

A FISCALIZAÇÃO DE TRÂNSITO DA CIATRAN/PMAC E A COIBIÇÃO A EMBRIAGUEZA VOLANTE

Douglas Augusto Thomaz¹
Francisco Márcio Alves do Amor Divino²

RESUMO

Este artigo científico, com o tema “A fiscalização de trânsito da CIATRAN/PMAC e a coibição da embriaguez ao volante”, constitui-se em uma profunda análise acerca do nível de qualidade da ação da CIATRAN/PMAC, no desempenho legal de suas funções de policiamento e fiscalização de trânsito direcionada, especificamente, à coibição ao uso de substância alcoólica na condução de veículo automotor. Seu objetivo é verificar e avaliar a qualidade dos serviços executados pelos policiais militares de seu efetivo, bem como o reflexo gerado pelo perfil de sua fiscalização, configurado pela postura adotada pelos agentes no combate a embriaguez de trânsito, no comportamento dos condutores da cidade de Rio Branco-AC. Para esse estudo desenvolveu-se uma pesquisa bibliográfica com estudo de livros, monografias, artigos e levantamento documental da legislação de trânsito (leis, decretos, resoluções, etc) e, por final, pesquisa de campo, tendo como alvo os PPMM do efetivo da CIATRAN e os condutores da mesma cidade. Ao final, após uma metódica análise dos levantamentos, elaboraremos uma síntese de todo o conteúdo, vinculando as obras e autores com o tema/problema. O que se observa é que a fiscalização executada pela CIATRAN não é de qualidade, visto que não tem inibido a ações dos condutores infratores, limitando-se a agir de forma repressiva.

Palavras – chave: Fiscalização de trânsito, embriaguez ao volante, polícia militar.

1 Introdução

O Brasil, infelizmente, ainda é um dos países que detém o maior índice de vítimas fatais em acidente de trânsito. São milhares e milhares de vidas ceifadas todos os anos nas vias públicas das cidades de todo nosso país. Da mesma forma, são milhares de pessoas inválidas (paraplégicas e tetraplégicas) vítimas de acidentes automobilísticos. Salientando, sem dar relevância maior do que as vidas perdidas, que tal situação resulta em estratosféricos gastos financeiros pelo país, cerca de 10 bilhões de reais por ano, gastos estes que poderiam ser revestidos em educação, saúde, moradia, enfim, investidos na melhoria da qualidade de vida das populações carentes de nossa nação.

¹ Capitão PMAC, Especializando do Curso de Especialização em Segurança Pública – CEGESP/UEG/PMGO.

² Capitão PMAC, Especializando do Curso de Especialização em Segurança Pública – CEGESP/UEG/PMGO.

Assim, preocupados com tal questão, governos, autoridades de trânsito, especialistas etc., mobilizaram esforços no intuito de identificar quais os fatores relacionados ao trânsito que contribuem para essa calamidade pública e, através de estudos, detectaram que cerca dos 70% dos acidentes de trânsito pelo menos um dos condutores envolvidos estava sob influência de álcool. Fato este que tem feito os órgãos dos Estados, ligados ao Sistema Nacional de Trânsito – SNT, investirem maciçamente em campanhas educativas (nas escolas, nas ruas, nos meios de comunicação, etc.) como forma de educar e conscientizar os condutores quanto aos potentes riscos e efeitos negativos do uso de substância alcoólica por condutores durante a condução de veículos na via pública. No entanto, apesar dos esforços, infelizmente, tem-se conseguido resultados pífios e insatisfatórios, continuando o nosso trânsito a matar inúmeras pessoas em nossas ruas.

Não obstante, na nossa concepção, existe um poderoso instrumento de inibição e combate ao consumo de álcool na direção de veículo automotor, chamado **Policimento e Fiscalização de Trânsito**, que não tem obtido a devida relevância do Estado, pois tem sido tratado de forma indiferente e secundário, já que os governos nunca o aplicaram de forma efetiva e rigorosa - postura esta, possivelmente decorrente do comportamento, histórico e cultural, do povo brasileiro de intolerância e desrespeito as leis, bem como de benevolência nas aplicações delas, influenciados, certamente, pelo espírito do “jeitinho brasileiro” - Postura esta que não dá aos órgãos de fiscalização de trânsito (Ciatran’s, PRF’s, etc.) o devido incentivo e apoio, tanto material (viaturas, bafômetros, etc.), humano (aumento do efetivo de agentes de trânsito, formação e especialização de agentes, etc), motivacional (incentivos aos agentes fiscalizadores, liberdade no cumprimento do dever, etc) e legais (elaboração de leis exequíveis). Fatores estes que, ausentes, de certo contribuem para tornar a nossa fiscalização de trânsito algo inexpressivo, apático, ineficiente e ineficaz perante a coibição de uso de substância alcoólica na direção de veículo automotor, por condutores imprudentes e inseqüentes que relutam em obedecer às leis que foram elaboradas para proteger as vidas e a incolumidade física das pessoas no trânsito do Brasil.

Assim, paralelamente, voltando nossa atenção para o trânsito da cidade de Rio Branco, e tendo como prisma nossa experiência profissional, vivida nos oitos anos de exercício do policiamento e fiscalização de trânsito nessa cidade, constatamos que a proposição acima descrita, dedutivamente, coincide com a problemática pela qual passa a fiscalização de trânsito executada

pela Ciatran/PMAC, pois observamos que uma considerável parcela de Agentes de Trânsito (Policiais Militares), durante o desempenho de suas funções, à frente de determinadas situações e circunstâncias que indicavam, aparentemente, a prática de uso de álcool por condutores em trânsito, adotavam uma postura apática e até certo ponto relutante diante de seu dever de agir conforme as previsões legais; e, reforçando esta assertiva, observou-se, também, que a maioria das autuações de trânsito relacionada à embriaguez ao volante era resultante do atendimento de ocorrências de acidentes de trânsito do tipo em geral (com vítima: fatal ou lesões corporais e sem vítima: somente danos materiais) e quanto às demais, em menor proporção, eram fruto da fiscalização ordinária, ou seja, consequência de ações preventivas (Blitz de Trânsito ou do Policiamento Ostensivo).

Conseqüentemente, tal observação nos suscitou uma série de questionamento acerca do atual caráter assumido pela fiscalização de trânsito frente às infrações relativas ao uso abusivo de substância alcoólica por condutores, na condução de veículos automotores, de forma que nos induziu a duvidar do caráter preventivo da fiscalização, considerando que ela, aparentemente, tem demonstrado, quase sempre, um papel eminentemente repressivo, contrapondo-se, portanto, ao ideal buscado pelo Código de Trânsito Brasileiro – CTB, que é assegurar, de forma preventiva, a proteção à vida e a incolumidade física dos usuários da via pública.

Portanto, através do presente trabalho científico, procuramos demonstrar que o policiamento ostensivo e fiscalização de trânsito na coibição do uso de substância alcoólica na direção de veículo automotor na cidade de Rio Branco-AC, executado pela CIATRAN/PMAC, encontra-se ineficiente e ineficaz, e que tal estado é consequência do menosprezo e subestimação dada pelo Estado e que o desrespeito à proibição do uso de substância alcoólica acima do limite permitido em lei, por condutores, é decorrente da certeza da impunidade e esta, por sua vez, é consequência da ineficiência e ineficácia do policiamento e da fiscalização de trânsito no combate a tal infração.

Enfim, retratando tal questão esperamos estar, de alguma forma, contribuindo para sensibilizar as autoridades e, principalmente a sociedade de Rio Branco, quanto à fragilidade pela qual passa a fiscalização de trânsito no combate à embriaguez ao volante e, com isto, estar fomentando discussões acerca desta problemática, objetivando a busca de mecanismo e soluções que tornem a fiscalização de trânsito um instrumento mais eficiente na coibição das infrações relacionadas à embriaguez ao volante, visando com isso, conseqüentemente, extirpar do convívio

social do trânsito a presença de pessoas imprudentes e inconseqüentes que, com seus atos irresponsáveis, colocam em risco a vida de pessoas inocentes.

Para a construção deste artigo, utilizamos um estudo descritivo, através de pesquisa qualitativa, onde analisamos primeiramente o tema para depois chegarmos até ao universo de pessoas que foram objeto de estudo: Policiais militares empregados no Policiamento Ostensivo de Trânsito na cidade de Rio Branco-AC (efetivo da CIATRAN) e condutores de veículos automotores da mesma cidade.

Consultamos livros, arquivos, monografias, artigos, leis, decretos e normas referentes ao tema, junto às bibliotecas diversas e as instituições ligadas ao trânsito: Polícia Militar do Acre, DETRAN/AC, Instituto Médico Legal do Acre, etc.

Aplicamos questionários com questões de múltipla escolha, contendo perguntas, especificamente e respectivamente, direcionadas aos dois conjunto de pessoas que foram objeto do estudo, Agentes de transito da CIATRAN/ PMAC e condutores, a fim de constataremos qual a concepção dos mesmos relativos ao processo de proibição ao uso de substância alcoólica na direção de veiculo automotor, em quanto, respectivamente, figuras ativa e passiva do cenário do Policiamento e Fiscalização de Trânsito.

2 Desenvolvimento

2.1 A Relação Álcool e Direção

A Polícia Militar é um dos principais órgãos de Segurança Pública dos Estado do Brasil, tendo por competência executar a preservação da ordem e da tranqüilidade pública em nossa sociedade através da efetivação de diversos tipos de policiamentos que lhe são peculiares, como: Policiamento Ostensivo Urbano e Rural nas modalidades: a pé, motorizado, a cavalo, etc; Policiamento Florestal e de Mananciais; de segurança externa dos estabelecimentos penais do Estado; de Policiamento de repressão; Policiamento Ostensivo de Trânsito Urbano e Rodoviários, entre outros definidos em cada Estado e em conformidade com a lei.

Neste trabalho nos propomos, especificamente, a estudar e analisar cientificamente a atuação e o desempenho da Polícia Militar, em particular na cidade de Rio Branco-AC, enquanto responsável pela Fiscalização do Trânsito e pelo Policiamento Ostensivo de Trânsito, direcionado a qualidade no desenvolvimento destas atividades no combate a embriaguez alcoólica ao volante, visto que em todo o país, e peculiarmente na cidade de Rio Branco, o desempenho desta atividade

tem se demonstrado, latentemente, ineficaz e precária, na coibição de tal problemática. Fundamentando esta proposição nos seguintes dados:

AUTOBAM (2006, on line) “A relação álcool-volante revela facetas cruéis. Em cerca de 75% dos acidentes com vítimas fatais nas ruas e rodovias de nosso país existe um motorista alcoolizado envolvido. O Brasil está no topo da lista de países com maior número de acidentes de trânsito no mundo, com um milhão de acidentes por ano. Resultam daí 300 mil vítimas, 50 mil fatais”;

Yeda (2006, on line) “Números significativos ilustram essa tese: 25% dos pacientes que dão entrada no pronto-socorro do Hospital das Clínicas têm alcoolemia positiva; 70% dos leitos da traumatologia em hospitais públicos, de todo o País, são ocupados por acidentados no trânsito; 96% deles têm presença de álcool no corpo. "Apresentam mais de 0,6 grama de álcool por litro de sangue, a maioria com lesões graves, por isso precisam ficar internados”;

Pedrosa (2006 on line) “A presença do álcool nas ocorrências de trânsito com vítimas no Brasil é muito grande e preocupa autoridades, médicos e especialistas. Uma pesquisa recente, realizada pela Associação Brasileira de DETRANS em 4 grandes capitais brasileiras (Curitiba, Brasília, Salvador e Recife) apresentou resultados impressionantes. 61% dos acidentados tinham ingerido bebidas alcoólicas. Brasília foi a recordista com 77,4% dos casos. Curitiba, apesar do clima frio propício ao consumo de bebidas alcoólicas, apresentou o menor índice, 43,25%. A pesquisa também revelou que o jovem é sempre a maior vítima. As reações provocadas no organismo pelo consumo de álcool são inúmeras e ameaçadoras. O sistema nervoso é profundamente alterado, passando da euforia e excesso de confiança para a depressão total. Os reflexos, perigosamente comprometidos, tornam-se lentos interferindo na capacidade de avaliar riscos e dirigir com segurança”.

Vazzola (2006, on line) “Pesquisa do Instituto Médico Legal de São Paulo revela que em cerca de 50% dos acidentes fatais ocorridos, existe o envolvimento de condutores ou pedestres alcoolizados”;

Vazzola (2006, on line) “Estatísticas em diversas localidades demonstram que o consumo de álcool está presente em cerca de 75% dos choques fatais de carros contra obstáculos fixos, como postes, muros, etc. Além de ser uma das principais causas de mortes no trânsito, a

presença de álcool e de drogas também agrava consideravelmente os ferimentos nos acidentes não fatais, responsáveis por muitas seqüelas permanentes”;

Bertolote (1990 apud Lúcio Nunes et al, 2006, on line) “No Brasil, estes problemas são especialmente preocupantes, pois o uso de bebidas alcoólicas está relacionado com 39% das ocorrências policiais de cada ano (SSP-SP, 1980) e com 75% dos acidentes com vítimas fatais”

Enfim, é esta realidade que está estampada no nosso contexto histórico atual das maiorias das cidades brasileiras, registrando-se, oportunamente que deixamos de apresentar os dados estatísticos da relação entre álcool e direção na cidade de Rio Branco-AC por falta de análise dos órgãos de trânsito do Estado (DETRAN/AC, CIATRAN, RBTRAN, etc), mas que claramente refletem índices similares ao que foram expostos acima em tela.

2.2 A Competência do Policiamento Ostensivo e Fiscalização de Trânsito no combate à Embriaguez ao Volante

Em princípio iremos expor os aspectos legais que norteiam a competência da Polícia Militar no exercício de suas das funções de Policiamento Ostensivo de trânsito e Fiscalização de Trânsito, onde temos como primeiro parâmetro de fundamentação a nossa Constituição Federativa do Brasil que reza no seu Art. 144 inciso V e § 5º:

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

V – polícias militares e [...]

§ 5º Às polícias militares cabem a polícia ostensiva e a preservação da ordem pública [...] (BRASIL, C.F, 1988, p. 88)

Convergindo com o que foi proposto na C.F, a lei nº 9.503 de 1997, que estabelece Código de Trânsito Brasileiro – CTB, assevera:

Art. 22. Compete aos órgãos ou entidades executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, no âmbito de sua circunscrição: [...]

IV – estabelecer, em conjunto com as Polícias Militares, as diretrizes para o Policiamento Ostensivo de Trânsito; [...]

Art. 23. Compete às Policiais Militares dos Estados e do Distrito Federal: [...]

III – Executar a fiscalização de trânsito, quando e conforme convênio firmado, como agente do órgão ou entidade executivos de trânsito ou executivos rodoviários, concomitantemente, com os demais agentes credenciados; [...]

Art. 280 § 4º: O agente da autoridade de trânsito competente para lavrar o auto de infração poderá ser servidor civil, estatutário ou celetista ou, ainda, policial militar designado pela autoridade de trânsito com jurisdição sobre a via no âmbito de sua competência. (BRASIL, CTB, 2002, p.229)

Por fim, o CONTRAN, em 23 de setembro de 1998, elaborou a resolução nº 66, que instituiu a tabela de competência de fiscalização de infrações de trânsito, definindo os órgãos executivos de trânsito dos Estados a competência para fiscalizar as infrações do Art. 165 do CTB:

Art. 1º Fica instituída a Tabela de Distribuição de competência, fiscalização de Trânsito, aplicação das Medidas Administrativas, Penalidades cabíveis e Arrecadação das Multas aplicadas, conforme Anexo desta Resolução [...]

| Código da Infra | Descrição da infração | Competênc |
|-----------------|---|-----------|
| 516 - 9 | Dirigir sob influência de álcool , em nível superior decigramas por litro de sangue, ou qualquer substância entorpecente ou que determine dependência física ou psíquica. | ESTADOC |

Encerrando as prescrições legais da competência da PM o CTB, em seu anexo, define os seguintes conceitos:

Policimento Ostensivo de Trânsito - Função exercida pelas Polícias Militares com objetivo de prevenir e reprimir atos relacionados com a segurança pública e de garantir obediência às normas relativas à segurança de trânsito, assegurando a livre circulação e evitando acidentes.

Agente da Autoridade de Trânsito – pessoa, civil ou policial militar, credenciada pela autoridade de trânsito para exercício das atividades de fiscalização, operação, Policiamento ostensivo de trânsito ou patrulhamento.

Fiscalização – ato de controlar o cumprimento das normas estabelecidas na legislação de trânsito, por meio de poder de polícia administrativa de trânsito, no âmbito de circunscrição dos órgãos e entidades executivos de trânsito e de acordo com as competências definidas neste código. (BRASIL, CTB, 2002, p. 119)

Prosseguindo com os amparos legais temos o decreto nº 88.777, de 30 de setembro de 1983 que aprova o regulamento para as polícias militares e corpos de bombeiros militares (R-200), que define a atribuição da PM relativa ao trânsito:

Da Conceituação e Competência

Art . 2º - Para efeito do Decreto-lei nº 667, de 02 de julho de 1969 modificado pelo Decreto-lei nº 1.406, de 24 de junho de 1975, e pelo Decreto-lei nº 2.010, de 12 de janeiro de 1983, e deste Regulamento, são estabelecidos os seguintes conceitos: [...]

27) Policiamento Ostensivo - Ação policial, exclusiva das Polícias Militares em cujo emprego o homem ou a fração de tropa engajados sejam identificados de relance, quer pela farda quer pelo equipamento, ou viatura, objetivando a manutenção da ordem pública. [...]

São tipos desse policiamento, a cargo das Polícias Militares ressalvadas as missões peculiares das Forças Armadas, os seguintes: [...]

- de trânsito;

- rodoviária e ferroviária, nas estradas estaduais [...]

Por fim, temos a legislação Estadual do Estado do Acre que abarca na sua Constituição Estadual a competência da Polícia Militar do Estado do Acre – PMAC, a seguinte competência relativa ao trânsito:

Da Segurança Pública

Seção III

Da Polícia Militar e do Corpo de Bombeiros Militar

Art. 136. A Polícia Militar, força pública estadual, é instituição permanente, organizada com base na hierarquia e disciplina militar, competindo-lhe as seguintes atividades:

I - polícia ostensiva de prevenção criminal, de segurança de trânsito urbano e rodoviário, de florestas e de mananciais e as relacionadas com a preservação, restauração da ordem pública e defesa civil; [...] (ACRE, C.E, 2002, p.98)

2.3 O Individualismo e a Cultura do Desrespeito a Normas de Trânsito.

Conceitualmente, segundo o CTB, o Trânsito é a utilização das vias por pessoas, veículos e animais, para fins de circulação, parada, estacionamento e operação de carga e descarga.

No entanto, se nós analisarmos e refletimos sobre o trânsito de forma mais aprofundada, indo além de nossas impressões imediatista constataremos que trânsito é a utilização humana, coletiva e normatizada do espaço público, onde os seus usuários (pedestres, condutores, passageiros, etc.), individualmente ou coletivamente, servem-se de um determinado espaço público (circulando, parando, estacionando, operação de carga ou descarga etc.) de acordo com seus interesses particulares ou coletivos (passearem, trabalharem, fazer compras, estudarem, irem a seus destinos, etc.). Assim, diante deste novo conceito é que faremos uma relação entre o individualismo e a cultura do desrespeito às normas de trânsito com a lastimável e preocupante situação da violência do trânsito no Brasil, principalmente no que se alude ao desrespeito à proibição do consumo de substância alcoólica acima do limite permitido em lei.

Dos termos empregados para conceituarmos trânsito destacamos como essenciais: espaço público, humano, coletivo e normatizado. O trânsito é humano, coletivo e ocorre num espaço público, por que é resultante de uma relação entre pessoas, e não entre veículos, e que ocorre num ambiente público, ou seja, comum a todos e não de um só indivíduo. Não obstante, na nossa realidade o trânsito estar se tornando coisificado, em que se relacionam somente o indivíduo e sua máquina. Para esta pessoa individualista o trânsito só é dele e de seu veículo, e foi feito

particularmente para eles, seu pensamento é egocêntrico e preocupa-se somente com sua máquina, pois ela lhe dar proteção, satisfação e poder que lhe conferem a prática de irregularidades e inimputabilidade diante de suas transgressões, assim afirma Marcondes Filho (2006, on line), quando diz: “Junto com a indiferença, o cinismo é a marca do fim de século em que as lutas sociais perderam a força. O agir inescrupuloso, oportunista, que ignora e é arrogante diante das responsabilidades encontra, no Brasil, um território extenso de desenvolvimento [...]”. Quanto aos demais cidadãos usuários da vias, que respeitam e zelam pelas normas de circulação e conduta no trânsito, não gozam de direitos, são mera figura decorativa e coadjuvante no cenário do trânsito, e estão utilizando o trânsito devido a sua autorização, e que, portanto, devem abrir mão de seus direitos para garantir o seu privilégio de uso exclusivo e abusivo das ruas, calçadas, passeios, acostamento, etc. É assim a mente dos individualistas do trânsito em nosso país. Quanto ao terceiro termo, o trânsito é normatizado tendo em vista que seu espaço é deleitado coletivamente pelos usuários para satisfação de seus mais variados interesses individuais, o que, naturalmente, suscita conflito por espaço, e como forma de acabar com os conflitos houve a necessidade de se criar normas para regulamentar e disciplinar as condutas dos usuários da via em vista a harmonização do trânsito. Daí decorre, portanto, a imprescindível e inquestionável necessidade de todo cidadão respeitar as normas de trânsito, sob pena de estar gerando conflito. Sem embargo, novamente, a realidade do trânsito brasileiro é outra, o que nos vivenciamos no trânsito do nosso país é uma verdadeira cultura do desrespeito e banalização das normas de trânsito, basta olharmos o trânsito com o olhar crítico para vermos as mais variadas formas de infrações, principalmente aquelas que colocam potencialmente em risco a segurança viária, como a embriaguez ao volante. Enfim, tudo isso ocorre no Brasil ostensivamente, impunemente e sem o menor constrangimento por parte dos infratores. É este fato que propiciou a origem de uma inversão de valores, onde a conduta certa se torna errada e a conduta errada torna-se certa, Nesse sentido afirma Marcondes Filho (2006, on line) “Nossa violência fundadora é marcada por uma cultura que tolera excessos, cujo arbítrio se protege mutuamente, em que todos os agentes lucram e os reticentes são perseguidos. É a ideologia do faço e desfaço, só me incomodando quando legalmente acionado.”

Ainda, numa pluralidade de proposições o mesmo autor linearmente compatibiliza com nossa concepção, ao afirmar:

É a nossa "doença cultural", em que as violências expressas são apenas uma derivação pública, mediática, epidérmica de uma sociedade cujo todo está estruturalmente contaminado. Nossa "violência fundadora" convive com outras violências genéricas, advindas de um contexto de padronização geral de culturas e de internacionalização

promíscua de valores e de idéias: A agressividade publicitária realiza-se livremente no Brasil apoiada na violência fundadora do fazer e desfazer indiferente ao direito do outro, contando com a apatia do poder público, da desmobilização social, do desinteresse em relação ao bem-estar do cidadão [...]

[...] Outro exemplo dessa violência é a agressividade no trânsito de uma grande cidade como São Paulo. No trânsito urbano praticam-se as neuroses cultivadas num ambiente social marcado pelo medo, pelo estresse, pela competição por trabalho, por vantagens, ou por simples direitos. A agressividade motorizada realiza materialmente a violência fundadora da cultura brasileira nos expedientes de exclusão e auto-imposição violenta nas pistas, na marcação da diferença através do signo técnico, nos gestos agressivos, nas *fechadas*, no total desaparecimento das regras de respeitabilidade e convivialidade. Exerce-se aqui uma violência *através* da velocidade. As pistas tornam-se o ringue, o terreno da luta simbólica, onde como num jogo, num *video game* se trata de excluir o opositor; é o espaço da ostentação da violência da diferença, novo palco da agressividade das classes [...]

A violência fundadora da sociedade brasileira, a ideologia do fazer e desfazer sem se incomodar com o direito do outro tem origem nos preconceitos e na segregação classista e cultural passados, mas é assimilada da mesma forma pelos despossuídos com uma curiosa inversão de papéis. [...] (MARCONDES FILHO, 2006, on line)

O costume e o hábito da prática da transgressão de trânsito são tão intensos que os infratores, quando são flagrados pela “melindrada” fiscalização dos agentes de trânsito (Policia Militar ou Agentes de transito Municipal), menosprezam e não se intimidam com as presenças dos fiscais e os afrontam se dizendo injustiçados, pois não cometeram nada de errado, e que o Estado, por meio das multas, só serve para criar “indústria de produzir dinheiro” (fiscalização dos agentes, fiscalização eletrônica, etc.).

Reforçando esta concepção o autor Marcondes Filho (2006, on line), afirma:

A corrupção no Brasil consolidou-se no instituto do "jeitinho", que nada mais é do que o reconhecimento e a legalização (portanto, a democratização) do arbítrio e do desrespeito. Igualmente, a "Lei de Gerson" constitui, na violência fundadora brasileira, uma forma de "criticar aceitando", exemplo do agir cínico tupiniquim inteiramente integrado à cultura nacional. [...]

No mesmo norte aponta Marcos e Patrícia (2006, on line), ao asseverarem:

No que diz respeito ao obstáculo cultural no trânsito, os técnicos entrevistados apontaram o cinismo e a hipocrisia de setores de classes sociais mais privilegiadas, em aliança com os meios de comunicação, como o principal problema. Tais classes sociais apresentaram-se como vítimas da "indústria" de multa", propagando a idéia de que todo o trabalho desenvolvido pela SETRANSP seria para angariar recursos financeiros. [...]

Assim, em meio ao individualismo dos condutores de veículos automotores e este estado de constante “conflito”, gerado pela cultura do desrespeito às normas de trânsito, é que morrem milhares de cidadãos (ativamente e passivamente) vitimados nas nossas vias públicas.

Muitos debates se têm feito acerca dessa problemática e, algumas autoridades e estudiosos no assunto, têm alegado que tal fato é resultante de uma falta de educação de trânsito.

Entretanto, na nossa concepção, e sem querer desconsiderar a importância e a relevância da educação de trânsito como fator de melhoria do trânsito, a solução para este problema está na adoção de uma política de fiscalização rígida e permanente, com “tolerância zero”, a exemplo de outras nações, como EUA, Japão, Inglaterra e outros, onde os seus cidadãos têm por hábito e costume respeitarem as leis de trânsito, respeito este decorrente de uma certeza de punição diante de um ato errado. Portanto, devemos extirpar das nossas ruas a certeza da impunidade para dar lugar à certeza da sanção. Não uma punição pura e simples, mais uma punição imbuída de um espírito educativo, em que o infrator tenha o pleno convencimento de seu erro e que ao praticá-lo tem que pagar pelo mesmo, visto que foi um ato consciente, como cita Martinez Filho (2006, on line) “A única forma eficiente de controlar esse desvio comportamental é por meio do ‘efeito pedagógico da multa’”. Salientando que a eficiência desse instrumento não está no valor da multa a ser aplicada, e sim na constante presença ativa dos agentes de trânsito, reforçando esta tese o mesmo autor afirma:

A mudança de comportamento gerada pela ação dos agentes de trânsito será tanto maior quanto mais constante for a presença deles na via, gerando nos usuários uma certeza de punição em caso de comportamento irregular. Isso é mais efetivo que a introdução de sistema com valores excessivamente elevados de multas, mas com uma fiscalização menos presente. Enfim, a certeza da punição é mais efetiva que altos valores de multas. [...]

No mesmo norte apontou, em uma entrevista a revista *Veja*, o atual Ministro da justiça, Marcio Tomáz Bastos (*Veja*, 2005, p.7) “Cada vez que ocorre uma violência que chama atenção da sociedade, surge um pacote, um clamor por penas pesadas, é bobagem o que serve de vacina contra o crime e a certeza da punição.”

Portanto, não adianta educarmos o já educado. Como diz o ditado popular: não adianta ensinar o padre a rezar a missa, pois os infratores já têm o conhecimento de que estão praticando uma transgressão, temos que educá-los com o caráter educativo da punição (multa, conforme nossa realidade econômica, e outras penalidades previstas na legislação). Somente dessa maneira, aplicando verdadeiramente a lei, é que poderemos criar o hábito e o costume de fazer e respeitar o que é certo e caminharmos para a construção de um trânsito decente, democrático e, principalmente, mais humano.

2.4 A Legislação de Trânsito no Combate à Embriaguez Alcoólica ao Volante.

No início do nosso trabalho abordamos os aspectos legais que fundamentam a competência da Polícia Militar a executar a atividade de trânsito, neste item antes de adentrarmos a questão da qualidade do Policiamento e Fiscalização por ela realizada, abordaremos superficialmente aspectos legais que instrumentalizam a PM a coibir a embriaguez ao volante, e-los:

Inicialmente, considerando que neste trabalho foram utilizados dois termos referentes à problemática em tela: Sob influência de álcool acima do limite permitido e embriaguez ao volante, para não gerarmos dúvidas aos leitores iremos fazermos uma abordagem acerca dos dois termos.

No CTB, encontramos uma ambigüidade encontrada na lei, que ora fala de influência do álcool acima do limite permitido, e ora fala de embriaguez ao volante, desta feita decidimos trata-los como sinônimos e decidindo optarmos pelo conceito dado por Lúcio Nunes de Guimarães et al (2006, on line):

Embriaguez ao volante é um estado de intoxicação aguda, produzida por causas de origem diversa (álcool ou de qualquer substância entorpecente), em que o indivíduo está de tal forma influenciado pela substância psicoativa (acima do limite estabelecido em lei, no caso do álcool é de 0,6 g/l de sangue), que perdeu o governo de suas faculdades ao ponto de tornar-se incapaz de executar com prudência a função a que se consagra no momento (Direção de veículo).

No Código de Trânsito Brasileiro estampa-se:

Art. 1º § 2º - O trânsito, em condições seguras, é um direito de todos e dever dos órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito -SNT, a estes cabendo, no âmbito das respectivas competências, adotar as medidas destinadas a assegurar esse direito; [...]

§ 5º - Os órgãos e entidades de trânsito pertencentes ao SNT darão Prioridade em suas ações à defesa da vida [...] (BRASIL, CTB, 2002, P. 9 e 10).

Art. 165. Dirigir sob influência de álcool ou de qualquer substância entorpecente ou que determine dependência física ou psíquica. (alterado pela lei 11.275)

Infração - gravíssima;

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

Medida administrativa - retenção do veículo até apresentação de condutor habilitado e recolhimento da CNH;

Art. 269. A autoridade de trânsito ou seus agentes, na esfera das competências estabelecidas neste Código e dentro de suas circunscrições, deverá adotar as seguintes medidas administrativas: [...]

IX – realização de teste de alcoolemia ou perícia de substância entorpecente ou que determine dependência física ou psíquica. [...]

§ 1º A ordem, o consentimento, a fiscalização, as medidas administrativas e coercitivas adotadas pelas autoridades de trânsito e seus agentes terão por objetivo prioritário a proteção à vida e a incolumidade física da pessoa;

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 1º. O Contran estipulará os índices equivalentes para os demais testes de alcoolemia; •(resolução 81/contran);

Art. 277. Todo condutor de veículo automotor, envolvido em acidente de trânsito ou que for alvo de fiscalização de trânsito, sob suspeita de haver excedido os limites previstos no artigo anterior, será submetido a testes de alcoolemia, exames clínicos, perícia, ou outro exame que por meio técnicos ou científicos, em aparelho homologado pelo Contran, permitam certificar seu estado.

§ 1º Medida correspondente aplica-se no caso de suspeita de uso de substância entorpecente, tóxica ou de efeitos análogos.

§ 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." acrescentado pela lei 11.275)

Oportuno, evidenciarmos que o artigo 165 foi alterado e o § 2º deste artigo foi recentemente incluindo através da lei nº 11.275 - de 7 de fevereiro de 2006 - DOU de 8/2/2006 e, obedecendo ao que determina o parágrafo primeiro, O Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN, em 19.11.98, editou a Resolução n. 81 disciplinando o uso de medidores da alcoolemia e a pesquisa de substâncias entorpecentes no organismo humano e estabelecendo os procedimentos a serem adotados pelas autoridades de trânsito e seus agentes:

1. teste em aparelho de ar alveolar (bafômetro) com concentração igual ou superior a 0,30mg por litro de ar expelido dos pulmões;
2. exame clínico por médico da Polícia Judiciária;
3. exames laboratoriais em caso de substância entorpecente, tóxica ou de efeitos análogos.

Em todos os dispositivos acima elencados é notória, portanto, a preocupação do CTB em garantir a segurança do trânsito nas vias públicas, especificamente, como vimos, no que concerne a coibição da embriaguez alcoólica ao volante devido a sua grande potencialidade de gerar acidentes, pois o condutor ao ingerir bebidas alcoólicas sofre considerável diminuição dos seus reflexos, predispondo-o a acidentes de todos os tipos, desde pequenos tropeços até graves acidentes. Sobre estes riscos assim se manifesta Estella Regina (2006, on line):

O álcool na corrente sanguínea provoca o afrouxamento da percepção e o retardamento dos reflexos. A dosagem excessiva conduz à perigosa diminuição da percepção e à total lentidão dos reflexos, diminuindo a consciência do perigo. Todo condutor em estado de embriaguez, mesmo leve, compromete sua segurança, e a dos demais usuários da via e a dos passageiros que estão apostando suas próprias vidas 100% nas condições deste motorista. [...]

NIVEIS DE EMRIAGUEZ

| Taxas de álcool | EFEITOS NO MOTORISTA |
|------------------|---|
| De - 0,2-0,3g/l | As funções mentais começam a ficar comprometidas, percepção da distância e velocidade prejudicadas. |
| De - 0,3-0,5g/l | O grau de vigilância e o campo visual diminuem e o controle cerebral relaxa. |
| De - 0,51-0,8g/l | Reflexo retardado dificuldade de adaptação à diferença de luminosidade, superestimação das possibilidades, subdos riscos e tendência à agressividade. |
| De - 0,8-1,5g/l | Dificuldade de controlar o veículo, incapacidade de coordenação e falhas de coordenação neuromuscular. |
| De - 1,5-3g/l | Embriaguez, torpor alcoólico de dupla visão. |
| De - 3-5 g/l | Embriaguez profunda. |

Fonte: retirado do site da ABDETRAN (adaptado)

Como foi ilustrado, anteriormente, legalmente o limite impeditivo para se estar sob influência de álcool e poder dirigir um veículo automotor é acima de 6 dg/l de sangue ou 0,30mg/l de ar, e que tal índice necessariamente tem que ser aferido através de aparelho bafométrico. Entretanto, para efeito preliminar de fiscalização, pode-se, através da observação, facilmente diagnosticar se um condutor estar sob influência de álcool ou não, podendo ser feito de vários modos: analisando-se a cor do rosto, o comportamento, as vestes, o passo, o linguajar, a reação pupilar, a orientação, o discernimento, etc., para exemplificar em termos prático e didático, um

indivíduo de 70kg ao ingerir 02 latas (350ml) de cerveja, em pouco mais de 1 hora, terá elevado sua taxa de álcool para próximo de 0,6 g por litro de sangue, que é o limite legal. Para as outras bebidas, pode-se utilizar a tabela abaixo, sempre considerando que ela é apenas indicativa e que, mesmo abaixo desse limite, o risco de envolvimento em acidentes aumenta muito.

| Tipo de Bebida | Vol. médio de álcool | Medida usual | Qtd de álcool |
|----------------|----------------------|------------------|---------------|
| Cerveja comum | 4% | 1 lata (350 ml) | 14 ml |
| Cerveja forte | 6% | 1 lata (350 ml) | 21 ml |
| Vinho de mesa | 10% | 1 taça (150 ml) | 15 ml |
| Aperitivo | 20% | 1 dose (60 ml) | 13 ml |
| Pinga | 40% | 1 dose (60 ml) | 24 ml |
| Whisky | 45% | 1 dose (60 ml) | 27 ml |
| Conhaque | 48% | 1 dose (60 ml) | 29 ml |
| Licor | 52% | 1 cálice (30 ml) | 15 ml |

Fonte ABDETRAN

2.5 A Atual Qualidade do Policiamento e Fiscalização de Trânsito no Combate à Embriaguez Alcoólica ao Volante.

Enfim, por tudo que até o presente foi abordado (os índices alarmantes da relação álcool e direção, a cultura do desrespeito à proibição da embriaguez ao volante), vê-se claramente que em nosso país, infelizmente, o policiamento ostensivo e a fiscalização de trânsito deixam a desejar, estando muito aquém do ideal, configurando-se numa atuação pífia, tímida, inexpressiva, melindrada e apática diante das infundáveis infrações de trânsito relacionadas ao consumo de álcool, e que são cometidas diariamente e ostensivamente, principalmente nas noites de finais de semanas, por condutores irresponsáveis, inconseqüentes e imprudentes, nas vias públicas das nossas cidades. Nesta tangente, afirma o Dr. Drauzio Varela (2006, on line) “O Código de Trânsito brasileiro proíbe que a pessoa dirija embriagada, mas falta fiscalização para punir os

infratores. No Brasil, a pessoa vai ao bar, enche a cara, pega o carro, comete barbaridades ao volante e sai impune”. Similarmente verbaliza Ronaldo Laranjeira (2006, on line): “Todo mundo sabe que, em fins de semana, o grande causador de acidentes são jovens na faixa de 18 a 30 anos, que causam acidentes de trânsito por estarem alcoolizados. Mas eu vejo pouca iniciativa de fiscalizar e dar combate ao álcool ao volante”.

Não nos resta dúvida que esta postura do policiamento e fiscalização de trânsito realizada pelo Estado (Federal, Estadual e Municipal), tem contribuído, sobremaneira, para a lastimável situação em que se encontra o trânsito em nosso país. Como cita Fábio Ford Feris Racy, Presidente da Abramet (Associação Brasileira de Medicina de Tráfego) (2006, on line): “[...] quando a fiscalização é deficiente, há, conseqüentemente, um aumento no número de acidentes”. Na mesma linha segue a Dr.^a Julia Greve (2006, on line): “Acidentes de trânsito não são privilégio do Brasil. Existem no mundo inteiro, mas aqui o número de mortes ligadas a indivíduos, que beberam mais do que deviam, é maior por causa da certeza da impunidade”. Com a mesma consonância afirma Martinez Filho (2006, on line): “[...]no Brasil prevalece uma sensação geral de impunidade, seja pela fiscalização pouco efetiva estudos comprovaram que apenas uma em cada cinqüenta infrações de trânsito é objeto de autuação e multa[...]”. Diante de tais fatos podemos questionar acerca de quais fatores que interferem e influenciam na configuração e no comportamento adotado por nosso policiamento e fiscalização de trânsito voltado a coibição da embriaguez alcoólica? Por que as vias públicas das cidades de nosso país têm sido um terreno tão fértil para o cometimento de infrações penais e administrativas de trânsitos relacionados ao consumo indevido de álcool por condutores na direção de veículo automotor, com uma extrema impunidade dos transgressores? Na nossa humilde concepção, as respostas para tais indagações limitam-se a três fatores:

- 1) A discriminação dada pelos governos aos órgãos de policiamento e fiscalização de trânsito, visto que o apoio a uma política de fiscalização rigorosa refletiria uma antipatia por parte de uma grande parcela da população, em especial da classe média, e uma atenção e priorização exacerbada dada a uma educação de trânsito sazonal (em épocas: de carnaval, festas de final de ano, festas regionais tradicionais, pecuárias, etc.) e efêmera (Campanhas educativas esporádicas nas ruas, campanhas publicitária nos meios de comunicação, etc), no ensejo registramos que não deixamos de valorizar tais instrumentos, mas deve estar estreitamente ligada a fiscalização, como

aborda Ronaldo Laranjeira: (2006, on line) “Não há dúvida de que a medida de educação mais efetiva para as pessoas entenderem que não devem beber quando vão dirigir é a percepção de que podem passar pelo teste do bafômetro. Campanhas sobre os danos que podem causar a si mesmas e aos outros dirigindo intoxicadas pelo álcool não mudam seu comportamento”; no sentido inverso e na mesma proporção desprende um menosprezo e desvalorização a fiscalização de trânsito como instrumento de combate ao alcoolismo no trânsito, não apoiando e exigindo dos órgãos que compõem o SNT, nas suas respectivas circunscrições e competência, objetivando a implantação de uma política de impacto contundente e incisiva para combater os condutores que se excedem no consumo de Álcool na direção, viabilizando e dotando aos órgãos de Policiamento e Fiscalização de meios humanos e materiais: aumento do efetivo do policiamento e fiscalização; aumento no número de viaturas e, principalmente, a compra de aparelhos bafométricos, de forma a munir uma grande parcelas de agentes de trânsito com estes instrumentos, pois a ausência de tais equipamentos, por razões legais, inviabiliza a fiscalização. Oportuno enfatizar que grandes parcelas das cidades brasileiras não possuem tais aparelhos, a exemplo de Anápolis-GO, e quando possuem é um número insuficiente, a exemplo de Rio Branco-AC, que só possui 02 (dois) aparelhos bafométricos;

2) Quanto ao segundo fator que contribui para a postura negativa de nosso policiamento e fiscalização, frente à embriaguez ao volante, apontamos que seja uma simbiose de duas fontes: combinando o reflexo do primeiro fator comentado acima, ou seja, os agentes de trânsito em número insuficiente, sem meios materiais (viaturas, bafômetro, etc.) para policiar e fiscalizar um número infindável de infrações de trânsito, a exemplo da cidade de Rio Branco, com uma frota de 60 mil veículos, o efetivo diário do policiamento ostensivo de trânsito da CIATRAN é de 08 (oito) homens ; a indiferença do governantes (federal Estadual ou Municipal) que por vezes retaliam a ação dos agentes de transito competentes e compromissados com a função quando multam alguma “autoridade” ou “personalidade” de sua cidade, flagrados embriagados ao volante, contribuindo para que se receiam e se “omitam” diante do “canavial” de abusos da combinação do álcool e direção (formada pela cultura do desrespeito a norma, como ventilado anteriormente) nas vias públicas, cometidos por infindável número de pessoas de variadas matizes das classes sociais e econômica (padeiro, pintor, juiz, deputado, vereador, policiais militares, policiais civis, policiais federais), promotor, comerciante, banqueiro, bancário, professor, senador, etc, etc), isto tudo combinado (simbiose) com a influência do “espírito do

jeitinho brasileiro” da “lei de Gerson”, conforme evidenciamos no item acima, que inculca, também, nas mentes dos agentes de trânsito a banalização de infrações ligada a embriaguez ao volante, fazendo com que eles pensem, erradamente, que o cometimento delas não trará nenhuma consequência drástica ao trânsito, criando-se dessa forma um círculo vicioso onde a fiscalização não fiscaliza por que banaliza a infração e o infrator comete a infração por que não é fiscalizado e os acidentes ocorrem por que não estão sendo evitados.

3) Como terceiro e último fator enfocamos a ausência de leis exequíveis, relativas à proibição da embriaguez ao volante, na sua aplicação pelos dos agentes fiscalizadores, considerando a enorme dificuldade que eles sentem em comprovar os índices de alcoolemia nos condutores embriagados, diante do direito legal de não se submeterem teste bafométrico, prova probatória imprescindível para o amparo da confecção da autuação de trânsito no art. 165 do CTB e tipificação do crime do Art. 306 do mesmo diploma legal, sendo que neste último caso, também se pode comprovar a embriaguez através de provas testemunhais. Sem embargo, felizmente, cabe-nos salientar importante e recente criação da lei federal nº 11.275 de fevereiro deste ano, que permitiu a autuação dos condutores embriagados que se negarem a ser submetidos ao teste de bafômetro, dispositivo este que beneficiou, sobremaneira, a atividade de policiamento e a fiscalização de trânsito, mas para que a comentada lei seja eficiente o agente de trânsito obrigatoriamente necessitaria estar munido do bafômetro, fato este que na atualidade é uma das principais problemáticas, como já frisamos. Portanto, imperioso e altamente relevante são a criação e modificação das leis relacionadas ao trânsito como forma de dar eficiência ao poder de polícia de trânsito, para assim melhor combater a embriaguez ao volante e, conseqüentemente, diminuir o número de vítimas decorrentes dos acidentes de trânsito. Enfatizando, obviamente, que tais mudanças ou criação de normas tenham como parâmetro o respeito aos direitos fundamentais dos infratores (Ampla defesa e ao contraditório, não criar provas contra si mesmo, etc.).

Não obstante, queremos deixar cristalino que não menosprezamos de forma alguma a imprescindível, imperiosa e fundamental importância da educação de trânsito como um dos mecanismos de combate à violência no trânsito, em específico, as infrações relacionadas à embriaguez ao volante. É indubitável e inquestionável a capacidade da educação de trânsito de formar pessoas com uma concepção do real significado do que é trânsito: necessidade humana que implica em relação social, em um espaço público, harmonizada pelo respeito às normas de circulação e conduta. Educação esta que tem por foco principal a formação de cidadãos (usuários

das vias) compromissados com o respeito às leis de trânsito e, primordialmente, comprometidos com a adoção de comportamento de preservação de sua vida e de terceiros, quando no exercício do direito de transitar. No entanto, essa educação precisa ser efetiva e permanente, executada desde o Jardim de infância até o ensino superior, conforme prescreve o CTB, lei 9.503/97:

Capítulo VI – Da Educação para o Trânsito.

Art. 74. A educação para o trânsito é um direito de todos e constitui dever prioritário para os componentes do Sistema Nacional de Trânsito;

Art. 76. A educação para o trânsito será promovida na pré-escola e nas escolas de 1º, 2º e 3º graus, por meios de planejamentos e ações coordenadoras entre órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito e de educação, da União, dos Estados, do Distrito Federal e Municípios, nas respectivas áreas de atuação; [...] (BRASIL, CTB, 2002, p. 39 e 40)

Não obstante, sabemos que o nosso ensino está muito aquém desta educação voltada para a formação do cidadão do trânsito, pois até hoje não se tem implantado a disciplina sobre trânsito nas grades curriculares das escolas, consoante determina a lei. Como agravante temos o fato de que os frutos do benefício da educação é a longo prazo e, no momento, o tempo urge por medidas no mínimo atenuantes. Como já frisamos, O Brasil é o campeão em acidentes de trânsito. Segundo Davide Duarte Lima (2005, p A3), cerca de 35 mil pessoas, morrem no trânsito, meio milhão ficam feridas, das quais cerca de 100 mil com lesões irreversíveis (pessoas mutiladas, paraplégicas, tetraplégicas, etc.) não esquecendo que do total dos acidentes com vítimas fatais umas das partes envolvidas estava embriagada. Portanto, neste primeiro momento, precisam valorizar e potencializar o policiamento e a fiscalização de trânsito e passarmos a adotarmos uma política dura e rígida de fiscalização, coibindo permanentemente e tenazmente, adotando uma postura de “tolerância zero” as infrações relacionadas à embriaguez ao volante e punindo severamente os infratores. Como cita Ronaldo et Marcos. (2006, on line):

Dissuasão como estratégia preventiva Normalmente, força-se o cumprimento da lei através da punição dos infratores, esperando que isso possa prevenir ou dissuadir outros motoristas de dirigirem após beber. A dissuasão é essencialmente um instrumento para aumentar a percepção do risco de ser punido; se a probabilidade de ser flagrado alcoolizado ao volante é grande, isso realmente persuade o motorista a evitar beber e dirigir [...]

Outro aspecto relevante é a ser mudado é forma que é executado a fiscalização na coibição da embriaguez ao volante pois ele tem se configurando na sua essência como uma fiscalização estritamente repressiva e seletiva sendo motivada, em sua grande parcela, na fiscalização de condutores envolvidos em ocorrências de acidentes ou em flagrância de condutores totalmente ébrios. Reforçando esta concepção cita Lúcio Nunes (2006, on line) : “A tendência da polícia é aplicar testes para avaliação dos níveis de álcool no sangue apenas nos

motoristas grosseiramente atáxicos, o que exige níveis de alcoolemia muito superiores aos legais. Esta atitude tende a reforçar comportamentos de burla a fiscalização”. Portanto, a aplicação do policiamento e da fiscalização de trânsito precisa ser modificada convergindo de uma ação repressiva para ação efetivamente preventiva, onde agentes de trânsito coibam a embriaguez ao volante de forma imprevista, indistinta e aleatoriamente, e em condutores que demonstrem qualquer mínimo sinal de que estar sob influência de álcool, principalmente nos finais de semanas e ambientes comuns a esta irregular prática, só assim a fiscalização poderá ser realmente eficiente e eficaz, e evitar acidentes como afirma Ronaldo et Marcos (2006, on line):

Uma alternativa são as checagens aleatórias: qualquer motorista, em qualquer momento, pode ser submetido ao teste, que pode variar em frequência e local, sem aviso prévio. Além disso, sempre são muito visíveis e causam impacto na mídia. Uma revisão de 23 estudos sobre checagem aleatória e seletiva revelou um declínio de 22% (variação de 13% a 36%) nos acidentes fatais. Outro estudo mostrou que a checagem aleatória é duas vezes mais efetiva do que as checagens seletivas. Em Queensland, Austrália, programas baseados na checagem aleatória resultaram em 35% de redução nos acidentes fatais. [...]

Enfim, através de tudo que expomos a lume, retratamos a infeliz e dramática situação pela qual passa nosso país relativo às questões relacionadas ao problema do combate a embriaguez alcoólica ao volante no trânsito. Neste diapasão, e considerando que tal problemática é comum, a uma grande parcela das cidades brasileiras, e que contribuem para a configuração do cenário nacional, individualmente e proporcionalmente, conforme o nível das suas fragilidades no policiamento e fiscalização de trânsito, tentaremos demonstrar em que nível de qualidade (eficiência, eficácia e efetividade) encontra-se o policiamento e a fiscalização de trânsito executado pela PMAC, através da CIATRAN, na cidade de Rio Branco-AC e qual a percepção dos condutores de veículos automotores frente à postura que se encontra o Policiamento e a Fiscalização na coibição da embriaguez ao volante.

2.6 O Trânsito na Cidade de Rio Branco

A cidade de Rio Branco é a capital do Estado do Acre. Possui uma população de aproximadamente 400 mil habitantes, dentre os quais 90 mil são habitados para conduzir veículos automotores; possui uma frota aproximada de 80 mil veículos, sem considerarmos os números flutuantes de veículos de outros estados e demais municípios do Estado. Em alusão a engenharia de trânsito da cidade, nos últimos anos, o governo do Estado tem investido de forma bastante intensa na melhoria da malha viária com a construção, reforma e ampliação das principais vias

públicas da cidade, paralelamente, com implantação de ciclovias e ciclofaixas, bem como implantação de um razoável sistema de sinalização, visando com, isto melhoria na qualidade da segurança viária do município em tela.

Em termos de violência no trânsito, a cidade de Rio Branco contribui com quase 90% do índice de acidentes de trânsito no Estado do Acre, sendo que em todo o Estado a média anual dos acidentes trânsito, nos últimos três anos, assim se configura: 3700 acidentes do tipo em geral (vítima fatal, lesões corporais e danos materiais), 1500 acidentes com vítimas não fatais; 2050 acidentes sem vítimas. Tal desempenho figurou a média anual de mortes no trânsito, nos últimos anos, na oscilação dos índices na faixa de 100 mortes por ano, dando, conseqüentemente, uma média de uma vítima fatal no trânsito a cada três dias, índice que suplanta, proporcionalmente, os índices relativos da violência do transito nos grandes Estados do país.

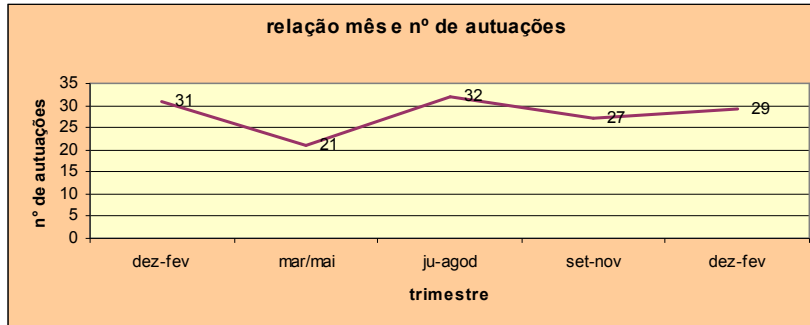
2.7 Análise dos Dados do Efetivo da CIATRAN/PMAC

A CIATRAN/PMAC é uma Companhia pertencente à Polícia Militar do Estado do Acre, cuja responsabilidade é executar o policiamento ostensivo e a fiscalização de trânsito na cidade de Rio Branco. É constituída de dois Pelotões: Urbano e Rodoviário. O primeiro possui um efetivo de 80 (oitenta) Policiais Militares e executa o policiamento ostensivo e a fiscalização de trânsito nas vias públicas da zona urbana da cidade. O segundo, possui um efetivo de 100 Policiais Militares e é responsável pela execução do Policiamento ostensivo e a Fiscalização de Trânsito nas rodovias Estaduais e Municipais. Ressalta-se que, considerando que o Município de Rio Branco ainda não assumiu de forma efetiva a sua competência relativa ao trânsito, através da RBTRANS, Órgão executivo Municipal de Trânsito, a CIATRAN executa tanto a fiscalização relativa às infrações no Estado (Licenciamento e Habilitação e outros) e no município (circulação, parada e estacionamento, carga e descarga e outros).

Ao analisarmos os arquivos do DETRAN/AC, referentes às autuações do artigo 165 do CTB, lavradas nos anos de 2004 e 2005, constatamos que neste período foram confeccionados 699 AIT's (autos de infrações de transito), sendo que no ano de 2004 os agentes de Transito da CIATRAN, confeccionaram 318 AIT's e no ano de 2005 confeccionaram 381. Ao analisarmos a correspondência entre a relação das variáveis números de autuações mensais e os respectivos meses do ano de 2004, constatamos que conforme as variáveis meses avançam, a relação forma um gráfico com as seguintes características: de função crescente no período de dezembro a

fevereiro; de função decrescente no período de março a maio, de função crescente de julho a agosto, de função decrescente de setembro a novembro.

Figura 1

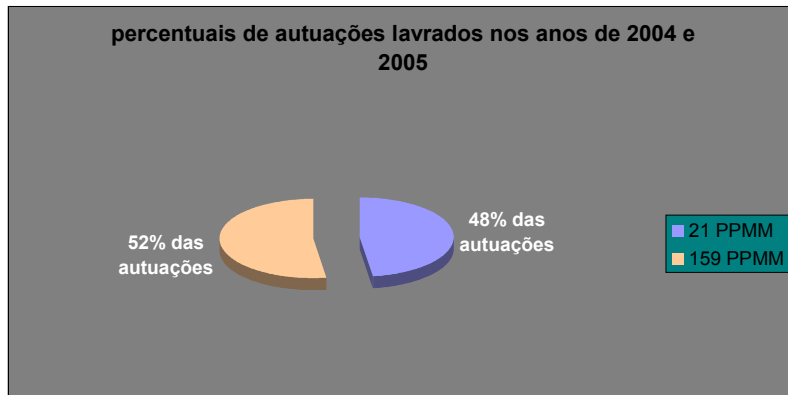


Tal fato nos dá fortes indícios que nos períodos do ano quando ocorrem os eventos festivos há um conseqüente aumento dos números de autuações lavrados pelos PPMM, fenômeno que se explica, naturalmente, pelo aumento e saturação do policiamento ostensivo de trânsito, ocasionado pelas operações executadas por todas as unidades da PMAC, alusiva às festividades anuais periódicas (Operação papai Noel – novembro, dezembro, janeiro, Operação carnaval – fevereiro e março-, Operação Férias e Expoacre – julho e agosto). Portanto, essas evidências nos revelam uma compatibilidade com nossa proposição anteriormente registrada: de que a atenção e a valorização da fiscalização de trânsito direcionada ao combate à embriaguez ao volante só é dada em período sazonal de festas, em que o consumo de bebida alcoólica por condutores é bem maior.

Prosseguindo em nossa análise, constatamos que do total de autuações do artigo 165 do CTB, confeccionadas durante os anos de 2004 e 2005 (669 AIT's), 365 AIT's, 52% do total, foram lavradas por 159 PPMM, 89% do efetivo, variando o número de autuações individuais, de cada Policial Militar, de 0 a 10 AIT's anualmente e 334 AIT's (quase 50% do total de AIT's no período), foram lavradas por apenas 21 PPMM, correspondente a 11% do efetivo, variando a quantidade de autuações feitas, individualmente, por cada PM de 10 a 20 AIT's, fato que nos demonstra que apenas uma ínfima parcela do universo dos agentes do efetivo da CIATRAN, são verdadeiramente ativos na coibição da embriaguez ao volante. Sendo os mesmos responsáveis por quase a metade das autuações feitas naquele biênio. Por tais aspectos, somos inclinados a concluir

que a ação dos agentes do efetivo da CIATRAN no combate à embriaguez ao volante é extremamente insuficiente, estando muito aquém de uma ação satisfatória que possa dar a percepção aos maus motoristas da possibilidade de serem flagrados e, portanto, persuadi-los a evitar beber e dirigir.

Figura 2



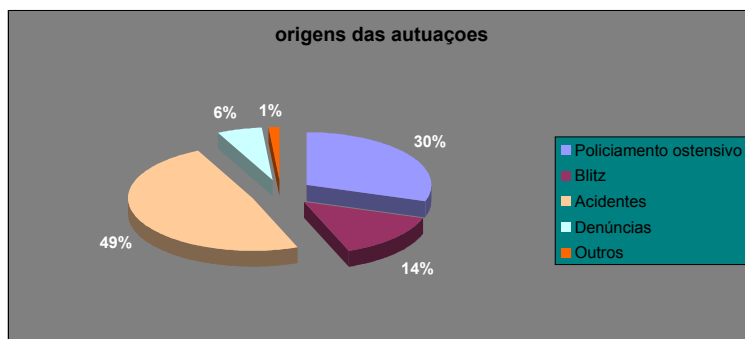
Fonte: da coleta de dados

No aspecto relativo à carência de equipamentos de fiscalização, os Policiais Militares que foram sujeitos da pesquisa de campo assim se pronunciaram: 77% deles responderam que já se depararam com a situação de não tomarem providências diante de infrações de embriaguez ao volante por falta de aparelho etílico, ou seja, quase 80% dos entrevistados passaram pela infeliz experiência da inércia de não tomar a devida providencia diante transgressões de embriaguez ao volante por falta de bafômetro, sendo obrigado a liberar o condutor. Logo, tal situação reforça nossa assertiva de que é imprescindível municiar, de forma satisfatória, os agentes de trânsito com aparelhos bafométricos, visto que a ausência desses equipamentos, por razões legais, inviabiliza a fiscalização de trânsito norteando a inibição do uso de substância alcoólica na direção de veículo automotor. No ensejo, enfatizamos que a CIATRAN dispõe somente de 02 (dois) bafômetros, dos quais constantemente sofrem problemas técnicos de funcionamento ou, obrigatoriamente, são submetidos aos testes anuais de aferição, sendo necessariamente envia-los para Brasília ou São Paulo para viabilização de manutenção ou os testes de aferição, fato que demanda grande parcela de tempo, agravando, assim, ainda mais a problemática, já que a fiscalização em Rio Branco, em

determinadas situações, fica dispondo somente de um e, às vezes, de nenhum aparelho, fato esse que contribui, sobremaneira, para a latência da impunidade e, conseqüentemente, para o aumento de uma atmosfera favorável para o desrespeito à norma coibidora da embriaguez ao volante.

Quando indagados sobre as circunstancias que originaram, em sua maioria, as autuações do artigo 165 do CTB, obtivemos os seguintes resultados: 49% dos agentes de trânsito responderam que foram em decorrência de acidentes de trânsito, 30% responderam que foram em conseqüência do Policiamento Ostensivo de trânsito; 14% foram resultados de operação blitz e 6% foram resultantes de denúncias.

Figura 3

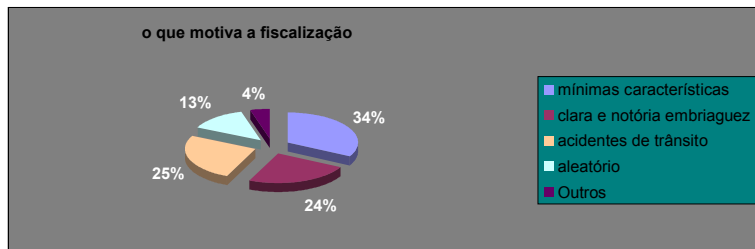


Fonte: da coleta de dados

Portanto ao analisarmos os resultados deste quesito vê-se, claramente, que foram compatíveis com as nossas proposições acerca deste tema, ou seja, a maioria das autuações feitas pelos agentes de trânsito são oriundas de acidentes de trânsito, como prefalamos no exórdio deste trabalho, ao dizermos que a maioria das autuações de trânsito relacionada à embriaguez ao volante era resultante do atendimento de ocorrências de acidentes de trânsito de todos os tipos, com ou sem vítima. Nesta mesma linha, também, asseveramos, quando discorremos sobre a qualidade da fiscalização de trânsito, no item 2.5, ao patentearmos que a fiscalização de trânsito, na sua essência, tem-se apresentado de forma eminentemente repressiva e seletiva sendo motivada, em sua grande parcela, na fiscalização de condutores envolvidos em ocorrências de acidentes ou de condutores totalmente ébrios, que dirigem de forma anormal, gerando perigo de dano ao patrimônio ou a vida dos demais usuários das vias. Tal atitude, adotada pelos agentes, induz aos condutores a ter a concepção de que a fiscalização prioriza somente a coibição de condutores nas condições retro mencionada, o que reforça o comportamento dos condutores em burlá-los.

Quando questionados sobre os fatores que os motiva a executar a fiscalização de trânsito para coibir a embriaguez ao volante, tivemos os seguintes resultados: 30% responderam que são motivados pelas mínimas características de embriaguez ao volante, 24% responderam que são motivados pelos condutores envolvidos em acidentes de trânsito, 23% responderam que são motivados quando os condutores demonstram clara e notória embriaguez e 13% executam a fiscalização de forma aleatória; 6% são motivados a agirem somente quando flagram os condutores embriagados conduzindo o veículo de forma anormal e 4% alegaram outros motivos. Portanto, se fizemos à perscrutação desses dados.

Figura 4



Fonte: da coleta de dados

Tendo como foco à somatória dos valores dos percentuais das razões que motiva aos Agentes de Trânsito a agir somente diante da clara e notória embriaguez (23%), diante dos acidentes de trânsito (24%) e de condutores embriagados, conduzindo de forma anormal (6%), teremos um percentual resultante de 53% de PPMM que, erroneamente, menosprezam, para fins de fiscalização, o fato de os condutores apresentarem as mínimas suspeitas de embriaguez, como: o hálito alcoólico, reflexo, estado das pupilas, o andar e outros comportamentos que indiquem a falta de sobriedade. E que só se manifestam, ou seja, tornam-se ativos e dinâmicos na fiscalização ao se depararem, somente, com as situações onde condutores se apresentem da forma exposta acima. Assim, por notória semelhança dessa problemática com a anteriormente ventilada, nossas considerações perante este caso são análogas ao do parágrafo anterior.

Quando questionados quais os procedimentos adotavam ao se depararem com um condutor de veículo automotor totalmente embriagado e conduzindo o veículo de forma anormal, colocando em risco a segurança viária, obtivemos as seguintes configurações: 82% dos entrevistados responderam que submeteria os condutores ao teste bafométrico, 15% advertiriam e

3% liberariam. No entanto, surpreendentemente, quando passamos para a segunda indagação, ou seja, qual o procedimento adotado diante de um condutor, totalmente embriagado, que conduz seu veículo de forma normal, o percentual de 82% decaiu, substancialmente, para o valor de 52%, ou seja, uma redução de quase 30%. Por outro lado, no sentido inverso e na mesma proporção, o percentual dos agentes que procederiam com advertência elevou-se de 15% para 44%; mantendo-se fixo o percentual dos agentes que liberaria os condutores (3%).

Figura 5

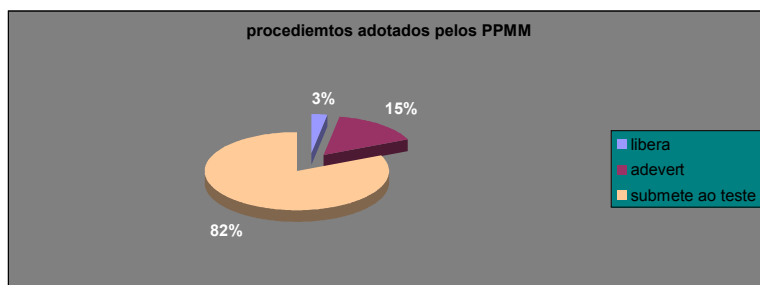
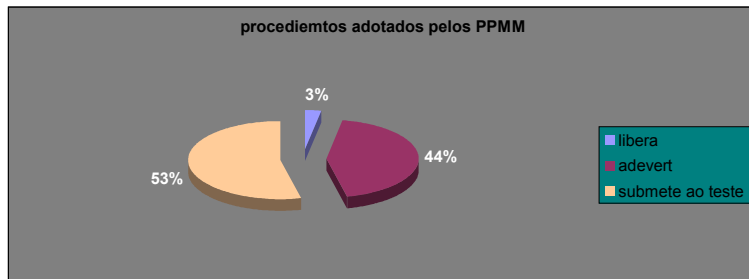


Figura 6

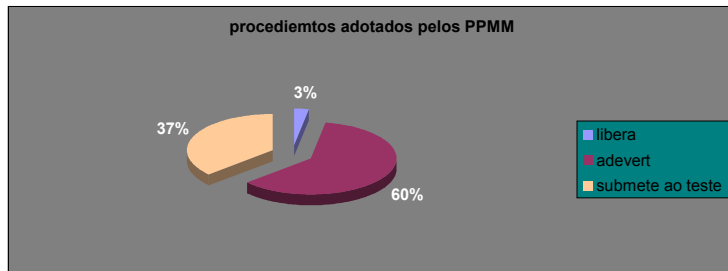


Fonte: da coleta de dados

De forma mais preocupante foi quando questionamos os PPMM sobre qual o procedimento adotado diante da flagrância de condutores em estado aparente de embriaguez alcoólica, visto que o percentual de 82% dos agentes que submeteria os condutores ao teste bafométrico, diante da primeira situação, deprimiu drasticamente para um percentual de 53%, uma queda de 29% nos índices de PPMM ativos, e no sentido inversamente proporcional houve um aumento de 29% no índice de PPMM que procederiam com advertência, elevando-se de 15% para 44% aqueles que procederiam com advertência, mantendo-se, novamente, fixo os índices de

PPMM que liberaria os condutores em tais situações (3%). A análise desses dados nos revela de forma mais concreta e contundente que o principal foco que estimula à ação dos agentes da CIATRAN no combate a embriaguez ao volante é a ocorrência de situações onde os condutores se apresentem em um estado totalmente atáxico ou embriagados na condução, causando risco dano.

Figura 7



Fonte: da coleta de dados

Quanto as maiores dificuldades encontradas pelos agentes de trânsito no desempenho de suas funções de combate à embriaguez ao volante, os resultados se apresentaram da seguinte maneira: 62% dos entrevistados responderam que a falta de apoio das autoridades em coibir tal problema e o constrangimento causado pelas ações dessas mesmas pessoas, contraria a política de combate; 23% alegaram que é a falta de equipamento bafométrico; 14% afirmaram que é a falta de uma legislação mais severa e exequível e 1% alegaram outros motivos.

Acerca da análise dos percentuais, volvemos nossas atenções, inicialmente, ao primeiro percentual, pois se infere que este sobressaiu frente ao demais pelas seguintes razões: como frisamos anteriormente, a cidade de Rio Branco é uma cidade pacata, com uma das menores populações, para capitais de estado, do país (400 mil habitantes), tal fato contribui para que, praticamente, todos os cidadãos dessa sociedade se conheçam, principalmente as autoridades que integram o poder público e os que detêm o poder econômico. Entende-se que a falta de apoio que a Fiscalização sente é no sentido de que as autoridades públicas, de uma maneira geral e não publicamente, menosprezam a importância de tal instrumento, pois também praticam o ato irregular, e alegam que a polícia militar deveria deixar de alimentar a “indústria da multa” e se preocupar apenas com os bandidos. E para agravar ainda mais a situação, quando algum PM competente e comprometido com o seu dever toma as devidas providências legais em desfavor

de alguma dessas “autoridades ou personalidades”, injustamente são retaliados, fato que, sobremaneira, os constrangem e os melindram a agirem conforme deveriam. Portanto, imprescindível é a necessidade de se ofertar, na praxe, a plena liberdade de ação aos agentes fiscalizadores, para que a lei seja imposta a todos, e não somente aos menos abastados, e extirpar da sociedade Rio-branquense a política do “faça o que lei manda e não faça o que eu faço”.

Quanto ao segundo maior percentual (23%), os PPMM alegaram ser a falta de equipamento bafometrico que causa maior entrave na fiscalização. Tal resultando se justifica como reflexo dado pelo alto índice (77% dos PPMM da pesquisa), que se depararam com a falta do aparelho etílico durante suas ações.

Quanto ao terceiro maior percentual, a falta de uma legislação exequível (14%), acreditamos ter se manifestado pela sua real importância como meio de melhoria do poderes e liberdade dos agentes de trânsito, facilitando suas atuações no cenário do combate diário à embriaguez ao volante. A exemplo dessa afirmação, tivemos a criação da lei 11.275 de janeiro de 2006, que, sobremaneira, viabilizou melhoria e facilidade, nos procedimentos legais adotados para a comprovação do excesso de consumo de substancia alcoólica por condutores.

2.8 Análise dos Dados dos Condutores de Rio Branco

A nossa pesquisa de campo foi executada com uma amostra de 200 condutores. No aspecto geral, a radiografia das pessoas entrevistadas configurou-se no seguinte perfil: 65% tinham idade que varia de 20 a 40 anos; 74% tinham curso superior, 19% o ensino médio e 5% tinham formação em pós-graduação; 27% tinham uma renda econômica que varia de 1 a 3 salários mínimos e 40% tinham uma renda de 3 a 6 salários mínimos; quanto ao tempo de habilitação 62% eram habilitados a mais de 5 anos.

Quando questionados sobre hábito de conduzir veículo sob influência de álcool 64% dos entrevistados responderam que fazem uso de substância alcoólica na condução de veículo automotor, revelação essa que não nos trouxe surpresa, visto que ferreamente afirmamos e reiteramos tal problemática, quando versamos acerca da qualidade do policiamento e fiscalização de trânsito no item 2.5, em que questionávamos a eficiência e a eficácia desses instrumentos, visto que atuavam de forma tímida, melindrosa e pífia no combate ao infíndável canavial de infrações relacionadas à embriaguez ao volante que são cometidas, por condutores inconseqüentes e imprudentes, diariamente e ostensivamente em nossas cidades, principalmente nas noites de finais

de semanas, sem, contudo sofrerem qualquer tipo de retaliação por partes dos órgãos fiscalizadores.

Antes de encerramos sobre a discussão desse assunto, importante tecer um comentário curioso da coincidência dos resultados dos índices encontrado acima (64%) com os índices estatísticos que demonstram a relação entre o consumo de álcool e os acidentes de trânsito com vítimas fatais que é 70%, semelhança esta que pode ser objeto de futuro estudo científico.

Do quantitativo total de pessoas que fazem uso de substância alcoólica na condução de veículo 44%, percentual considerável, já foram abordadas algumas vezes pela fiscalização, e se encontravam sob efeito de álcool, não obstante desse percentual 71% a firmaram que na abordagem o agente de trânsito não percebeu que eles estavam sob influencia etílica, 18% afirmaram que os agentes de trânsito perceberam a embriaguez, entretanto, após a constatação apenas os advertiram, e apenas uma pequena quantidade de 11% os submeteu ao teste bafométrico, tal revelação nos demonstra, novamente sem surpresa, que em 89% das abordagens da fiscalização a condutores que se encontravam sob influência de álcool os agentes de trânsito agiram de forma passiva ou benevolente diante da transgressão, visto que grande maioria não percebeu, ou fizeram vista grossa, e 18% se negaram a cumprir seu dever de fiscalização, pois, provavelmente, perceberam os indícios de infração e não tomaram as devidas providências legais.

Descoberta importantíssima da análise desses dados foi a perfeita sintonia que houve entre os resultados dos índices obtidos dos PPMM que executariam o teste bafométrico nos condutores, que foi de 11%, e o índice de PPMM ativos na fiscalização de trânsito nos anos de 2004 e 2005, que foi de 12% do efetivo da CIATRAN (21 PPMM), fato que nos dá uma confiabilidade maior a pesquisa, e que, portanto, nos permite ratificar, mais uma vez, que o policiamento e a fiscalização de trânsito executado pela CIATRAN é ineficiente e ineficaz, estando muito aquém de uma fiscalização satisfatória.

Quando questionados sobre qual a quantidade de cerveja em lata uma pessoa ao ingerir ficaria impedida de dirigir veículo automotor, obtivemos os seguintes resultados: 46% dos entrevistados responderam 02 latas de cervejas, portanto, de acordo com os valores científicos, que dão essa média; 32% responderam nenhuma lata; 22% disseram 01 lata e ninguém afirmou acima de seis latas. Assim, ao somarmos os índices estatísticos dos que responderam entre 01 e 02 latas de cervejas, visto que a quantidade de latas necessárias para uma pessoa atingir o índice permitido (0,30 mg/l ou 6 dg/l) não é rígida, pois depende como vimos, no item 2.4, do estado

Comentado [a1]: Elabore frases mais curtas, o texto do parágrafo ficou confuso. Quanto ao primeiro parágrafo acho que poderia explorar um pouco mais o perfil do condutor, separando os itens por ponto.

psicológico, da alimentação, massa corpórea, etc., teremos um resultante de 68% que estão na média de acerto. Logo, a análise desses dados nos inclina a afirmar que os condutores de Rio Branco estão bem informados em relação à matéria da norma proibitiva do consumo de álcool na direção de veículo automotor, fato que pode ser explicado pelo alto nível do grau de instrução dos entrevistados, aliado ao bom trabalho educativo de sensibilização ao não uso de substância alcoólica no trânsito executado pelo DETRAN/AC e a CIATRAN, tanto que os resultados nos mostraram que 32% responderam que qualquer quantidade é proibida durante o a circulação no trânsito, por outro lado se compararmos estes dados com os resultados obtidos no primeiro quesito vislumbra um aspecto negativo, no entanto compatível com a nossa hipótese, pois os condutores apesar de estarem bem informados a despeito das proibições, mesmo assim persistem em desrespeitar a norma proibitiva, consumindo substancia alcoólica na condução de veículo. Fato esse que reflete aquilo que colocamos em voga acerca da sobrevalorização do aspecto educacional como instrumento de combate à embriaguez ao volante e a discriminação e sub-valorização da fiscalização transito no combate à embriagues ao volante, onde causa o arrefecimento e enfraquecimento deste importante instrumento e, em consequência, origina uma extrema sensação de impunidade no ambiente do trânsito. Com a devida vênia, lembremos das palavras do eminente Ronaldo laranja: "Não há dúvida de que a medida de educação mais efetiva para as pessoas entenderem que não devem beber quando vão dirigir é a percepção de que podem passar pelo teste do bafômetro. Campanhas sobre os danos que podem causar a si mesmas e aos outros dirigindo intoxicadas pelo álcool não mudam seu comportamento". Portanto, os resultados revelados, asseguram ainda mais essa afirmação.

Quando questionados sobre qual a concepção que tinham acerca dos motivos que levavam os condutores a relutarem em não obedecer à norma proibitiva de bebe e dirigir, os resultados nos trouxeram: 40% responderam que é por falta de uma fiscalização rigorosa; 26% responderam que é por que os agentes só fiscalização os condutores que estão embriagados e dirigem de forma anormal; 17% responderam que os agentes de transito só fiscalização os condutores envolvidos em acidentes; 12% responderam que o motivo dos desrespeitos é a praxe cultural do povo brasileiro em não obedecer às leis; 5% alegaram outros motivos.

Ao mirarmos criticamente esses dados, verifica-se, notoriamente, que a impressão que os condutores têm da fiscalização de trânsito, no combate a embriaguez ao volante, é de fragilidade e tolerância, e que tem se prestado, eminentemente, a fiscalizar os condutores

embriagados que se apresentam em condução anormal e envolvidos em acidentes de trânsito, proposição esta que temos redudantemente, propalado neste estudo.

Oportunamente, analisamos a conclusão supra, paralelamente com as conclusões aduzidas das análises oriundas das indagações, na qual foram submetidos os PPMM, acerca da embriaguez ao volante, sobre: o que os motiva, quais as origens das autuações e quais os procedimentos que adotavam anteriormente expostas, revelou-nos que tal impressão, certamente, suscita-se da errada atitude atualmente manifestada pelos integrantes da CIATRAN, pois nos deram fortes indícios que em sua maioria (49%) fiscalizam somente condutores embriagados envolvidos em acidentes, 53% menosprezam a fiscalização de condutores que demonstram pequenas características de embriaguez e 60% procedem somente com advertência. Postura esta que reflete, negativamente, para que os condutores tenham um falso discernimento acerca do que é proibido ou não relativo ao tema do álcool e direção, levando-os a pensarem que o que não é fiscalizado é correto.

Quando indagamos os condutores sobre qual a reação que teriam diante de uma postura rigorosa adotada pelos órgãos fiscalizadores na coibição da embriaguez ao volante, através de operação de fiscalização rigorosa, tivemos os seguintes resultados: 47% dirigiriam sem beber, 19% sairiam sem o veículo, 18% dariam outras respostas similares as duas primeiras e 16% menosprezariam a fiscalização e arriscariam a desprezar a proibição. Portanto, a análise desses dados emergirem-se uma importante revelação, pois de 84% dos condutores diante de uma fiscalização efetiva e rigorosa adotariam uma postura de respeito e tolerância às leis de trânsito relacionadas à embriaguez ao volante, tendo apenas uma minoria de 16% que se manteriam irredutível a obedecer a legislação.

Ainda, ligado a estes dados, oportuno frisamos a drástica queda dos índices dos condutores que fazem uso de substância alcoólica no trânsito, 62% dos entrevistados, quando submetidos a uma fiscalização mudam de comportamento decaindo este índice para 16%, uma queda de 46%. Fato que, novamente reforça nossa tese, de que somente uma fiscalização incisiva e contundente modificaria a postura dos condutores imprudentes que se negam a se submeterem aos ditames das regras da boa circulação de trânsito.

3 Conclusão

Por fim, após a árdua e prazerosa labuta na busca dos registros científicos acerca do tema e dos elementos factuais, oriundos do contexto histórico, foco de nossa pesquisa, que contribuíram, relevantemente, para a consecução do presente artigo, e considerando tudo que foi, meticulosamente, exposto a lume, somos fortemente atraídos a sustentar e defender as seguintes conclusões:

a. Os condutores de veículos automotores da cidade de Rio Branco, apesar de satisfatoriamente conhecedores da norma proibitiva do excesso de consumo de substâncias alcoólica na condução de veículo, de forma geral adotam uma postura indiferente aos preceitos normativos das regras que taxam o excesso do consumo de bebida alcoólica na direção de veículo automotor, sendo que tal postura é oriunda da certeza da impunidade, e esta reflexo do comportamento frágil e restrito manifestado pela fiscalização de trânsito, frente aos atos dos condutores que praticam o hábito de beber e dirigir, visto que ao serem abordados, em situações que apontem possíveis irregularidades relacionadas a embriaguez ao volante, não são admoestado pela a fiscalização, e quando tal estado é percebido, os agentes de trânsito apenas os advertem, fato que os induz, erroneamente a terem a concepção de que somente estão passivos de serem fiscalizado nas situações de embriagues com condução anormal ou em envolvimento em sinistro;

b. No aspecto da análise da qualidade do desempenho da CIATRAN/PMAC, em termos de efetividade, eficiência e eficácia, na execução dos trabalhos voltados ao combate a embriaguez ao volante, verificou-se uma inconstante, frugal e frágil fiscalização, ponderando nossa proposição nas seguintes elucidações encontradas na pesquisa: constatamos que a mesma tem-se manifestado de forma mais atuante somente em períodos sazonais de festas periódicas anuais (finais de ano, carnaval, férias, etc), fato que evidência sua inefetividade; que apenas um ínfima parcela dos PPMM (11% do efetivo), adotam uma ação plenamente dinâmica e ativa na coibição da embriaguez de trânsito, pois foram responsáveis por quase 50% das autuações ocorridas no biênio de 2004 e 2005, e quanto aos demais (89% do efetivo), adotam uma postura claramente inexpressiva e inerte, considerando que seus desempenhos foram, proporcionalmente, 7 vezes menor do que o primeiro grupo; que os PPMM, em sua maioria, 49% das autuações, tiveram suas autuações do artigo 165 do CTB, originadas de acidentes de trânsito; que 53% do efetivo menosprezam, para fins de fiscalização, o fato de os condutores apresentarem mínimas

características de embriaguez, tendo principal parâmetro para suas ações de fiscalização a ocorrência de condutores embriagados envolvidos em acidentes e dirigindo de forma anormal; que 63% dos PPMM ao se depararem com condutores apresentando mínimas características de embriaguez, têm como procedimento adoção de uma postura complacente e benevolente, pois nessa situação somente advertem o condutor;

c. As maiores dificuldades em fiscalizar a embriaguez ao volante, pelas quais passam os PPMM da CIATRAM, estão ligadas a falta de sensibilidade por parte das autoridades em relação a oferta de apoio em combater tal problemática, aliado ao menosprezo praticado por essas mesmas pessoas em não quererem se submeter aos ditames da norma proibidora imposto a todos e as conseqüentes represálias que estão sujeitos quando tomam providências em desfavor determinadas “personalidades”, a falta de equipamentos bafométricos gera transtornos e entraves profundos no andamento dos trabalhos de fiscalização o que acaba, por conseqüência, causando uma inviabilidade na fiscalização, posto que imensa maioria dos PPMM acabam, por motivos legais, assumindo uma atitude inerte frente as transgressões de embriaguez de trânsito, em razão da insuficiente e, às vezes da inexistências, dos aparelhos de aferição etílica e por ultimo a falta de criação de leis que possam abastar os agentes de trânsito de uma maior facilidade da comprovação do excesso de álcool ingeridos pelos condutores;

d. A adoção de uma fiscalização de trânsito rigorosa e contundente, voltada à coibição da embriaguez ao volante, empregada de forma permanente, seria, preponderantemente, o meio mais adequado para ocasionar mudanças de efeitos exponenciais e efetivas no comportamento dos condutores que adotam o hábito de infringir as regras normatizadora do consumo de álcool na direção. Constatamos na pesquisa que os condutores, quando submetidos a uma situação de fiscalização ferrenha, em sua grande maioria adotariam postura de tolerância ao regramento legal, e uma diminuta parcela manteve-se irredutível em obedecê-lo. Fato que nos induz, incondicionalmente, a defender a tese de que a fiscalização de trânsito tem grau ímpar na influência de inibição no consumo de substância alcoólica na condição de veículo.

Ao fim, inebriados nas fragrâncias de nossa descoberta científica, esperamos que as evidências expostas neste trabalho sejam instrumentos de fomentação de um amplo debate acerca do tema no terreno da sociedade Rio-branquense, e por que não a nível nacional, fertilizando e criando um clima propício para uma discussão sadia, onde todos possam através do bom senso,

convencer-se de que a problemática das mortes no trânsito só irá sofrer uma atenuação, necessariamente, com a mudança no comportamento dos condutores, e este, pelo menos em curto prazo, só será sujeito passivo a mudanças se exposto a um ambiente de fiscalização efetiva, eficaz e eficiente, com punição líquida e certa, conforme os preceitos legais. Mas, sobretudo e antes de tudo, mister se torna a consecução de mudanças severas no âmbito dos órgãos fiscalizadores, tanto no aspecto de fornecimentos materiais que viabilizem a fiscalização; tanto no aspecto legal, criando-se leis que municiem e facilitem os agentes de trânsito na execução da coibição à embriaguez ao volante e, principalmente, a defesa e preservação, incondicional, do poder de polícia dos agentes de trânsito, no exercício de suas funções legais, dando-lhe, assim, liberdade ilimitada no desempenho da fiscalização direcionada a coibição à embriaguez ao volante.

ABSTRACT

This scientific article, whose theme is “The traffic fiscalization by CIATRAN/PMAC and the use of alcoholic beverages by drivers” constitutes itself in a deep analysis about the level of quality the CIATRAN/ PMAC action when performing its legal functions of traffic policing and fiscalization directed, specifically, to colibition the use of alcoholic beverages by drivers. Its objective is to verify annual to avaluate the quality of services performed by the police officers and how the action of this fiscalization reflects, once configured by the posture adopted by the police officers when fighting drunk drivers compared by the Rio Branco eity drivers’ behavior. For this study a bibliographic research was developed using books, monograph, auticles, troffic legislation (laws, resolutions, decrees) and finally, a field research was also accomplished in Rio Branco eity, whose aim were the police officers linked to the traffic of that city. What is observed is that the fiscalization performed by the institution CIATRAN / PMAC is not satisfactory once it hasn’t been cohabited the action of the haw violaters, configurind then , just a repressive way of acting.

keys word – Traffic fiscalization, drunk drivers, police officer.

4 Referência Bibliográfica

ACRE, Constituição Estadual, Contendo as Emendas constitucionais de nº 01 a 17. disponível em < www.ac.gov.br/legislacao > . Acessado em 30 maio de 2006.

AUTOBAM, **Relação álcool e Trânsito**. Disponível em < <http://www.autobam.com.br> > . Acesso em 15 maio de 2006.

BASTOS, Márcio Tomás. **Revista Veja**. Entrevista, p. 7 - 15. ed. 179, 05 maio 2005.

BRASIL, **Constituição** (1988) Constituição da Republica Federativa do Brasil: Texto constitucional promulgado em 05 de outubro de 1988, com as alterações adotadas pelas emendas Constitucionais nºs 1/92 a 48/2005 e pelas Emendas Constitucionais de Revisão nºs 1 a 6/94. Brasília : Senado Federal, Subsecretaria de Edições Técnicas, 2005. 88 p.

BRASIL, **Código de Trânsito Brasileiro**: Instituído pela Lei nº 9.5003 de 23-09-97 – Brasília: DENATRAN, 2004. 227 p.

BRASIL, **Código de Trânsito Brasileiro. Resoluções do Conselho Nacional de Trânsito**, 2002. 464 p.

BRASIL, **decreto nº 88.777, de 30 de setembro de 1983 (R-200)**. Disponível em < <http://www.legislacao.planalto.gov.br>>. Acessado em 27 de maio 2006.

CARVALHO, Débora Gonçalves; LEYTON, Vilma. **Avaliação das Concentrações do Ar Exalado: considerações Gerais**. Disponível em < <http://www.usp.br/ipq/revista> > . Acesso em 15 maio de 2006.

GREVE, Julia. **Acidentes de Trânsito**, em 07 jul 2003. Disponível em < <http://www.drauziovarella.com.br/entrevista/> > . Acesso em 20 maio 2006.

LARANJEIRA, Ronaldo. **Entrevista sobre Álcool e Violência**, em 16 abril 2005. Disponível em < <http://www.drauziovarella.com.br/entrevista/> > . Acesso em 20 maio 2006.

LARANJEIRA, Ronaldo; ROMERO, marcos. **Consenso Brasileiro Sobre Políticas do Álcool**. Disponível em < <http://www.scielo.br/scielophp> > . Acesso em 25 maio de 2006.

LIMA, David Duarte. Ainda falta muito. **Jornal Folha de São Paulo**. Opinião. Ed 27.681, pág. A3, 15/01/05.

MARTINEZ FILHO, Adauto. **Desvio Comportamental no trânsito**. Disponível em < <http://www.fcc.org.br/pesquisa> > . Acesso em 15 maio de 2006.

MARCONDES FILHO, Ciro. **Violência Fundadora e Violência Reativa na Cultura Brasileira**. Disponível em < <http://www.scielo.br/scielophp> >. Acesso em 20 maio de 2006.

MOURÃO, Lúcio Nunes de Guimarães. A Embriaguez e o Trânsito: **Avaliação da Nova Lei de Trânsito no que se Refere à Abordagem da Embriaguez**. Disponível em < www.fcc.org.br/pesquisa >. Acesso em 15 maio de 2006.

PEDROSA, Fernando Luiz Nogueira. **Álcool e Trânsito**. Disponível em < <http://www.estradas.com.br> >. Acesso em 24 maio 2006.

QUEIROZ, Marcos S.; OLIVEIRA, Patrícia C. P. **Acidentes de Trânsito: Uma Visão Qualitativa no Município de Campinas, São Paulo, Brasil**. Disponível em < <http://www.scielo.org/pdf> >. Acesso em 15 maio de 2006.

RANCY, Fábio Ford Febres, **Causas dos Acidentes de Trânsito**. Disponível em < <http://www.abramet.com.br> >. Acesso em 20 abril 2006.

SANTOS, Nivaldo dos. **Monografia jurídica**. Goiânia: AB, 2000. 136 P. (Coleção Curso de Direito).

SANTOS, Yeda S. **Álcool, o grande vilão**. Disponível em <<http://www.usp.br/jorusp/arquivo>>. Acesso em 24 maio 2006.

TRIVIÑOS, Augusto Nivaldo Silva. **Introdução à Pesquisa em Ciências Sociais**. São Paulo: Atlas. 1987.

VARELLA, Drauzio. **Entrevista**. Disponível em < <http://www.drauziovarella.com.br/entrevista/> >. Acesso em 20 maio 2006.

VAZZOLA, Eli K. **Álcool x Direção**. Disponível em < <http://www.ruaviva.com.br> >. Acesso em 15 maio de 2006.

ZAWADSKI, Stella Regina. **História e Estória Sobre o Álcool**. Disponível em < <http://www.pr.gov.br/detran/educa/especializacao.artigo> >. Acesso em 10 maio de 2006.