

SP 15/08/80

NT 061/80

O Papel da Fiscalização de Trânsito na Prevenção de Acidentes

Tradução: José Ernesto L. Gonçalves

O acidente de trânsito é uma das formas de violência contra o homem mais bem aceitas pela sociedade. Tem sido possível observar não apenas que as mortes decorrentes de acidentes de trânsito são encaradas com bastante naturalidade como também, em geral, o motorista não procura dirigir com segurança. Aliás, a bem da verdade, as pessoas saem dirigindo por aí de qualquer maneira, cometendo todo tipo de infração, arriscando-se sem necessidade. Mais que isto, quando alguém tem a ousadia de chamar a atenção para um comportamento inadequado e perigoso, essa pessoa cai em desgraça junto à sua própria comunidade.

O Dr. James Slavin tem-se relacionado com o trabalho policial durante os últimos 40 anos. Como muita gente, ele percebe que a polícia é exatamente um dos grupos de pessoas mal vistas por tentarem mostrar que os mortos em acidentes estão tão mortos quanto os outros mortos. Ele escreveu o artigo "*O papel da fiscalização na prevenção dos acidentes de trânsito*", em 1967, publicou-o no *Traffic Quartely*, e viu seu artigo transformar-se numa leitura obrigatória nos cursos de Policiamento de Trânsito, Administração Policial e Engenharia de Tráfego.

Tendo em vista divulgar os textos importantes para a formação e atualização do nosso pessoal, resolvemos apresentar uma cuidadosa tradução do artigo do Dr. Slavin para publicação em Nota Técnica.

Atualmente tudo parece indicar que a própria economia do país, bem como os direitos e a segurança das pessoas obedientes às leis estão sujeitas a um severo ataque devido às atividades criminosas de certos indivíduos em nosso meio.

O crime é um problema sério e tende a ser ainda mais sério do que se imagina. Acredito que isto está claro para o público.

O que parece realmente claro, contudo, é o crescimento do número e da gravidade dos ataques à segurança pessoal e à propriedade, que são consequência dos acidentes de trânsito. Poder-se-ia até dizer que temos desenvolvido, em nossa cultura, diferentes atitudes em relação às mortes e ferimentos, que não dependem do fato em si, mas de maneira como as pessoas são mortas, feridas ou perdem suas propriedades. Parece estranho, realmente que o público não se mostre horrorizado com o número de pessoas mortas ou feridas em acidentes de trânsito, como se mostra diante das mortes e ferimentos decorrentes de ataques de criminosos e outras formas de violência.

Ainda que 65% dos assaltos graves, nos Estados Unidos ocorram no interior das residências, poucos ou mesmo ninguém sugeriria que a polícia reduzisse ou mesmo parasse suas investigações sobre as várias categorias de crime que caracterizam os assaltos graves e ninguém proporia que a polícia parasse de prender quem suspeitasse ser responsável por assalto grave, quando as evidências fossem suficientes para apoiar uma prisão, quer o assalto ocorresse em residências ou em público.

O Papel da Polícia

Ainda hoje – embora quase todos os cidadãos mortos ou feridos em acidentes de trânsito estejam envolvidos, inicialmente, em danos à propriedade pública – existem as pessoas que acham que a polícia não deveria investigar os acidentes, mas apenas realizar investigações rotineiras,

coletando nomes e preenchendo formulários elementares. Outros defendem que quando a polícia viesse ao local do acidente, somente em casos muito especiais, seriam feitas autuações ou prisões. Há até mesmo quem, apesar de preocupado com o problema do número de acidentes de trânsito por ano, diga que a fiscalização de trânsito pela polícia é irritante para o público e nociva aos esforços que a polícia faz para obter o apoio do grande público, e questione a propriedade do envolvimento da polícia em programas de fiscalização de trânsito, com o propósito de reafirmar certos padrões e valores sobre os quais podem ser tomadas decisões importantes a respeito de melhoramentos na fiscalização destas leis.

Não é pouco comum perguntar a um policial porque ele emitiu um auto de infração ou prendeu alguém ao receber a resposta: Porque o indivíduo violou a lei. No entanto, estes mesmos oficiais não autuam nem prendem todos aqueles que eles vêem infringindo as leis de trânsito. Outra razão dada com regularidade é que autuações e prisões são feitas porque o oficial prestou um juramento no sentido de que faria cumprir as leis de trânsito, tanto quanto todas as outras leis. E ainda, se esta fosse a base de suas ações, ele autuaria e prenderia todas as pessoas, por todas as infrações.

A essa altura o leitor pode concluir que está pronto para ver a defesa da autuação e da prisão para todas as pessoas, toda vez que infringissem alguma lei, não importando as circunstâncias. Isto estaria, é claro, em completo desacordo com o razoável e com qualquer senso de justiça.

A questão aqui é que o propósito da fiscalização de trânsito não é bem entendido nem pela polícia, nem pelo público. Uma definição acessível e razoável de fiscalização de trânsito é: ação tomada pela polícia e pela justiça para compelir a obediência aos estatutos e leis que regulamentam o movimento e o uso de veículos, no propósito de criar elementos dissuasores do comportamento ilegal para todos os infratores em potencial. É a preocupação com este propósito dissuasor que parece estar enfraquecendo na fiscalização que é exercida sobre a obediência às leis de trânsito.

Necessidade de uma Polícia de Fiscalização

Há algumas comunidades onde a política de fiscalização de trânsito estabelece que se um veículo colide com qualquer outra coisa, mas ninguém é ferido, nenhuma autuação é feita. Nesta mesma comunidade, contudo, um motorista pode aprender que ele não pode violar as leis de trânsito às vistas da polícia, quer ele se envolva em colisão ou não, sem recebe uma multa. Tal política da polícia na fiscalização de trânsito parece implicar que é aceitável violar uma lei de trânsito e mesmo colidir com outro veículo, contanto que não se machuquem os ocupantes. Para que seja justo, se um policial autua aquelas pessoas que violam as leis de trânsito, não há dúvida de que atitude deve ser tomada se o motorista infringe a lei e cause danos a uma pessoa ou propriedade. Afinal, se o propósito da fiscalização é coibir o comportamento ilegal na não ocorrência de acidentes, então a fiscalização das infrações de trânsito que resultam em acidentes é absolutamente essencial.

Então, o objetivo básico da fiscalização de trânsito pode ser também assegurar o cumprimento dos estatutos e regulamentação por todos os usuários da via, mesmo quando nenhum policiamento está presente para fiscalizar. Claro que o efeito dissuasor poderia não ser visto como um fator isolado, mas sim operando em combinação com outras forças coibidoras como uma responsabilidade básica, hábitos de segurança, pressão social, medo de se ferir ou morrer, ou medo de perdas econômicas. Muitas pessoas se conformam à lei, se sabem o que ela é, sem coação direta ou supervisão, simplesmente porque acreditam em se comportar de acordo com a lei como se comportam de acordo com a moral, tradições e costumes. Considerando, entretanto, as tragédias, as perdas de vida, os ferimentos e as perdas de bens que temos sofrido com os acidentes de trânsito, a supervisão ao comportamento dos motoristas e dos pedestres precisa ser incrementada. Ainda que tenhamos presenciado um melhoramento louvável nas estradas interestaduais e nas vias secundárias os melhoramentos nas vias expressas não acompanharam o crescimento do número de veículos. Desta forma, é clara a necessidade de que esse sistema tenha uma utilização mais ordeira e

obediente às leis, por meio do aumento da supervisão pela polícia e de uma fiscalização mais efetiva pelos tribunais. Sem uma fiscalização mais intensa e aperfeiçoada, nossas ruas e vias se tornarão cada vez mais caóticas.

Par tornar a fiscalização mais efetiva há certas crenças fundamentais que precisam ser desenvolvidas e fortalecidas junto ao público, sem as quais a fiscalização não poderia ser verdadeiramente efetiva. O público precisa acreditar que é razoável tanto existirem as leis de trânsito como existir a fiscalização dessas leis pela polícia, pelos tribunais e órgãos emissores de carteiras de habilitação. Uma política razoável para a polícia é: Uma ação fiscalizadora deve ser tomada diante de detecção de um ato ilegal e potencialmente perigosos, não importando fatores irrelevantes como: atitude, intenção, risco real presente ou desculpas frívolas.

Explicação da Política

Ação fiscalizadora inclui todas as atividades de repressão ou prevenção, desde a advertência ou aviso dados por sinal de mão ou conversas com o infrator, até, e, inclusive, a tomada do infrator sob custódia.

Tal ação, é claro, não pode ser tomada até que um policial detecte um ato ilegal, mas a política aponta a necessidade de tomada de ação de fiscalização para atos ilegais ou potencialmente arriscados.

O risco potencial de qualquer infração pode ser determinado pela predominância dessa infração no histórico dos acidentes da comunidade, bem como por meio da observação, pelos agentes da fiscalização de trânsito, de atos que aumentam a probabilidade de congestionamentos.

A política determina: "... não importando fatores irrelevantes como a atitude...". Isto significa que se um policial fosse aplicar todos os testes conhecidos para medir o comportamento do infrator, ele realmente não poderia dizer qual a atitude do infrator, a não ser a que ele teria no instante do teste. Em segundo lugar, em um contato de fiscalização a avaliação da atitude de um infrator é feita, provavelmente, sob as piores condições, já que se o policial observar cuidadosamente o comportamento daqueles que foram parados por infrações às leis de trânsito, ele verá que o infrator muitas vezes está nervoso, desconfortável, transtornado por ter sido parado e, desta forma, não está em condições psicológicas de demonstrar sua atitude básica.

Finalmente, as leis de trânsito não dizem que está certo infringir as leis de trânsito se você é uma boa pessoa e errado se você não é uma boa pessoa. Elas simplesmente dizem o que seria ilegal, não importando que tipo de pessoa você é. A intenção não deve ser considerada na determinação da aplicação ou não da ação fiscalizadora, nem na escolha do tipo de ação a ser tomada, porque não é um elemento de prova para a lei; além disto, parece intuitivamente razoável concluir que ninguém tem realmente a intenção, salvo raras exceções, de infringir a lei e assim arriscar a si mesmo e aos outros. Por exemplo, quem tinha intenção de matar as 54.000 pessoas mortas em 1966, em nossos acidentes de trânsito? Quem pretendia ferir a si mesmo ou a qualquer outra pessoa nos acidentes deste ano ou do ano passado?

A política também considera os riscos reais existentes tão irrelevantes porque não podemos esperar até que o acidente aconteça para então determinarmos o risco.

Por exemplo, não é incomum para uma pessoa que desobedece a um sinal de parada e é parado por um policial, queixar-se que mesmo que houvesse parado, não havia outro carro à vista cruzando a via. Esse tipo de argumento por parte do infrator implica que se houvesse outro veículo muito próximo, de forma a constituir um risco real existente, ele teria parado no sinal. Uma análise da experiência em acidentes, no entanto, demonstra não ser assim que as pessoas se comportam.

Finalmente, em termos de *desculpas frívola* a política simplesmente pergunta: Qual é uma desculpa para matar ilegalmente outra pessoa? Qual uma boa desculpa para mutilar e ferir? Qual uma boa desculpa para impedir que uma pessoa faça uso legal de sua propriedade?

A Sensação de Ser Fiscalizado

Precisamos melhorar a imagem da onipresença da polícia: que eles sempre estão lá, a observar, de modo que o público possa estar certo de que a obediência ou não aos estatutos e regulamentações de tráfego está sendo observada pela polícia. Uma maneira que algumas comunidades encontraram para estabelecer essa crença é por meio do uso misturados de viaturas identificadas e não identificadas. Já há aqueles, em nosso país, que dizem que o uso de veículos não identificados pela polícia em suas patrulhas é injusto, pois este tipo de fiscalização não está de acordo com o senso de jogo limpo do americano. Portanto, pareceria que aquelas pessoas, caso fossem presas por detetives com roupas comuns, achariam incorreto um policial circular por aí, aparentando ser um outro cidadão qualquer.

No entanto, não há nenhuma queixa das pessoas da comunidade pela circulação de detetives fiscalizando outras coisas em veículos não identificados e sem uniformes. Isto talvez aconteça porque, na cabeça do público, as pessoas mortas, feridas ou que perdem suas propriedades como resultado de um ato criminal estão sob certos aspectos mais mortas, mais feridas e têm perdido suas propriedades de uma maneira mais significativa que aquelas mortas ou feridas em acidentes de tráfego. Seria difícil conduzir uma pesquisa de opinião pública entre as 54 mil pessoas mortas em acidentes de tráfego durante o ano de 1966, mas não é difícil descobrir que elas estão mortas como aquelas assassinadas por criminosos ou por nossos adversários no Vietnã ou por qualquer outro meio. Se, no entanto, fomos examinar as circunstâncias sob as quais muitas das 54 mil pessoas morreram, haveria pouca evidência de algum tipo de jogo limpo na maneira pela qual elas foram mortas. E seria difícil encontrar, entre os parentes daqueles que foram mortos ou feridos, alguns dispostos a dizer que a forma pela qual eles perderam seus entes queridos foi mais aceitável, porque o ato que produziu o resultado foi cometido sem malícia declarada.

Uma outra importante crença necessária para um programa efetivo de fiscalização é a certeza de ação da polícia. É preciso mostrar às pessoas que se elas forem observadas pela polícia em uma infração, elas serão detidas. Afinal, se infrações são cometidas na presença da polícia e parecem não ser notadas, qualquer efeito dissuasor é perdido e o infrator pode ser encorajado a acreditar que ele pode não ter burlado a lei quando observado, caso contrário alguma atitude teria sido tomada. É necessário, também, que a comunidade se convença da adequação da punição.

Parece haver pouca evidência de que motoristas e pedestres têm realmente medo da morte ou de ferimentos resultantes de uma colisão de veículos. De fato, parece haver pequena ou nenhuma evidência de que muitas pessoas alguma vez tenham temido a morte mas, ao contrário, vêem a morte como experiência que acontece com os outros. Ouve-se a queixa, muitas vezes, que muitas pequenas heranças foram pulverizadas com os progressos legais necessários para estabelecer os negócios de família porque nenhum testamento, pelo menos no momento de assinar, o autor deve contemplar ativamente sua morte. Afinal, as pessoas não podem escrever testamentos depois de mortas.

Parece mais realista tentar desenvolver o medo da punição ao invés do medo da morte, como primeira e mais severa consequência da infração de trânsito.

O desenvolvimento destas crenças depende da qualidade e da quantidade de informações transmitidas ao público com relação ao problema de acidentes de tráfego, ao programa de fiscalização de trânsito e depende, ainda, do tipo e grau de atividade da polícia na comunidade.

O Processo de Fiscalização

O processo de fiscalização envolve cinco etapas essenciais nas quais a polícia tem diferentes responsabilidades e/ou influências: detecção, apreensão, processo, sentença e penalização.

A detecção de uma infração é integralmente de responsabilidade da polícia e compreende a procura de falhas no comportamento dos motoristas, nos veículos, nos equipamentos e nas condições da via. Esta é uma função da polícia e requer o exercício dos poderes policiais e patrulha organizada. O processo de detecção requer considerável e cuidadoso treinamento do policial. Inicialmente, ele precisa saber o que a lei exige e depois ele precisa desenvolver sua habilidade em determinar se as circunstâncias que ele observa estão em conformidade com o que a lei prescreve. Se ele não for capaz de detectar uma infração é certo que ele não agirá.

Tendo decidido que há uma infração, a próxima etapa é a apreensão: apreender o infrator e isto também é inteiramente de responsabilidade da polícia. Ele precisa tomar a atitude apropriada e ao mesmo tempo evitar que os defeitos detectados representem riscos para os outros, corrigir os erros e desencorajar sua repetição.

A terceira etapa – processo – requer que o infrator seja processado. Esta é uma função dirigida, geralmente, por um oficial do sistema judiciário. A polícia, entretanto, tem um papel importante na execução desta função, já que precisa completar a investigação, obter declarações, registrar queixas e pedir depoimentos de testemunhas. Além disto, o esforço da promotoria depende muito do testemunho do policial para que seu trabalho seja efetivo.

A quarta etapa envolve o juízo para determinar se o acusado é culpado ou inocente. Esta é claramente uma função da corte judicial, mas também depende bastante da polícia e do promotor, já que a decisão de culpa ou inocência é feita sobre as evidências apresentadas à corte.

Finalmente há a sentença – a imposição da penalidade como prescrito ou permitido pela lei, após o acusado ser considerado culpado. Esta é uma clara função da corte judicial. A responsabilidade da polícia é prover a corte dos antecedentes e registros de penalidades impostas ao acusado, de modo que o processo de penalização resulte em punição adequada ao crime. Normalmente é a polícia que mantém o registro de todas as penalidades impostas a quem comparece aos tribunais.

Estas são, portanto, as cinco principais funções de fiscalização de trânsito. Ela envolve duas atividades separadas mas interdependentes, desempenhadas por órgãos públicos, que são: a fiscalização policial do cumprimento das leis de trânsito, que consiste na detecção e apreensão; e a ação judicial, que consiste no processamento, julgamento e sentença. Se a ação judicial não é efetiva, haverá pouco ou nenhum efeito dissuasor no programa de cumprimento das leis de trânsito da comunidade.

Há aqueles, entretanto, que afirmam que mesmo que o acusado não seja condenado e considerado culpado, um efeito dissuasor pode ser encontrado no processo de fiscalização em si.

O seu ponto de vista é que há algum trauma psicológico quando o acusado é encaminhado à corte e que ele sofre como penalidade a perda de tempo de serviço, pelo qual ele poderá não ser pago, e pode sofrer mesmo uma penalidade adicional, se precisar dos serviços de um advogado.

Parece não haver qualquer estudo mostrando se um acusado de infringir as leis de trânsito, chamado para responder perante um tribunal, tem ou não algum conhecimento sobre a inconveniência de seu desempenho como motorista. E, além do ponto de vista dos outros, já discutido, pode ser que os infratores de leis de trânsito absolvidos em corte acreditem terem sido eles sujeitos aos aborrecimentos de um sistema próprio; o infrator pode não querer retornar à corte com todos os aborrecimentos, tempo perdido de serviço e perda de dinheiro na contratação de advogado. Mas será que podemos ter certeza de que isto é suficiente para causar-lhe uma mudança de comportamento, mesmo quando não há ninguém em volta a observá-lo e forçá-lo à submissão? Na verdade, pode não mudar seu comportamento, exceto naquelas vezes em que ele sabe que está sendo observado. Se o programa de fiscalização de trânsito levar ao aperfeiçoamento do comportamento dos motoristas e pedestres apenas quando souberem que estão sendo observados pela polícia, nós podemos esperar apenas por um pequeno ou nenhum efeito positivo da fiscalização de trânsito neste país. A população que dirige aumenta muito mais rapidamente que o contingente de policiais disponíveis para observar seu comportamento. E se por isso o potencial efeito dissuasor do policiamento estiver debilitado ao invés de fortalecido, com o que poderemos então contar no

futuro para uma significativa redução das mortes e ferimentos resultantes de acidentes com veículos?

O Que Nós Podemos Esperar no Futuro

Há uma esperança excitante de um aumento na segurança, no futuro, como um resultado da criação do *National Highway Safety Bureau* e das características de segurança a serem exigidas como equipamento padrão para os veículos de 1968. Mas levará, no mínimo, 10 anos antes que os dispositivos estejam suficientemente difundidos junto à população que possui carro, para reduzirem-se significativamente os feridos durante as colisões. Mesmo com o atual bem projetado sistema interestadual e os melhoramentos nas estradas secundárias, quanto tempo levará até que nós possamos eliminar de nossas ruas e estradas os acidentes, as mortes e os ferimentos?

Enquanto isso, parece razoável que o público possa logo gritar basta, tão alto e tão claro que restrições mais severas que as existentes agora serão exigidas.

Parece, então, não ser a hora de defender uma redução no esforço da fiscalização ou uma debilitação na força dissuasora só porque é irritante ao público ou porque não é a tarefa mais importante para a polícia e para a corte, em comparação com o aumento da demanda de outros serviços. O público terá, eventualmente, que decidir em que grau está desejando ser restrito no seu direito de se locomover pelo país, e deverá fazê-lo de modo a assegurar esse direito com um perigo de morte, ferimento e perda de propriedade cada vez menor.

Autor : James M. Slavin
Original : Traffic Quartely
Tradução : José Ernesto Lima Gonçalves e
Luís Carlos Guimarães