mas tem muita gente irresponsável que passa dos limites...”

“O permitido é 6mg de álcool por litro de sangue, mas isso não deixa ninguém doido não”.

Assim, percebe-se que o público aprova o objetivo do Projeto, mas não gosta de ser alvo da fiscalização. Há uma dificuldade em as pessoas que bebem e dirigem se sentirem como potenciais causadoras de acidentes de trânsito. A fiscalização seria uma medida muito boa, mas para “terceiros irresponsáveis”.

Os depoimentos abaixo sintetizam esse sentimento:

“Eu sou a favor do projeto, apesar de beber, o que eu sou contra é o tal do bafômetro. Cada organismo é diferente e sente o efeito do álcool de um jeito. Então, não é porque marcou lá que eu bebi sei lá quantos miligramas que eu não tenho condições de dirigir”

“Eu acho que aumentar as blitz vai causar muito transtorno para quem anda certo”

Essa diferenciação entre o “eu” e o “outro” também é verificada nas respostas ao questionário elaborado pelo autor deste trabalho e que ouviu jovens em bares de Vitória.

Enquanto 75% dos respondentes afirmaram que sua mudança de comportamento em relação ao Projeto Madrugada Viva é consequência do “medo da punição”, um número consideravelmente maior (90%) acredita que os outros modificaram seu comportamento por medo da punição. Ou seja, as pessoas tendem a achar que elas podem ser conscientizadas, enquanto que as outras pessoas não teriam essa capacidade.

Argumentam ainda que as campanhas educativas não ficam na memória e que somente aquelas com imagens chocantes é que causam algum impacto nas pessoas.

Além disso, os entrevistados indicam alguns fatores que comprometem a imagem ou a eficácia do Projeto: corrupção, impunidade, previsibilidade do local das blitzes e indústria de multas praticada pelo DETRAN-ES.

“Se o governo usasse o dinheiro que arrecada no DETRAN para consertar as estradas e fazer melhorias, os problemas estariam resolvidos... mas eles só querem é encher os próprios bolsos.”

“As blitz acontecem sempre nos mesmos lugares, então é fácil escapar delas.”

“Como eu não sou da turma do poder, eu tento me virar de outras maneiras. Tem sempre um jeitinho de escapar”

“O DETRAN não educa, ele só multa”

“O projeto não é para todos porque filho de gente importante só toma multa e olhe lá... tem uns que são parados, caindo de bêbados, falam que são filhos de um ou sobrinhos de outro, e seguem em frente numa boa, sem nada acontecer.”

Enfim, as pessoas conseguem verificar os problemas das instituições, o perigo de se beber e dirigir, mas são incapazes de admitir que se tornam inaptas a dirigir após ingerirem bebidas alcoólicas. Diante disso, é inevitável que, apesar de aprovarem as medidas educativas, elas creditem pouca eficácia a essas ações, haja vista que, por um lado, se mesmo após ingerir bebida alcoólica, consideram-se conscientes de seus atos, seu comportamento só pode ser alterado por um estímulo diferente, haja vista que o argumento não as convence. Por outro lado, ao se falar de terceiros, as pessoas demonstram ceticismo na capacidade de os “irresponsáveis” serem influenciados por campanhas educativas.

8.4. O COMPORTAMENTO DOS JOVENS QUE FREQUENTAM BARES E BOATES NA GRANDE VITÓRIA

Ao se falar de mudança de comportamento, é forçoso reconhecer que não se pode expressar com exatidão a sua ocorrência, haja vista que concorrem vários fatores para que a mudança de comportamento seja “mascarada”.

Primeiro porque ao se realizar uma pesquisa de campo, com questionários e/ou entrevistas, com o fim de se determinar a mudança de comportamento, na realidade não se está mensurando a modificação da maneira de pensar, sentir e agir do indivíduo, mas sim de como esse indivíduo vê a si próprio. Ou seja, ao se tentar medir a mudança de comportamento a partir das respostas do pesquisado, na verdade, obtêm-se a percepção que o indivíduo possui sobre aquele conjunto de ações.

Segundo: mesmo se considerarmos que a percepção do pesquisado sobre sua maneira de pensar, sentir e agir corresponde ao seu comportamento atual, esbarraríamos em outro problema. Isso porque quando se fala em mudança, é necessário que haja um comportamento

inicial e um final e, da forma como a presente pesquisa foi estabelecida, não há um comportamento inicial, haja vista que os relatos do indivíduo de como se comportava em um período de tempo anterior certamente estará arraigado dos valores que possui no tempo das respostas da pesquisa. Ou seja: o “comportamento inicial” seria uma visão atualizada do indivíduo sobre seus hábitos (modificados ou não).

Há de se destacar que a própria percepção também pode ser “viciada”, pois alguns sentimentos (medo, auto-afirmação, vergonha, etc.) podem fazer com que o indivíduo, ao responder determinadas perguntas, “disfarce” suas verdadeiras opiniões e minta (ou ao menos omita) sobre seus hábitos e os de terceiros.

Terceiro: se descartarmos as respostas dos indivíduos sobre seus comportamentos e analisarmos somente dados concretos (número de acidentes envolvendo condutores embriagados e número de infratores autuados, por exemplo), estaríamos apontando esses indicadores como absolutos, o que é inadmissível, pois há uma série de outras variáveis que concorrem (ou podem concorrer) para a mudança. É preciso, portanto, considerar o meio-social, o indivíduo e outros projetos semelhantes para indicar com maior precisão se houve e em que grau ocorreu a mudança de comportamento.

Não se pode acreditar, entretanto, que, por isso, esta pesquisa não possua finalidade ou esteja sendo apresentada de maneira incompleta: o propósito deste estudo é o de determinar a mudança de comportamento e o grau de sua ocorrência a partir do Projeto Madrugada Viva para o indivíduo e não do indivíduo para o Projeto. Sendo assim, se é verificado, com a execução do Projeto Madrugada Viva, que houve uma mudança de comportamento em determinado grupo social (ou, ao menos, uma mudança na forma de como eles se vêem em uma situação específica – consumo de álcool aliado a direção de veículo automotor), o objetivo desta pesquisa já é atingido. Isso porque não é interesse deste estudo apontar porque e como ocorreu a mudança de comportamento no indivíduo. A presente pesquisa limita-se em investigar o grau de mudança aferido na população que tem o hábito de ingerir bebidas alcoólicas no período compreendido entre às 00:00h e 06:00h. Para isso, vale-se de dados relativos a acidentes ocorridos nesse período, bem como dos dados de fiscalização e resultados de pesquisas do DETRAN-ES acerca dos hábitos do público-alvo do projeto.

Os dois primeiros critérios de mensuração já foram analisados nesse capítulo, bem como a percepção da sociedade sobre o Projeto, restando destacar a mudança nos hábitos da população após implantação do Madrugada Viva.

Quanto ao objetivo principal do Projeto Madrugada Viva – desestimular as pessoas que ingeriram bebidas alcoólicas de assumirem direção de veículo automotor – constata-se que houve redução no número de pessoas que, após fazer uso de álcool, insistiram em conduzir veículos. Enquanto que em Março/2004, 66% dos respondentes afirmaram que dirigiam o veículo sob efeito de álcool, em Maio/2007 apenas 12% das pessoas afirmaram que dirigem mesmo quando não se encontram em condições de fazê-lo.

Nessa última pesquisa, foi verificado ainda que a maior parte dos respondentes (75%), quando se encontra nessa condição, entrega o veículo para outra pessoa conduzir. As atitudes de voltar para casa com outra pessoa em outro carro e voltar de ônibus ou táxi aparecem, respectivamente, com 8% e 5% das respostas.

Ao se analisar esses números de maneira inversa a apresentada até aqui, é possível constatar que em Março/2004 apenas 33% das pessoas já abordadas nas blitzes “Madrugada Viva” passou a não dirigir veículo automotor após consumir bebidas alcoólicas, enquanto que em Maio/2007 esse comportamento foi verificado em 88% de todos os entrevistados.

Tais indicadores demonstram que houve uma mudança de comportamento na população, a qual coincidiu com a implementação e consolidação do Projeto Madrugada Viva, sendo que os efeitos desse Projeto passaram a não serem verificados apenas nos condutores abordados nas blitzes, como também naqueles que não foram fiscalizados, mas conhecem o Projeto por outros meios.

Há de se destacar que a mudança verificada nas pesquisas realizadas em Março/2004 e Maio/2007 encontram correspondência nos dados de acidentes relacionados no capítulo 8.2 deste trabalho, ou seja, simultaneamente ao fato de as pessoas passarem a afirmar que não dirigem mais veículos automotores quando ingerem bebidas alcoólicas, houve redução no número de acidentes envolvendo condutores embriagados na Grande Vitória.

9. CONCLUSÃO

Ao longo deste trabalho foi possível constatar que houve alteração no comportamento das pessoas com hábito de sair para bares e boates da Grande Vitória e dirigem veículo automotor no deslocamento de sua residência para o local de lazer. Isso pôde ser verificado, além da própria percepção do público – indicada por meio de pesquisas – comparando-se o número de acidentes com vítimas envolvendo condutores embriagados nos períodos anterior e posterior à implementação do Projeto Madrugada Viva. Nota-se uma acentuada e contínua redução nesses números, conforme indicado no Capítulo 8.2 (p. 70). Além disso, constatou-se que entre 2004 e 2007, diminuiu em 82% a quantidade de condutores que, no retorno da “balada”, insistem em dirigir após ingerirem bebidas alcoólicas.

Esses resultados foram obtidos por meio de estímulos provocados pelo Projeto Madrugada Viva em seu público-alvo. Um deles – e o mais importante – foi a inserção da punição como ferramenta na tentativa de se coibir a associação entre álcool e direção de veículo automotor.

Como foi mencionado no Capítulo 4 deste trabalho, a punição remove um reforçador positivo apresenta um reforçador negativo (p. 31). O Projeto Madrugada Viva acionou os dois dispositivos: ao contar com ações de fiscalização, foi apresentado ao público um reforçador negativo, ou seja, os condutores flagrados embriagados passaram a ser autuados por infração de trânsito, tiveram sua carteira recolhida e, após o trâmite do processo administrativo e comprovada a infração, receberam multa e tiveram suspenso o direito de dirigir. Por outro lado, quando a população passou a ter como certa a existência de fiscalização em determinados horários e locais, bem como a punição decorrente do flagrante do cometimento da infração em tela, foi retirado um reforçador positivo, pois o público-alvo do projeto – que tem uma grande necessidade de auto-afirmação – deixou de se sentir livre para cometer essas transgressões. Conseqüentemente, passou a “condenar” aqueles que, mesmo sabendo da fiscalização, eram flagrados dirigindo sob influência de álcool.

Apesar de Skinner (1953) lembrar que a punição, de certa forma, limita a liberdade do indivíduo, estimula uma ação simplesmente pelo dever e possui outros efeitos indesejáveis, foram as ações de fiscalização – eminentemente punitivas – que trouxeram os resultados

positivos do Projeto Madrugada Viva. Isso porque esse mecanismo foi o responsável por estimular a ação correta do indivíduo, pois se supõe que as pessoas já sabiam ser proibido e perigoso dirigir veículo sob influência de álcool. Ou seja, o comportamento já era atingido na dimensão do “sentir” e do “pensar”, mas restava que o “agir” fosse acionado para que houvesse um efeito prático: a não assunção da direção de veículo automotor quando sob influência de álcool.

É importante destacar que o próprio público-alvo do Projeto, quando responde a entrevistas e questionários, demonstra descrédito em relação às ações que visam modificar algum hábito em que não há previsão de sanções. Ainda que tenham dificuldade em admitir que eles próprios não possam ser educados, a maior parte dos respondentes chega a afirmar que as pessoas só mudam seus comportamentos por meio do medo de punição, ou seja, eles são descrentes quanto à conscientização da sociedade. Seja referindo a si mesmo (75%) ou a outrem (90%), a maioria desse público opina que quem deixa de dirigir embriagado o faz devido ao medo de ser punido.

Simultaneamente à punição, outros mecanismos do Madrugada Viva concorreram para provocar a modificação de comportamento verificada na sociedade e nem sempre isso se deu de forma direta. A influência de amigos, por exemplo, é um fator de influência que surgiu como “efeito colateral” do projeto e hoje se confunde com suas principais linhas de ação. Esse tipo de influência foi extremamente positivo para a consolidação do Projeto, pois, por ocorrer de maneira informal, tende a ser aceito com menos restrições pelo público (vide capítulo 4.3.1.1 Conformidade). Além disso, como o Madrugada Viva passou a ser bem visto pela sociedade, algumas instituições – públicas e privadas – quiseram ter sua imagem associada ao Projeto, o que lhe proporcionou ainda mais visibilidade e, conseqüentemente, o alcance da mudança de comportamento por um maior número de pessoas. Soma-se a esse fenômeno o fato de os meios de comunicação passarem a dar destaque às ações do Projeto Madrugada Viva, o que também colaborou com os resultados obtidos, pois a informação, quando emitida por um órgão em que a população deposita confiança, induz as pessoas a comportarem-se conforme seus preceitos.

É forçoso reconhecer, entretanto, que muitas propagandas, folhetos, anúncios em outdoor, etc. foram produzidos pelos agentes responsáveis pela aplicação da lei visando não somente “educar” a população – ao mostrar os perigos de se dirigir embriagado –, mas também de

reforçar as conseqüências de ser flagrado dirigindo sob influência de álcool. Esses mecanismos foram elaborados diretamente pelos órgãos governamentais envolvidos no Projeto, mas procuraram – intencionalmente – se assemelharem, por exemplo, com reportagens ou propagandas de eventos freqüentados pelo público-alvo do Madrugada Viva. Ou seja: tamanha a importância dos efeitos dos mecanismos indiretos sobre o comportamento das pessoas, que os responsáveis por elaborar e executar políticas de segurança de trânsito passaram a criar ferramentas – diretas – que sejam associadas às indiretas.

Dessa forma, e considerando que os efeitos produzidos pela atuação policial se combinam e se confundem com outras práticas de regulação social, percebe-se que o Projeto Madrugada Viva foi concebido como uma resposta “sob medida” para o problema do elevado número de mortes e feridos em decorrência de acidentes de trânsito provocados por condutores embriagados. Isso pode ser afirmado, pois o Projeto atingiu seu objetivo ao modificar os hábitos do principal público causador desses acidentes.

Por fim, constata-se que o Projeto Madrugada Viva foi eficaz, haja vista que esse conceito corresponde à obtenção do resultado final esperado devido à atuação policial e ao conjunto de efeitos colaterais àquela atuação. Portanto, o Projeto Madrugada Viva foi bem planejado e executado, e atingiu seu objetivo, ao atuar de forma pontual sobre o problema a que se propôs resolver e proporcionar que os resultados colaterais dessa atuação reforçassem seu objetivo principal.

10. REFERÊNCIAS

- BETTES, Carlos Alexandre Negrini. **Álcool e direção**. Disponível em: <<http://www.transitobr.com.br/texalcdir.htm>>. Acesso em 03 ago 2007.
- BITTNER, Egon. **Aspectos do trabalho policial**. São Paulo: edusp, 2002.
- BONI, Márcio Luiz. **Cidadania e Poder de Polícia na Abordagem Policial**. Campos dos Goytacazes, 2006.
- BRASIL. **Código de Trânsito Brasileiro**. Brasília, DF: Senado Federal, 1998.
- BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil**. Brasília, DF: Senado Federal, 1988.
- BRETAS, M. L. ; PONCIONI, P. . **A Cultura Policial e o Policial Civil Carioca**. In: Dulce Chaves Pandolfi; José Murilo de Carvalho; Leandro Piquet Carneiro; Mário Grynszpan. (Org.). **Cidadania, Justiça e Violência**. 1 ed. Rio de Janeiro: Fundação Getúlio Vargas Editora, 1999, v. , p. 149-163.
- BRODEUR, Jean-Paul. **Como reconhecer um bom policiamento**. São Paulo: edusp, 2002.
- CONVENÇÃO AMERICANA SOBRE DIREITOS HUMANOS. **Pacto de San Jose da Costa Rica**. 1969. Disponível em: <http://www.dhnet.org.br/direitos/sip/oea/oeasjose.htm>. Acesso em: 05 ago 2007.
- COSTA, Júlio César. **Polícia Interativa: A Democratização e Universalização da Segurança Pública**. Vitória: 1998.
- DENATRAN: Departamento Nacional de Trânsito. 2007. Disponível em: <www.denatran.gov.br>. Acesso em: 19 set. 2007.
- DETRAN/ES: Departamento Estadual de Trânsito do Espírito Santo. 2007. Disponível em: <<http://www.detrans.es.gov.br>>. Acesso em: 03 out. 2007.
- GIL, Antônio Carlos. **Métodos e técnicas de pesquisa social**. 5. ed. São Paulo: Atlas, 1999.

HONORATO, Cássio Mattos. *Sanções do Código de Trânsito Brasileiro*. São Paulo: Ed. Millennium, 2004.

JESUS, Damásio E. de. Limites à Prova da Embriaguez ao Volante: a questão da Obrigatoriedade do teste do "Bafômetro". **Revista Jurídica da Escola Superior do Ministério Público**. São Paulo, ano 3, n.2, p.53-64, julho/dezembro-2004.

LAIBER, Gorboly de Pra. **O CTB, o álcool e as mortes no trânsito**. Vitória: 2007.

MINISTÉRIO DA JUSTIÇA (Brasil). **Plano Nacional de Segurança Pública**. Brasília, 2003.

MUNIZ, Jacqueline; PROENÇA Jr, Domício. **Bases Conceituais e Padrões de Medida do Desempenho Policial**, in : CARUSO, MUNIZ e CARBALLO BLANCO. **Polícia, Estado e Sociedade: Práticas e Saberes Latino-americanos**. Rio de Janeiro: PUBLIT, 2007.

POLÍCIA MILITAR DO ESPÍRITO SANTO. **Manual de instrução modular**. 3. ed. Vitória : Imprensa Oficial, 1997.

PORTAL do cidadão português. 2007. Disponível em: <<http://www.portaldocidadao.pt/PORTAL/pt>>. Acesso em: 15. mai. 2007.

PORTAL do trânsito brasileiro. 2007. Disponível em: <<http://www.transitobr.com.br/numeros.htm>>. Acesso em: 10 mai. 2007.

REVISTA Consciência.net. 2007. Disponível em: <<http://www.consciencia.net/2003/07/12/transito2.html>>. Acesso em: 03 maio 2007.

SKINNER, Burrhus F. **Obedience to Authority: An Experimental View** 1974

UNIVERSIDADE FEDERAL DO ESPÍRITO SANTO. Biblioteca Central. **Guia para Normalização de Referências: NBR 6023/2002**. 2 ed. Vitória, 2006.

UNIVERSIDADE FEDERAL DO ESPÍRITO SANTO. Biblioteca Central. **Normalização e Apresentação de Trabalhos Científicos e Acadêmicos**. Vitória, 2006.

UOL economia: cotações. 2007. Disponível em: <<http://noticias.uol.com.br/economia/cotacoes/>>. Acesso em: 17 mai. 2007.

ANEXO A - QUESTIONÁRIO JOVENS

SEXO M () F ()

1. O Senhor tem o hábito de ingerir bebidas alcoólicas?

() SIM () NÃO

2. O Senhor já passou por uma blitz Madrugada Viva?

() SIM () NÃO

3. O Sr já foi abordado numa blitz Madrugada Viva? Quantas vezes?

() SIM () NÃO

4. O Senhor conhece alguém que já foi abordado numa blitz Madrugada Viva?

() SIM () NÃO

5. O Sr conhece alguém que já foi flagrado dirigindo embriagado numa blitz?

() SIM () NÃO

6. O senhor acredita que os jovens que freqüentam bares e boates da Grande Vitória de alguma forma modificaram seu comportamento após a implementação do Projeto Madrugada Viva?

() SIM () NÃO

7. Identifique o motivo pelo qual o senhor acredita que NÃO HOUVE qualquer forma de mudança de comportamento:

() A campanha Madrugada Viva não atinge o público jovem

() Dirigir embriagado é um hábito socialmente aceito

() A maioria das pessoas são individualistas e não se importam com as conseqüências de seus atos

() Poucas pessoas relatam terem sido abordadas nas blitz

() Os locais de fiscalização são previsíveis

() Não há punição para quem é flagrado dirigindo embriagado

() Há pessoas que cometem ilícitos mais graves e não são punidas

() O objetivo do Projeto Madrugada Viva é de arrecadar divisas para o Estado

8. O senhor acha possível que alguma ação governamental possa modificar o

comportamento dos condutores que dirigem veículos sob influência de álcool?

() SIM () NÃO

7. Identifique essa forma de modificação:

7 9

() () Pararam de beber

() () Diminuíram o consumo de álcool durante a noite

() () Passaram a fazer revezamento entre os amigos, de forma que em cada "balada", um amigo fique sem beber para estar apto a dirigir

() () Passaram a utilizar outro meio de transporte para ir às "baladas" (táxi, ônibus)

() () Passaram a telefonar para amigos para saber onde está ocorrendo a blitz Madrugada Viva

() () Deixaram de sair à noite

() () Simplesmente ficaram mais preocupados quando bebem e dirigem

8. O senhor de alguma forma modificou seu comportamento?

() SIM () NÃO

9. Identifique essa forma de modificação:

10. A sua mudança de comportamento foi motivada pela conscientização do risco de se dirigir sob influência de álcool ou pelo medo da punição?

() Conscientização () Medo de punição

11. Quanto à mudança de comportamento das outras pessoas, ela foi motivada pela conscientização do risco de se beber e dirigir ou pelo medo da punição?

() Conscientização () Medo de punição

12. No que tange a prevenção de acidentes, o senhor acredita que o Projeto Madrugada Viva é:

() Muito importante

() Importante

() Pouco importante

() Sem qualquer importância

