

**JOSÉ AGLAIR BARBOSA DE FREITAS JÚNIOR**

**A GESTÃO DA SEGURANÇA PÚBLICA NOS DELITOS  
DE TRÂNSITO ENVOLVENDO ABUSO DE DROGAS**

**Orientadora: Professora Doutora Ana Paula Lopes da Silva**

**Universidade Lusófona de Humanidades e Tecnologias  
Escola de Ciências Económicas e das Organizações**

**Lisboa**

**2017**

**JOSÉ AGLAIR BARBOSA DE FREITAS JÚNIOR**

**A GESTÃO DA SEGURANÇA PÚBLICA NOS DELITOS  
DE TRÂNSITO ENVOLVENDO ABUSO DE DROGAS**

Dissertação defendida em provas públicas na  
Universidade Lusófona de Humanidades e  
Tecnologias, no dia 25 de Maio de 2017,  
perante o júri nomeado pelo Despacho  
Reitoral nº167/2017 de 5 de Maio, com a  
seguinte composição:

Presidente: Professor Doutor António  
Augusto Teixeira da Costa

Arguente: Professora Doutora Felipa Cristina  
Henriques Rodrigues Lopes dos Reis

Orientadora: Professora Doutora Ana Paula  
Lopes da Silva.

**Universidade Lusófona de Humanidades e Tecnologias**  
**Escola de Ciências Económicas e das Organizações**

**Lisboa**

**2017**

## **EPIGRAFE**

Descobrir consiste em olhar para o que todo mundo está vendo e pensar uma coisa diferente.

Roger Von Oech.

## **DEDICATÓRIA**

Dedico este trabalho científico à minha mãe, sempre companheira e parceira, exemplo de dedicação ao trabalho e a pesquisa, fonte da minha inspiração.

## **AGRADECIMENTOS**

A minha orientadora, Profa. Dra. Ana Paula Lopes da Silva pela atenção dispensada na orientação desta dissertação.

À Profa. Dra. Maria da Conceição Nascimento Pinheiro pelo apoio e incentivo a todas as etapas deste estudo.

À Profa. Dra. Dirce Nascimento Pinheiro pelas contribuições decorrentes da sua experiência na gestão pública.

## **RESUMO**

O abuso de drogas em acidentes de trânsito constitui um desafio para a gestão da segurança pública no mundo contemporâneo. No Brasil, apesar de haver registro de altas taxas de vítimas de acidentes de trânsito, a legislação não estabelece uma padronização para a investigação de drogas ilícitas como estabelece para o álcool. Com o uso crescente de drogas ilícitas, o aumento da frota de veículos no Brasil e a fragilidade das leis relacionadas às drogas no trânsito, espera-se o aumento na frequência de acidentes com vítimas fatais, exigindo desta forma, avaliação das ações na gestão na segurança pública. Este trabalho propõe avaliar se os procedimentos realizados nas perícias de crimes de trânsito envolvendo abuso de drogas ilícitas estão adequados. Trata-se de um estudo de caso que incluiu entrevista com peritos de uma unidade regional de perícia científica no estado do Pará. Para a apresentação e análise dos dados utilizou-se a análise de conteúdo que permitiu concluir que a segurança pública nos crimes de trânsito envolvendo abuso de drogas ilícitas conta com recursos humanos experientes e qualificados, porém a infraestrutura física e a legislação pertinente e disponível é limitada para o bom desempenho da perícia em relação ao esclarecimento de drogas ilícitas envolvidas em acidentes de trânsito.

**Palavras Chave:** drogas ilícitas, acidentes de trânsito, segurança pública, gestão.

## **ABSTRACT**

Drug abuse in traffic accidents is a challenge for the management of public safety in the contemporary world. In Brazil, despite high rates of traffic accident victims, the legislation does not establish a standard for the investigation of illicit drugs as it establishes for alcohol. With the increasing use of illicit drugs, the increase in the vehicle fleet in Brazil and the fragility of laws related to drugs in traffic suggest an increase in accidents with fatal victims, and it is necessary to evaluate the actions of management in public safety. This paper proposes to evaluate if the procedures performed in traffic crimes involving drug abuse are adequate. It is a case study that included interviews with experts from a regional scientific expertise unit in the state of Pará. To present and analyze the data, a content analysis was carried out which concluded that, public safety in traffic crimes, involving illicit drug abuse, has experienced and qualified human resources, but the available physical infrastructure prevents the good performance of the expertise regarding the clarification of illicit drugs involved in traffic accidents.

**Keywords:** illicit drugs, traffic accident, public security, management.

## **LISTA DE ABREVIATURAS**

DASP – Departamento de Administração do Setor Público

CONTRAN – Conselho Nacional de Trânsito

DETRAN – Departamento de Trânsito Nacional

CTB – Código de Trânsito Brasileiro

IPEA – Instituto Pesquisa Econômica Aplicada

CNH – Carteira Nacional de Habilitação

EBAP – Escola Brasileira de Administração Pública

EUA – Estados Unidos da América

UFBA – Universidade Federal da Bahia

UFRGS – Universidade Federal do Rio Grande do Sul

NASPAA – National Association of School of Public Affair Administration

FGV – Fundação Getúlio Vargas

SIEDS – Sistema de Segurança Pública e Defesa Social

CONSEP – Conselho Estadual de Segurança Pública

WHO – World Health Organization

SUS – Sistema Único de Saúde

NPM – New Public Management

OMS – Organização Mundial de Saúde

DNA – Ácido Desoxirribonucleico

IC – Instituto de Criminalística

IML – Instituto de Medicina Legal

EBAP – Escola Brasileira de Administração Pública

ONU – Organização das Nações Unidas

MS – Ministério da Saúde

DATASUS – Sistema de Informação do Sistema Único de Saúde

PROPAZ – Programa que visa fomentar políticas públicas para infância, adolescência e juventude

SEGUP – Secretaria de Estado de Segurança Pública e Defesa Social

MDMA – Metilendioximetanfetamina



MDA –Metilenodioxianfetamina

URPC – Unidade Regional de Polícia Científica Renato Chaves

UPC – Unidade de Polícia Científica

DPC – Departamento de Polícia Científica

P1 – Perito 1

P2 – Perito 2

P3 – perito 3

P4 – perito 4

P5 – Perito 5

## ÍNDICE

|   |           |
|---|-----------|
| <b>INTRODUÇÃO .....</b>   | <b>15</b> |
| <b>CAPÍTULO I – GESTÃO PÚBLICA .....</b>  | <b>19</b> |
| 1.1.-História da Gestão Pública .....   | 20        |
| 1.2. - A gestão pública e as políticas públicas .....   | 22        |
| 1.3. - A gestão pública no Brasil. A reforma gerencial do Estado de 1995....                            | 26        |
| <b>CAPÍTULO II – DELITOS DE TRÂNSITO .....</b>  | <b>27</b> |
| 2.1. – Os crimes de trânsito – um problema de saúde pública.....  | 28        |
| 2.2. – Drogas de abuso e acidentes de trânsito.....   | 29        |
| 2.2.1– Benzodiazepínicos.....   | 30        |
| 2.2.2 – Cocaína, crack e merla.....   | 31        |
| 2.2.3– Maconha e THC.....   | 32        |
| 2.2.4–Anfetaminas.....  | 32        |
| 2.3. – Os crimes de trânsito envolvendo drogas de abuso Um problema de gestão na segurança pública..... | 34        |
| <br>  |           |
| <b>CAPÍTULO III – A GESTÃO DA SEGURANÇA PÚBLICA NO BRASIL, NOS ESTADOS E</b>                            | <b>36</b> |
| <b>MUNICÍPIOS.....</b>  |           |
| 3.1. - Fundamentação constitucional legal.....  | 37        |
| 3.2. – Estruturação e competências da União.....  | 40        |
| 3.3. – Governo do Estado do Pará.....   | 41        |
| 3.4. - Os instrumentos de Apoio à Gestão na Segurança Pública.....                                      | 44        |
| <br>  |           |
| <b>CAPÍTULO IV – TRABALHO EMPÍRICO.....</b>   | <b>47</b> |
| 4.1.– Contexto .....  | 48        |
| 4.2.– Metodologia .....   | 49        |
| 4.2.1 – Caracterização do Trabalho .....  | 49        |
| 4.2.1.1–Questionário.....   | 50        |
| 4.2.1.2.– Análise de conteúdo.....  | 50        |

|  |           |
|--|-----------|
| 4.2.2 – Problema .....                                       | 51        |
| 4.2.3– Objetivos .....                                       | 51        |
| 4.2.3.1 – Objetivo Geral.....                                | 51        |
| 4.2.3.2– Objetivos Específicos.....                          | 51        |
| <b>APRESENTAÇÃO E ANÁLISE DOS DADOS .....</b>                | <b>52</b> |
| <b>CONCLUSÃO .....</b>                                       | <b>59</b> |
| <b>BIBLIOGRAFIA .....</b>                                    | <b>61</b> |
| <b>APÊNDICES.....</b>  | <b>i</b>  |
| APÊNDICE I – Termo de Consentimento Livre e Esclarecido..... | ii        |
| APÊNDICE II – Questionário.....                              | iii       |
| APÊNDICE III – Matriz de Análise de Conteúdo .....           | vi        |

## ÍNDICE DE FIGURAS

|   |    |
|---|----|
| Figura 1 – Extensão na BR-316 de Belém a Maceió, Brasil, 2017.....                | 39 |
| Figura 2 – Diagrama do Sistema Estadual de Segurança Pública e Defesa Social..... | 43 |

## INTRODUÇÃO

Os acidentes de trânsito representam sérios problemas de saúde e de segurança públicas em nível mundial. A Organização Mundial de Saúde (OMS) estima que mais de 1,2 milhões de pessoas morrem em consequências de acidentes de trânsito em todo mundo, sendo que mais de 90% dessas mortes ocorrem em países em desenvolvimento, afetando uma parcela importante da população adulta em idade produtiva, gerando impactos negativos sobre a força de trabalho e na economia desses países (World Health Organization [WHO], 2009).

Dentre as diversas causas de acidentes de trânsito, o uso de álcool e outras drogas são mundialmente reconhecidos como causas ou importantes fatores de risco. O uso dessas substâncias pode prejudicar a capacidade de julgamento do motorista e ocasionar o aparecimento de comportamentos de risco, como aumento de velocidade, agressividade, alteração de percepção e violação de regras de trânsito, contribuindo para a ocorrência de crimes no trânsito (Souza & Munhöz, 2002).

Dentre as drogas que exercem efeitos sobre o sistema nervoso central incluem, tanto substâncias lícitas (medicamentos) como ilícitas, dentre as quais se destacam pela frequência de consumo, os benzodiazepínicos, anfetaminas, cocaína, maconha e o crack. Estudos mostraram ainda o uso de duas ou mais dessas substâncias em motoristas envolvidos em acidentes automobilísticos (Karjalainen, Lintonen & Impinen, 2010). Nesse sentido, um tema de crescente interesse é o estudo do envolvimento do álcool, de drogas prescritas e drogas proscritas interferindo na capacidade de dirigir veículos automotores, contribuindo para os acidentes automobilísticos (Elliot, Woolacott & Braithwaite, 2009).

Diversos países têm dispensado muita atenção a esta problemática, discutindo o envolvimento de álcool e outras drogas nos acidentes de trânsito visando orientar a adoção de medidas que objetivam a redução da incidência desses eventos (Alvarez, Fierro & Del Rio, 2007). Há décadas, muitos países adotam como estratégias, legislações que proíbem o uso do álcool por condutores de veículos automotores, estabelecendo limites de alcoolemia permitida, inclusive usando etilômetros no local de abordagem ao motorista. Entretanto, a criação de novas leis e métodos capazes de detectar a presença de outras drogas, além do álcool em motoristas é bastante recente em alguns países (Veistenetal, 2013).

Países como Alemanha, Portugal, França e outros da União Europeia definiram como ações prioritárias para a redução de número de mortes no trânsito, a atuação continuada contra o problema do motorista que dirige sobre efeito de álcool, bem como a busca por soluções

quanto ao uso de outras drogas que causem prejuízo na capacidade de operar veículos automotores (Comission of the European Communities, 2001). É admitido que qualquer quantidade de substâncias psicoativas é capaz de provocar alterações cognitivas e motoras que vão influenciar no desempenho negativo na condução de um veículo automotor, seja através de seus efeitos agudos, seja por meio de seus residuais ou de abstinência (Higson e Winter, 2003).

No Brasil, os acidentes de trânsito têm crescido com registro de casos fatais nas últimas décadas. Dados recentes do Sistema Único de Saúde registraram em 2014 cerca de 40 mil óbitos decorrentes de acidentes de trânsito, representando uma das principais causas de morte no país (DATASUS, 2014). Os acidentes nas rodovias federais respondem por cerca de 20% dessas mortes (8.227) com cerca de 30 mil feridos graves por ano, gerando fortes impactos no orçamento público e na renda das famílias atingidas (IPEA, 2015).

Algumas medidas foram colocadas em prática no país, na tentativa de diminuir esses acidentes, embora sem sucesso. Novas leis, controle de tráfego local, melhoria na segurança dos veículos e aumento no monitoramento eletrônico de tráfego falharam em tentar reduzir mortes e lesões graves (Bacchiere & Barros, 2011).

A maioria dos estudos sobre acidentes de trânsito inclui como causa o uso do álcool na direção de veículos (Campos et al., 2008; Malta et al., 2015). Enquanto, o registro de drogas ilícitas com ou sem associação com o álcool encontra-se bem menos publicado. Um exemplo prático foi o levantamento de causas de acidentes de trânsito realizado pelo Departamento de Trânsito (DETRAN) no Estado do Pará nos anos de 2007, 2008 e 2009 que mostrou apenas a embriaguez alcoólica como uma das causas de acidentes de trânsito, não havendo referência de drogas ilícitas no envolvimento com esses acidentes (DETRAN/SISP, 2009).

No contexto das provas em direito admitidas em caso de acidentes de trânsito, destacam-se a testemunhal e a material, esta última, resultante da perícia, é de grande importância. Peritos consideram que a prova de embriaguez alcoólica e de outras drogas ilícitas se fundamentam no tripé constituído pela prova testemunhal, o exame clínico e o exame toxicológico (Souza & Munhoz, 2002).

A perícia médico-legal é de fundamental importância para aplicação da lei. A realização do exame clínico e os testes toxicológicos deveriam fazer parte das perícias em acidente de trânsito com vista ao aperfeiçoamento e fortalecimento da prova material. Entretanto, isso não é a regra, no país. Conforme sugeriram Alvarez, Fierro e Del Rio (2007),

os dados toxicológicos obtidos podem ser de grande utilidade para o desenvolvimento de políticas de prevenção direcionadas para aqueles que dirigem sob influência de drogas.

O Art. 306 do Código de Trânsito Brasileiro (CTB), modificado pela Lei nº 12.760 de 20 de dezembro de 2012, estabelece: “Conduzir veículo automotor com capacidade psicomotora alterada em razão da influência de álcool ou de outra substância psicoativa que determine dependência”. Penas – “detenção, de seis meses a três anos, multa e suspensão ou proibição de se obter a permissão ou habilitação para dirigir veículo automotor” (DL12.760\2012, artigo 306 CTB).

Apesar de o CTB estabelecer em seu parágrafo 2.º “a verificação do disposto neste artigo poderá ser obtida mediante teste de alcoolemia, exame clínico, perícia, vídeo, prova testemunhal ou outros meios de prova”, há nítida omissão da conduta em relação às outras drogas psicoativas. Embora o CTB seja detalhado quando se trata de crime por abuso de álcool (CTB, 1997).

Como dever do estado em adotar medidas que ofereçam segurança a todos os brasileiros, o CTB estabelece no art. 1º, § 2º a responsabilidade deste no âmbito das devidas competências (estaduais, municipais) em assumir pelos danos causados aos cidadãos em virtude de ação, omissão, ou erro na execução, e manutenção de programas, projetos e serviços que garantam o exercício do direito do trânsito seguro (CTB,1997). Neste contexto, a segurança pública deve assumir a prevenção e o controle das ações no que diz respeito aos delitos causados pelos acidentes de trânsito, incluindo aqueles envolvendo abuso de drogas, dando suporte às instâncias jurídicas, se for o caso.

Nos acidentes envolvendo drogas ilícitas é necessário discutir sobre a padronização de testes toxicológicos para subsidiar o inquérito policial. Apesar do CTB em seu art. 6º, item II estabelecer a fixação mediante normas e procedimentos, a padronização de critérios técnicos para a execução de suas atividades no trânsito, esta padronização não existe na legislação de segurança pública no Estado do Pará, quando se trata de acidentes com vítimas. Nesses casos, nem o condutor, nem a vítima são avaliados para verificação de uso de drogas associadas ao acidente provocado.

Testes para identificação de drogas ilícitas são exigidos apenas para obtenção ou renovação da carteira nacional de habilitação (CNH) nas categorias C, D e E, ou seja, para motoristas de ônibus, caminhões e carretas. Esta medida foi estabelecida pela lei nº 12.619 de 30 de abril de 2012, conhecida como lei do motorista. O exame toxicológico exige a verificação da presença de maconha e derivados, cocaína e derivados, incluindo crack e

merla, opiáceos incluindo codeína, morfina e heroína, ecstasy (MDMA e MDA), anfetaminas e metanfetamina (DECRETO-LEI nº 12.619/2012).

A segurança pública em crimes de trânsito, no Brasil, particularmente, no Estado do Pará, não estabeleceu uma padronização para as ações periciais. Não há evidências que nas perícias de trânsito, envolvendo abuso de drogas o exame clínico, o exame toxicológico para drogas ilícitas seja realizado regularmente. Em geral, a única prova solicitada é a de alcoolemia quando há suspeita de embriaguez alcoólica. Em consequência dessa conduta, a apreciação de caso concreto pode entrar em conflito com a prova material (por ausência ou por inadequação do exame realizado) e o depoimento de testemunha.

Com o uso abusivo de drogas ilícitas no país e o aumento da frota de veículos automotores previsto pelo Instituto Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA, 2014), pode-se esperar uma tendência crescente de acidentes de trânsito trazendo sérias implicações para o sistema de saúde, previdenciário e para a segurança pública.

A regulamentação de utilização regular de testes toxicológicos para ser aplicado em autores e vítimas de acidentes de trânsito deve ser da competência da gestão pública estadual ou municipal com vista à contribuição para o esclarecimento das causas e para subsidiar o inquérito policial na definição de penas, multas e suspensões aos verdadeiros culpados. A ausência de uma padronização de testes toxicológicos para o álcool e drogas ilícitas contribuem para a fragilidade das periciais técnicas, as quais podem influenciar negativamente nos inquéritos policiais.

A presente dissertação visa responder à seguinte questão: os procedimentos adotados na gestão da segurança pública nos delitos de trânsito, envolvendo abuso de drogas, são adequados?

Para esse efeito, procedeu-se a uma revisão de literatura sobre gestão pública, que dá corpo ao capítulo um deste trabalho; os delitos de trânsito, ao capítulo dois; e a gestão da segurança pública no Brasil, nos estados e municípios que é objeto do capítulo três. Nos restantes capítulos, quatro e cinco, se apresenta a pesquisa empírica, ao que se segue a conclusão, as referências bibliográficas e os apêndices.

Na redação desta dissertação utilizamos as Normas APA para elaboração e apresentação de Teses de Doutorado, aplicáveis às dissertações, trabalhos de projeto e relatórios de estágio de Mestrado, com base no Despacho Nº 30/2014, assinado em 7 de julho de 2014.



## **CAPÍTULO I – GESTÃO PÚBLICA**

### **1.1. – História da gestão pública**

Há décadas estudiosos buscam um modelo ideal de gestão pública. Com a revolução industrial e com o enfraquecimento dos poderes aristocratas e absolutistas surgiram as primeiras propostas por uma ciência da administração (Amato,1958).

No século XVIII, já se observava preocupações de gestão centrada no controle, nas finanças públicas e na comunicação das ordens públicas. Foi na Prússia que ocorreu a criação dos primeiros cursos de administração pública, como também a proposta de uma nova ciência da administração (Amato, 1958).

No século XIX, os conhecimentos sistematizados sobre a administração pública não atendiam as demandas e necessidades provocadas por constantes reformas administrativas. Foi na Europa que surgiu a primeira proposta de uma ciência da administração pública. Os europeus consideraram a dimensão constitucional legal sobre as ações administrativas entendendo que servia uma garantia de eficácia na gestão pública (Mota, 2013).

No início do século XX, houve um avanço dos princípios administrativos concomitante com as frustrações e decepções e com a ineficiência da administração pública. Em 1970, surgiu o movimento da nova administração pública – a separação entre a política e administração continuou a ser o principal objetivo na busca contínua de novos padrões de eficiência, resultando no avanço da perspectiva gerencialista. O novo modelo de gestão – New Public Management (NPM) apresentou-se com o objetivo primordial de fazer administração pública como numa empresa privada, reduzindo custo e obtendo maior eficácia na prestação de serviços. Neste modelo aplicado nos serviços públicos, em vez de menos recipientes da ação do Estado, o governo concentraria suas atividades essenciais e exclusivas, direcionando e garantindo o suprimento das necessidades básicas da sociedade por meio de transferências para o setor privado e o terceiro setor (Mota, 2013).

Ao longo da história da gestão pública há muitas decepções, apesar das recentes inovações a administração pública ainda necessita de avanços que possam atender a proteção de bens e serviços, mas acima de tudo o interesse nacional. Mais recentemente, Abrucio (2007) admite que a administração pública eficiente e efetiva emerge como fruto da cobrança e do controle da sociedade. Estudiosos da gestão pública recomendaram um novo serviço público baseado menos no direcionamento político e mais na prestação de serviço (Denhardt & Denhardt, 2007). A partir da década de 30 deste século, ocorre um processo de expansão do aparelho burocrático do Estado, dado o movimento de utilização do investimento público também com propósitos estabilizadores. É um momento de aumento da base fiscal e

tributária, garantindo os recursos necessários à mudança do papel locativo do Estado, especialmente no período após a Segunda Guerra Mundial. A partir desse momento, tem lugar o fortalecimento do chamado Estado de Bem-Estar Social, assentado na ideia de prestação de serviços por parte do Estado, de forma a compensar a desigualdade na distribuição do produto social. Neste período, a prosperidade esteve alicerçada no compromisso social para a ampliação dos direitos básicos da população. Ademais, fortalece-se cada vez mais a ideia de que o modelo tradicional de gestão pública é ineficiente e que o modelo de gestão do setor privado é o ideal, favorecendo o surgimento de novas alternativas. O padrão burocrático de organização do Estado é colocado em xeque, com a emergência de um novo modelo, denominado pós-burocrático (Abrucio, 1997).

A filosofia weberiana traduz a burocracia como forma superior de organização social e de denominação sendo a principal ideia que a burocracia ser capaz de levar as organizações a atingir maiores graus de eficiência. Essa associação não é enfática no sentido de estabelecer uma relação consolidada entre burocracia e eficiência, podemos dizer de antemão, que Weber trabalhou com a sociologia política e suas categorias e não com a teoria das organizações. Contudo o modelo analítico ideal de Weber seria a modelagem de um sistema baseados em critérios de eficiência (Abrucio, 2007).

A teoria de Hegel tornava a burocracia componente de uma estrutura tripartite juntamente com a sociedade civil e o estado servindo de elo entre os dois últimos. Como tal, teria por função básica a conciliação e a mediação entre o interesse geral personificado pelo estado, os interesses particulares das corporações privadas sendo desprovidas de poder político. No pensamento marxista é vista como um “tremendo corpo de parasitas capaz de envolver com sua teia no corpo da sociedade”. As visões de Lenin e Trotsky não foram muito diferentes. Assim como Marx, não viam a burocracia como classe, sendo dependente de outras categorias da sociedade. Para Lenin, no socialismo, a extinção do estado conduziria à extinção do aparelho burocrático que entendia estar ligando a classe dominante. Essa burocracia foi considerada por Trotsky como uma formação eminente parasitária, que o povo poderia expulsar, no momento em que ela se revelasse ineficiente, como se expulsa um gerente incompetente (Abrucio, 2007).

Ainda segundo (Abrucio, 2007), o modelo tradicional é o que mais se aproxima do tipo ideal weberiano. Organiza-se no sentido de imprimir à administração pública um caráter profissional e limitador ao clientelismo e ao patrimonialismo, possuindo como principais características: a) centralização; b) direção do topo para a base; c) preenchimento dos cargos-

chave por profissionais de carreira; d) polarização políticos-burocratas; e) pessoal contratado com base no mérito, etc. Este modelo orienta a construção de uma administração pública afastada da política e baseada no tipo ideal weberiano, características dos Estados desenvolvimentistas.

A resposta neoliberal parte do pressuposto do Estado minimalista e submete a racionalidade burocrática à lógica de mercado, ficando a existência e a utilidade das organizações públicas determinadas pelas finalidades do mercado.

Os modelos modernos de gestão pública a exemplo dos modelos da Espanha e Nova Zelândia se caracterizam na gestão de organização quer pública ou privada como entidades com inter-relação de pessoas na busca de metas individuais e coletivas, com o propósito de alcançar a máxima utilidade e benefício a um custo mínimo (Marques, 2003). A diferença da organização do setor público daquele que promove o setor privado para as empresas pode ser vislumbrado por intermédio do poder de coação que tem o Estado em razão do particular, tendo em comum a estrutura hierárquica, ambas utilizando o modelo de mando.

Para um Estado desenvolver e cumprir bem os seus fins corretamente, os gestores públicos devem contar com os interesses gerais da sociedade e, por outro lado, devem estar respaldados pela legitimidade democrática (Marques, 2003).

As modernas práticas de gestão são também conhecidas pela expressão inglesa “value for money” e constituem um conjunto de medidas pragmáticas adotadas pela Administração Pública, em base de uma lógica econômica a ser empregada nos valores dos serviços públicos. Caracterizam-se por interpretação valorativa, do ponto de vista econômico, do serviço prestado pelo Estado ao cidadão, e se distingue pela gestão por objetivos sendo avaliadas por medidas de realização; são utilizadas como parâmetro as regras de mercado com todos os seus mecanismos; dá-se primazia à competitividade, como forma de dinamizar a relação custo-benefício dos serviços públicos; e, por fim, promove a eleição de um novo sistema de autoridade de responsabilidades e de contabilidade (Marques, 2003).

## **1.2. - A gestão pública e as políticas públicas**

A administração pública, enquanto área de formação e campo de estudos, surgiu há mais de um século nos Estados Unidos da América (EUA). Era considerada uma ciência livre de valores, cuja missão era contribuir para que a administração governamental funcionasse de forma eficiente e econômica. O foco da disciplina era a preparação dos servidores para atividades meio, centrais à atuação do executivo e a implementação de políticas públicas:

orçamento, gestão de pessoas e organização (Farah,2011). Não havia associação entre administração e política, disto decorrem a busca de princípios gerais válidos para a administração de qualquer organização, fosse pública ou privada (Farah, 2011).

Nas décadas seguintes, a dicotomia entre administração e política levou a dois caminhos distintos de desenvolvimento da disciplina. O primeiro caminho levou ao fortalecimento da política, reaproximando a administração pública e ciência política. O segundo rumo consistiu na consolidação da vertente da ciência administrativa – incluindo teoria organizacional e gestão.

No período de 1960-1970 houve uma expansão dos cursos de pós- graduação nos EUA marcada por programas independentes de administração pública e pelo declínio da participação dos cursos ligados a departamento de ciências políticas ou escolas de negócios (Henry, 1975). Com a criação da National Association of School of Public Affairand Administration (NASPAA) em 1970, reuniram-se no programa de administração pública, os da gestão pública e a política pública. Novas escolas e programas de análise de políticas exerceram um grande impacto sobre os cursos tradicionais de administração pública até ao final dos anos 60 (Henry, 1975).

O movimento da análise de políticas públicas exerceu um forte impacto nos programas de administração pública que a partir daí foi inserido nos cursos de políticas públicas no núcleo básico da formação desta disciplina (Engelbert, 1977). A inclusão da análise de políticas pública, como parte integrante da formação em administração pública, é evidenciada em documento de orientação em escolas e programas ligados à NASPAA, elaborado no início da década de 1970 (Farah, 2011). De acordo com Henry (1995) este documento listava as seguintes áreas como constitutivas do núcleo básico da formação na área de administração pública: contexto econômico, político e social, ferramentas analíticas, comportamento organizacional, comportamento individual e comportamento de grupo, análise de políticas públicas e processos gerencias (administrativos de gestão). Portanto, a análise de políticas pública passou a ser um elemento integrante da evolução da disciplina a partir da década de 1970 (Farah, 2011).

Na educação universitária, voltada à análise de políticas públicas em nível de pós-graduação, os cursos tinham muito em comum, tanto do ponto de vista de conteúdo, como da abordagem pedagógica (Engelberg, 1977).

Nesses programas, o núcleo de conteúdo comum era composto pelas seguintes áreas:  
a) metodologia quantitativa, incluindo programação e modelagem matemática e estatísticas;

b) o ambiente político e institucional do processo de formulação e implementação das políticas públicas; c) teoria e análises econômicas com ênfase na relação público – privada no processo de alocação de recursos; d) processos e estratégias de tomada de decisão – comportamentais e não comportamentais – e processos e estratégias de implementação; e) gestão de programas, controle e avaliação. Além dessas cinco áreas foi destacado como temas relevantes, a ética e valores (Engelbert,1977)

A administração governamental enquanto disciplina tem por objetivo formar servidores públicos, (os integrantes da burocracia governamental) vinculada ao executivo. Formar quadros para a administração pública era, portanto, formar servidores para o Estado (Farah, 2011). Porém, a administração pública nas últimas décadas redefiniu o que entendia por “público”, o entendimento vai além do estado, passando a incluir organizações não governamentais, ou seja, setor privado e da comunidade, e instituições voltadas à inclusão de cidadãos no processo de formulação, implementação e controle de políticas públicas gerando impacto sobre o estudo das políticas públicas (Farah, 2011).

Introduzida pela colonização portuguesa, a administração pública no Brasil foi influenciada pela legislação romana até 193 DC, apesar de se observar a existência de alguma característica da legislação da Europa. A reforma administrativa do Estado Novo teve como propósito instaurar no país um serviço nos moldes da burocracia weberiana, com base nos princípios de mérito e da impessoalidade. As características patrimoniais até então eram prevalentes na administração pública. Este modelo de administração moderna é parte de um projeto mais abrangente para o Brasil – um projeto nacional e desenvolvimentista – no qual o estado assumia o papel central, o de promotor do desenvolvimento e de instaurador da ordem moderna. Um projeto que era também centralizador e que combatia as oligarquias regionais (ou que procurava integrá-las e subordiná-las a um novo projeto de nação) (Farah, 2011).

No Brasil, a formação em administração pública iniciou e se desenvolveu em instituições voltadas ao ensino de administração, havendo desde o início uma tendência de se descaracterizar a identidade da formação específica em administração pública, enfatizando se a “ciência administrativa” como um núcleo comum. Tal tendência – filiada ao paradigma que separa administração e política foi explicitada pela primeira vez de maneira clara na III conferência nacional de administração pública realizada na Escola Brasileira de Administração Pública (EBAP), no Rio de Janeiro em 1967 (Couto,1993).

A disciplina administração pública no Brasil tinha como objetivo o treinamento em serviços para a administração pública moderna, seguindo o modelo dos EUA (Farah, 2011).

Constituem como marco inicial da administração pública, no Brasil, a criação da Revista do Serviço Público, em 1937, e a fundação do Departamento de Administração do Setor Público (DASP), em 1938. Segundo Silva (1968), a criação da revista teve por objetivo a divulgação das ideias e dos principais norteadores da orientação modernizante a ser dada à administração. E através do DASP e dos “DASPINHOS” (em nível regional) promoveram a estruturação básica do aparelho administrativo do estado para adequá-lo ao novo papel do estado. Criaram-se regras rígidas de admissão, instituiu-se o comércio público e se estabeleceram critérios de meritocráticos de avaliação (Couto,1993). Assim, a formação em administração pública iniciada pelo DASP e alimentada pela revista do serviço público teve por referência a administração pública norte americana caracterizada neste período, pela dissociação entre administração e política (Couto, 1993).

Neste primeiro momento, a política pública não constituía objeto da atenção desta disciplina. Como desdobramento do esforço de instituição de uma administração pública moderna e eficiente no início da década de 1940 surgiu a ideia de instituir no país um centro de estudos em administração pública. Com o apoio da ONU, instalou-se no Rio de Janeiro, 1944, a Fundação Getúlio Vargas (FGV) que ocorreu simultaneamente com o declínio da importância do DASP, após o fim do Estado novo em 1945.

Segundo Fischer (1984), com o apoio da ONU, foi criada em 1952 a Escola Brasileira de Administração Pública (EBAP) que contou com o suporte de docentes americanos. A EBAP se estruturou como instituição de ensino, pesquisa e assistência técnica, e com base em uma cooperação estreita entre a nova escola e faculdades e professores norte-americanos.

Através de um convenio entre Brasil e os EUA foi criado um programa de ensino em administração pública e empresarial com o objetivo de desenvolver a formação na área de administração pública e de empresa, reforçando os cursos já existentes da FGV e apoiando a criação de novos cursos na Universidade Federal da Bahia (UFBA) e da Universidade Federal do Rio Grande do Sul (UFRGS).A incorporação de estudos de políticas públicas, no Brasil, ocorreu no mesmo momento em que esta incorporação ocorria nos EUA.

A emergência de um novo paradigma que articula política e administração – “o da administração pública como administração pública” tendo como eixos a análise de políticas públicas e a gestão ocorrem nos anos de 1990 (Keinert, 1994). Assim esse novo paradigma superaria a dissociação, no campo da disciplina, dos polos da gestão e da política. A multidisciplinaridade e a interdisciplinaridade redefinidas hoje no Brasil como questão a ser abordadas no ensino e na pesquisa sobre políticas públicas (Farah, 2011).

### **1.3. - A gestão pública no Brasil. A reforma gerencial do estado de 1995**

Baseado nos relatos de Bresser-Pereira (2000) mudanças importantes foram realizadas na gestão pública do Estado brasileiro. Em 1995, surgiram as primeiras ideias sobre a reforma gerencial do Estado (Brasil), que posteriormente foi discutida, implantada no Ministério da Administração Federal e Reforma do Estado, no governo do Presidente Fernando Henrique Cardoso e, atualmente, encontra-se em fase de implementação. Foi então elaborado o Plano Diretor da Reforma do Aparelho do Estado e a Emenda Constitucional da reforma administrativa, com base nas experiências recentes de países da Europa, principalmente o Reino Unido, onde se implantava a segunda grande reforma administrativa da história do capitalismo: a reforma burocrática deu lugar à reforma gerencial no final deste século (Bresser-Pereira, 2001).

Reforma gerencial do Estado de 1995 é diferente da Emenda Constitucional apresentada pelo governo em 1995, que provocou mudanças administrativas nas estruturas legal e organizacional e nas práticas públicas. Na reforma gerencial do Estado, se impôs ao Estado o dever de executar formalmente as atividades executivas do Estado e financiar as atividades sociais e científicas que devem ser executadas por organizações públicas não-estatais. Os princípios básicos da reforma consistentes com a nova administração pública foram definidos no Plano Diretor da Reforma do Aparelho do Estado de 1995, e na emenda constitucional que veio a ser chamada de “reforma administrativa” (Bresser-Pereira, 2001).

A maior eficiência e o aprofundamento da democracia que a reforma gerencial de 1995 previu a adoção de um critério prático de êxito: saber se com os mesmos recursos os cidadãos estariam sendo mais bem atendidos pelo Estado e pelos serviços que este financia. A reforma gerencial de 1995, parte do pressuposto de que o regime democrático, apesar de todas as suas limitações reais, está se consolidando no Brasil. Considerou ainda, que as falhas do Estado seriam grandes, assim como, seriam fortes as tendências autoritárias da burocracia. Por isso, oferecia uma combinação de instrumentos administrativos e políticos, apostando que desta forma lograria a superação da ineficiência e do autoritarismo da burocracia e ofereceria uma alternativa ao individualismo radical da nova direita neoliberal (Bresser-Pereira, 2010).



## **CAPÍTULO II – DELITOS DE TRÂNSITO**

### **2.1. - Os crimes de trânsito – Um problema de saúde pública.**

Os acidentes de trânsito constituem um grave problema de saúde e de segurança pública. De acordo com a Organização Mundial de Saúde, são registrados mais de 1,2 milhões de mortes por ano. Mais de 50 milhões entre feridos graves e sequelados. Cerca de 90% das mortes ocorrem em países de baixa e média renda (48% dos veículos). Mais de 500 bilhões ano em perdas econômicas o que representa 1% a 3% do produto interno bruto (PIB), portanto gerando enorme carga financeira nos sistemas de saúde, sem contar o sofrimento das famílias envolvidas (Relatório do Sistema Mundial a Segurança no Trânsito da OMS, 2009). Além disso, grande parte dessas mortes ocorre na parcela da população correspondente aos adultos em idade produtiva, com importante perda de força de trabalho e reflexo negativo na economia desses países (World Health Organization [WHO], 2009).

No Brasil foram registradas mais de 40 mil mortes ano, 53% entre 15 e 39 anos de idade. Mais de 150 mil hospitalizados, apenas pelo SUS, levando a uma sobrecarga em pronto-socorro e elevada carga financeira para o SUS, Departamento de Informática do Sistema Único de Saúde [DATASUS] (2011).

Segundo dados do IPEA (2015), no Brasil, em 2014 ocorreram cerca de 170 mil acidentes de trânsito nas rodovias federais, os quais geraram um custo para a sociedade de R\$12,3 bilhões, sendo que 64,7% desses custos estavam associados às vítimas dos acidentes, tais como, cuidados com a saúde e perda da produção devido às lesões e mortes. O custo médio de cada acidente de trânsito foi de R\$ 72.705,31 e quando houve vítima fatal teve um custo médio de R\$646.762,94. Os acidentes fatais, nesse ano contribuíram com uma taxa de 20% em óbitos (Instituto de Pesquisas Econômicas e Aplicadas [IPEA],2015). Em 2010, a taxa de mortalidade por acidentes de trânsito nas rodovias federais no Brasil foi de 21,3 para 100 mil habitantes, uma das mais elevadas no mundo (Instituto de Pesquisa Econômicas Aplicadas [IPEA], 2006).

O uso de álcool e outras drogas nos acidentes de trânsito é mundialmente reconhecido como um importante fator de risco. O uso dessas substâncias pode prejudicar a capacidade de julgamento do motorista e ocasionar o aparecimento de outros comportamentos de risco, como o aumento de velocidade, agressividade, alteração da percepção e violação das leis de

trânsito que contribuem para o acontecimento de acidentes de trânsito (Das et al., 2012; Walsh et al., 2014).

Dirigir após ingestão abusiva de álcool e drogas ilícitas constitui um problema de crescente preocupação tanto em países desenvolvidos quanto naqueles em desenvolvimento. O consumo de álcool e sua relação direta com os acidentes de trânsito são bem documentados e julgados nos crimes de trânsito. Isto acontece porque na prática são pesquisados no inquérito policial e contam na maioria das vezes com o etímetro, o que não acontece com relação as outras drogas que alteram o comportamento de condutores que provocam acidentes e condutores vítimas de acidentes, pois não constituem rotina nas investigações, principalmente nos países em desenvolvimento como o Brasil.

O álcool representa uma das principais causas de acidentes de trânsito no Brasil; os índices de morbidade e mortalidade são elevados, principalmente nas grandes cidades (Campos et al., 2008, Paixão et al., 2015).

O álcool mesmo em pequenas quantidades provoca no condutor de veículo automotor alterações psicomotoras, proporcionando inicialmente uma falsa sensação de confiança, seguido de prejuízo nas habilidades motoras e cognitivas, com perda da coordenação motora, distúrbios na acuidade visual, diminuição da atenção e condução do veículo aumentando o risco de acidentes de trânsito (Souza e Munhöz, 2011).

A quantidade necessária para causar transtorno no equilíbrio e coordenação motora varia de pessoa para pessoa, com o tipo e a quantidade da bebida alcoólica, mas em geral, a ingestão de uma única dose pode alterar o desempenho do motorista aumentando o risco.

Estudos realizados em grandes capitais brasileiras constaram que 16,6% dos condutores de veículos apresentavam níveis iguais ou acima dos limites legais (0,6g/l). Mesmo após a homologação da lei seca, o acidente de trânsito envolvendo consumo de álcool continua com elevados registros de indivíduos sem considerar que o uso de drogas é um problema mundial e de difícil controle com tendência a agravar os registros de morte para acidentes de trânsito (Campos et al., 2008).

## **2.2. - Drogas de abuso e acidentes de trânsito**

As drogas ilícitas e lícitas que prejudicam o motorista na direção de veículos além de serem pouco estudadas como fator de risco para acidentes de trânsito, as leis brasileiras deixam lacunas nos processos de crimes envolvendo essas substâncias. Uma breve apresentação das principais drogas utilizadas no Brasil, são descritas a seguir, para basear a compreensão da prática de inquérito atualmente realizado.

Drogas psicoativas são definidas pela Organização mundial de Saúde como substâncias que alteram o comportamento, humor e cognição (OMS, 1991). Isto significa que essas drogas agem em partes nobres do cérebro que controlam o comportamento humano.

As drogas de abuso referem-se às substâncias que independentemente da forma de administração alteram o humor, o nível de percepção ou o funcionamento do sistema nervoso central, e inclui desde medicamentos, álcool e solventes).

Drogas psicotrópicas são substâncias que agem no sistema nervoso produzindo alterações no comportamento, humor e cognição com grande propriedade reforçadora, sendo passíveis de autoadministração (uso não é sancionado pela medicina) e levam a dependência.

De acordo com o autor, essas drogas psicotrópicas são classificadas em três grandes grupos conforme a sua atividade no sistema nervoso: drogas depressoras, são aquelas que diminuem a atividade do sistema nervoso central causando o aparecimento de sonolência, lentidão dos movimentos (Carliniet al., 2001). No trânsito, as drogas depressoras mais consumidas são o álcool, os benzodiazepínicos, maconha e cocaína; drogas estimulantes são aquelas que estimulam o sistema nervoso central, tornando o estado de vigília aumentado (diminuem o sono), aumenta a atividade motora (mais agitação). As drogas estimulantes mais usadas pelos motoristas, principalmente, caminhheiros são as anfetaminas, drogas perturbadoras que induzem mudança qualitativa no sistema nervoso. Assim, alterações mentais que não fazem parte da normalidade, tais como delírios, ilusões, alucinações. Por essa razão são também chamadas psicomiméticas, ou seja, são drogas que mimetizam psicoses. Entre os motoristas automotores, as drogas perturbadoras mais usadas são a maconha e alguns medicamentos anticolinérgicos como o chamado Artane cuja fórmula é o triexifenidil (Carliniet al., 2001).

### **2.2.1 - Benzodiazepínicos**

São substâncias medicamentosas utilizadas no mundo inteiro, que atuam sobre a ansiedade e tensão, por isso são chamadas de ansiolíticos. Existem comercialmente como valium, diazepam, lorax, somalium, rohypinol (flunitrazepan). Os ansiolíticos são capazes de produzir dependência, produzem depressão da atividade do sistema nervoso central caracterizado por diminuição da ansiedade, indução do sono, relaxamento muscular e redução do estado de alerta. Os efeitos ansiolíticos são exacerbados pelo álcool que juntos podem levar ao coma. Além disso, os benzodiazepínicos dificultam os processos de aprendizagem e memória (Carliniet al., 2001).

### **2.2.2 – Cocaína, crack e merla**

A cocaína é uma substância extraída das folhas da *Erythroxylon coca*, planta existente exclusivamente na América do Sul. Em geral é conhecida como coca e no meio indígena como epadú. O seu uso pode se dar na forma de um sal, o cloridrato de cocaína, pó, farinha, solúvel em água, comumente aspirado ou dissolvido em água para uso endovenoso ou sob a forma de base – o crack pouco solúvel em água, mas é volátil quando aquecida, por isso usada como fumo através de cachimbos. A merla, conhecida também como mela e mel; é um produto resultante de preparo diferente do crack para ser usada na forma de fumo. Na forma de “pedra” ou “pasta” o crack e a merla não podem ser aspirados nem usados em preparações de injeções.

A pasta de coca é um produto grosseiro, obtido das primeiras fases de separação das folhas da cocaína quando estas são tratadas com substâncias alcalinas, solventes orgânicos tais como querosene, gasolina e ácido sulfúrico. Essa pasta contém muitas impurezas tóxicas e é fumada através de cigarros chamados “ basukos ” (NAPP, 1996).

A cocaína acentua a ação principalmente de substâncias que atuam no cérebro conhecidas como neurotransmissores, dos quais, os mais afetados pela cocaína são a dopamina e a noradrenalina que estimulam o SNC produzindo euforia, ansiedade e estado de alerta.

Tanto o crack como a merla, por serem fumados, chegam logo ao SNC pelo sangue, por isso, os efeitos por essa via são muito mais rápidos que por outras vias. Os primeiros

efeitos são sentidos dentro de 10 a 15 segundos. Quando aspirado, o pó manifesta seus efeitos dentro de 10 a 15 minutos e após a injeção dentro de 3 a 5 minutos. Essa característica faz do crack uma droga poderosa do ponto de vista do usuário, tendo início instantâneo, porém, com duração rápida, entorno de 5 minutos. Esse efeito explica a busca frequente por mais consumo e a dependência dos usuários do crack, levando a dependência mais rápida em relação aos usuários de cocaína.

O crack e a merla produzem estado de excitação, hiperatividade, insônia, perda da sensação de cansaço, falta de apetite, levando a uma grande perda de peso em pouco tempo. Crack, merla e cocaína podem produzir midríase (aumento das pupilas), afetando a visão referida pelos usuários como "visão borrada". Pode causar ainda dor no peito, contrações musculares, convulsões e até coma.

### **2.2.3 – Maconha e THC**

A maconha é o nome científico da planta *Cannabis sativa*, cujo princípio ativo é o tetraidrocanabinol –THC. Os efeitos variam de usuário a usuário. Para alguns, os efeitos são de sensação de bem-estar acompanhada de calma e relaxamento, sem fadiga. Para outros, o efeito é contrário, angústia, tremores, sudorese, diminuição ou perda da capacidade de calcular tempo e espaço, além de prejuízo na memória e atenção.

A intoxicação pelo uso agudo afeta a memória de curto prazo. Altas doses podem provocar delírios e alucinações. Delírio é uma manifestação mental pela qual a pessoa faz um juízo errado do que vê e do que ouve, criando por vezes, mania de perseguição, pânico, atitudes perigosas; enquanto alucinação é uma percepção sem objeto. O uso crônico interfere na capacidade de aprendizagem e memorização e pode induzir a um estado de "amotivação" (não sente vontade de fazer nada).

Os efeitos gerais do uso agudo da maconha incluem olhos vermelhos (hiperemia da conjuntiva ocular), boca seca e palpitações/ aumento da frequência cardíaca.

Os efeitos crônicos são mais importantes e, decorrem da fumaça da maconha que possui quantidades maiores de benzopireno (substância altamente cancerígena) do que o tabaco, implicado na maioria dos casos de câncer de pulmão e de outros órgãos. Além disso, há efeito sobre a testosterona, hormônio masculino que diminui nos usuários crônicos de maconha, influenciando no número de espermatozoide e conseqüentemente na esterilidade (Carliniet al., 2001).

#### **2.2.4 - Anfetaminas**

São drogas sintéticas (produzidas em laboratórios) que estimulam o sistema nervoso central com marcada influência sobre as atividades psíquicas e motoras, deixando o usuário mais ativo, agitado, alerta. Possuem alto potencial para abuso propiciando o desenvolvimento de fármaco-dependência e ocorrência de efeitos colaterais que podem se manifestar por alterações cardiovasculares, neurológicas e psiquiátricas, cumulativas com o uso contínuo (Mussohoff, 2000).

Existem vários produtos comercializados tendo como princípio ativo anfetaminas e ou derivados. Exemplo de anfetaminas e respectivos produtos comerciais: dietilpropiona ou anfepramonas (Dualid, Inibex, Hipofagin, Moderina); fenproporex (Liponax, Desobesi, Lipese); manzidol (Dasten, Absten, Moderamin, Fagolipo, Inobesin, Diazenil).

Anfetaminas são conhecidas por “rebite” que é muito utilizado por estudantes e motoristas que precisam realizar suas atividades por várias horas, principalmente, da noite. Pode ser usada na forma de fumo de cigarro, entretanto o seu uso frequente é na forma de comprimido.

Os efeitos característicos das anfetaminas são: insônia, perda do apetite, agitação. Durante o uso da droga o efeito excitante fica acima da capacidade normal e, quando o uso é suspenso surge indisposição, depressão, midríase (dilatação da pupila dos olhos que prejudica a visão nas pessoas que trabalham a noite. Taquicardia e hipertensão arterial são manifestações cardiovasculares comumente presentes. Também ocorre agressividade, irritabilidade, delírio, paranoia até alucinações (Leytonet al., 2002).

Os elevados índices de mortes em acidentes de trânsito levaram o Brasil para Assembleia Geral das Nações Unidas que proclamou o período de 2011 a 2020 como a década de ação pela segurança no trânsito visando a redução em 50% da mortalidade mundial por acidentes automobilísticos. Adoção de medidas para aumentar a segurança no trânsito tem sido implementada. Entretanto, ainda é elevada e crescente a prevalência de mortes por acidente de trânsito (91,5%) nos países em desenvolvimento apesar da frota ser menor em relação aos países desenvolvidos (World Health Organization [WHO], 2009).

Apesar de, as medidas implementadas na tentativa de diminuir os acidentes de trânsito, tais como novas leis, controle de tráfego, melhoria na segurança dos veículos e aumento do monitoramento eletrônico do tráfego os registros de morte e lesões graves por acidentes de trânsito continuam crescentes (Bacchieri e Barros, 2011). A situação dos acidentes de trânsito

também tende a se agravar, tendo em vista a franca expansão da frota de veículos automotores desde o final do século passado. A frota nacional aumentou 136,5%, a de automóveis 102,6%, e a de motocicletas 269,8%, proporcionando chances para o aumento de conflitos nas ruas e rodovias e conseqüentemente a quantidade de vítimas fatais com impactos sobre os custos econômicos e sociais no país (Instituto de Pesquisas Econômicas e Aplicadas [IPEA], 2015).

### **2.3. - Os crimes de trânsito envolvendo drogas de abuso – um problema de gestão na segurança pública.**

As legislações proibindo o uso do álcool na direção estabelecendo limites para esse fim recomendam o uso de etímetro nos locais de abordagem de motoristas infratores, e essas estratégias são adotadas há décadas em muitos países, mas a criação de novas leis com novos métodos capazes de detectar a presença de outras drogas além do álcool em motoristas não tem sido adotada como regra no Brasil, como o é em alguns países desenvolvidos (Veistenet al., 2013).

Em 2008, o governo brasileiro instituiu a lei nº 11.705, de 19/06/2008, que determina alcoolemia zero para dirigir qualquer veículo automotor. Além disso, outra medida adotada pelo governo brasileiro foi o Pacto Nacional pela Redução dos Acidentes no Trânsito – *Pacto pela vida*, o que oficializa a entrada do Brasil na Década Internacional de Ações para Segurança do Trânsito (2011-2020), reforçando o compromisso do país em reduzir suas estatísticas de acidentes automobilístico (World Health Organization [WHO], 2013).

O uso associado de álcool e drogas vem se tornando uma nova preocupação para a segurança pública. A associação de drogas ilícitas pode potencializar o efeito de uma ou mais drogas envolvidas. Estudo para avaliar o uso do álcool em associação com outras drogas em motoristas de caminhões, em São Paulo, observou que 54,6% relataram o uso conjunto na condução do veículo (Leopoldo, Leyton & Oliveira, 2015).

Há evidências crescentes da ocorrência de acidentes de trânsito envolvendo uso de drogas ilícitas com e sem associação com álcool. Nessa perspectiva, as autoridades da segurança pública têm trabalhado com o código de trânsito brasileiro atualizando as resoluções 517/2015, 432/2013 do Conselho Nacional de Trânsito [CONTRAN], (2013).

Nos locais de crimes de trânsito dá-se início a tomada de provas subsidiando o inquérito policial. Nesta oportunidade deveriam ser obtidos materiais para comprovação de uso de drogas de abuso através de exame toxicológico padronizado, tanto na vítima como no autor do delito. Isto porque, há necessidade de esclarecer se há implicação de drogas na causa



do delito e para análise e decisão jurídica quanto às penalidades do ou dos infratores, pois em algumas situações a própria vítima pode ter feito uso da droga e pode ser a causadora do acidente. O inquérito policial nesses casos subsidiará a decisão judicial evitando falhas na avaliação processual, imputando ao autor ou vítima uma pena que não seria a correta, ou contribuir para a falha de uma decisão ao atribuir a culpa de um crime em vez de ser considerado um crime doloso.

A responsabilidade pela coleta de dados e a elaboração de estudos sobre os acidentes e suas causas estão definidos no item IV do art. 21 do CTB que estabelece a competência aos órgãos, entidades executivas rodoviárias da união, dos Estados, do Distrito Federal e dos municípios. As atividades executadas em cada esfera diante de vítimas e autores de delitos de trânsito não são as padronizadas conforme estabelecidas pelo CTB e as resoluções 517/2015 e 429/2013 CONTRAN. O teste de alcoolemia é o mais utilizado, entretanto, o exame toxicológico não chega a ser uma rotina. A perícia nos locais de crime deveria sempre incluir o exame toxicológico, pelo menos para as drogas de uso mais frequente e causadora de acidentes de trânsito. A literatura brasileira pertinente demonstra a prevalência desses acidentes e das drogas de uso mais frequente em associação com os crimes no trânsito, principalmente nas grandes capitais (Campos et al., 2008; Paixão et al., 2015).

Com o objetivo de tentar reduzir as taxas de mortes e de vítimas de lesões corporais decorrentes de acidentes de trânsito, o código de trânsito brasileiro tem sofrido alterações desde a sua aprovação através da lei 9.503\1997. A lei nº 12.760 de 20 de dezembro de 2012 redefiniu o artigo 306 do referido código com o seguinte teor “conduzir veículo automotor com capacidade psicomotora alterada em razão da influência de álcool ou de outra substância psicoativa que determine dependência”. As penas são a detenção, de seis meses a três anos, multa e suspensão ou proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor. Ora o código define o dano e estabelece a pena, entretanto, não define a matéria (substância psicoativa), desta forma as instâncias executoras federais, estaduais e municipais agem de acordo com os seus próprios entendimentos e/ou de acordo com as suas disponibilidades, o que certamente comprometerá o resultado do inquérito policial. Por outro lado, deixa margem para falhas na conclusão do referido inquérito.

No que se refere aos crimes de trânsito, o CTB estabelece no Art. 291 o seguinte “[a]os crimes cometidos na direção de veículos automotores aplicam-se as normas do Código penal e do Código do Processo Penal, se este capítulo não dispuser de modo diverso, bem como a Lei no 9.099 de 26 de setembro de 1995, no que couber”. E no parágrafo 1.º desse artigo reporta-se aos crimes de trânsito

de lesão corporal culposo o disposto nos artigos 74, 76 e 88 da Lei n.º 9.099 de 26/9/1995, exceto se o agente estiver: sob a influência de álcool ou qualquer outra substância psicoativa que determine dependência (lei n.º 11705/2008) e o parágrafo 2.º diz que nas hipóteses previstas no parágrafo 1º deste artigo deverá ser instaurado inquérito policial para investigação da infração penal (Lei n.º 11.705/2008).

## **CAPÍTULO III – A GESTÃO DA SEGURANÇA PÚBLICA NO BRASIL, NOS ESTADOS E NOS MUNICÍPIOS.**

### **3.1. – Fundamentação constitucional legal**

Os primórdios da Segurança Pública do Brasil sob a ótica de ação governamental e de administração pública perpassam pela era colonial com a chegada da família real portuguesa no País, e a instituição da polícia civil em 1808, com a criação da Intendência da Corte e do Estado do Brasil, no Rio de Janeiro. Naquela época muitos cargos estavam associados à função de polícia entre eles destaca-se os alcaides, escrivães, capitão-mor, este que acumulava cargos administrativos, judiciários e policiais. Todos esses cargos estavam subordinados ao governador. Também os juízes podiam ser chefes de polícia.

No Brasil durante os períodos colonial e imperial a Segurança Pública no que concerne à gestão no sentido semântico da palavra (ato ou efeito de gerir; administração; gerência) era praticamente inexistente, embora a violência já fazia parte da sociedade brasileira, inclusive a violência urbana, atingindo populações economicamente ricas e pobres.

Somente após a proclamação da República foi criado o código penal em 1890, que tentava apresentar soluções para as questões de segurança de natureza da administração pública, como a superlotação das cadeias. Certamente a criação do código penal em 1890 foi um instrumento importante no que tange a organização de um sistema de segurança pública na perspectiva da gestão de segurança pública em nível nacional, estadual e municipal.

Por outro lado, atualmente, conceitos diversos tentam explicar o termo segurança pública. Para Costa e Lima (2014) a definição é assim explicada:

(...) segurança pública é uma expressão que carece de uma definição precisa, tratando-se de um conceito que se constrói empiricamente, a partir da forma como os diversos entes federados e distintas organizações "atuam direta ou indiretamente na busca de soluções para problemas relacionados à manutenção da ordem, controle da criminalidade e prevenção de violências.(Costa e Lima, 2014, p.482.)

Atualmente, observa-se que, a gestão da segurança pública no Brasil traduz a definição de Costa e Lima (2014), visto que a gestão é enquadrada na Constituição Brasileira de 1988 e orientada para a Organização do Estado, dos Estados Federados e dos Municípios, como observado nos artigos 18, 25 e 29 desta Constituição:

“Art. 18. A Organização Político-Administrativa da República Federativa do Brasil compreende a União, os Estados, o Distrito Federal e os Municípios, todos autônomos, nos termos desta Constituição”.

“Art. 25. Os Estados organizam-se e regem-se pelas Constituições e leis que adotarem, observados os princípios desta Constituição”.

Art. 29. O Município reger-se-á por lei orgânica, votada em dois turnos, com o interstício mínimo de dez dias, e aprovada por dois terços dos membros da Câmara Municipal, que a promulgará, atendidos os princípios estabelecidos nesta Constituição, na Constituição do respectivo Estado”.

Portanto, as atribuições, competências e responsabilidades no Setor da Segurança Pública, incluída as questões de trânsito e mobilidade urbana, é compartilhada entre a União e entes federativos através de seus órgãos vinculados, em observância ao artigo 144 da Constituição Brasileira vigente.

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

I - Polícia federal;

II - Polícia rodoviária federal;

III - polícia ferroviária federal;

IV - Polícias civis;

V - Polícias militares e corpos de bombeiros militares.

§ 2º A polícia rodoviária federal, órgão permanente, organizado e mantido pela União e estruturado em carreira, destina-se, na forma da lei, ao patrulhamento ostensivo das rodovias federais.

A Polícia Rodoviária Federal tem responsabilidade direta no patrulhamento da Rodovia Federal denominada BR-316 que é uma importante rodovia federal diagonal do Brasil, interligando os estados do Pará, Maranhão, Piauí, Pernambuco e Alagoas. Particularmente no Pará, ao norte da região paraense atravessa Belém, ponto inicial da rodovia BR-316, segue para os municípios de Ananindeua, Marituba e distrito de Benfica do município de Benevides. Atravessa também os municípios da região do nordeste paraense Santa Izabel e Castanhal, campo desta pesquisa, e o município de Capanema.



Figura 1: Extensão na BR-316 de Belém a Maceió, Brasil, 2017. Fonte: <https://pt.wikipedia.org/wiki/BR-316>.

Vale ressaltar, que o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) é uma autarquia federal brasileira vinculada ao Ministério dos Transportes, responsável pela manutenção, ampliação, construção, fiscalização, e elaboração de estudos técnicos nesta rodovia federal. Incluindo também o tráfego multimodal de pessoas e bens. De acordo com a lei 10.233, o DNIT é competente para exercer as atribuições elencadas no art. 21 da lei 9.503/1997 (Código de Trânsito Brasileiro) é competente para aplicação de multas por excesso de peso, e através de redutores eletrônicos de velocidade (lombadas eletrônicas).

Devido a sua grande extensão a Rodovia BR-316 atravessa toda a região Metropolitana de Belém do Pará. Nas últimas décadas, esta região vem apresentando um crescimento urbano acelerado, com muitas edificações, fluxo de pessoas e veículos etc., por conta disso, diariamente nos trechos compreendidos nesta região, denominada grande Belém, ocorrem muitos acidentes de trânsito, atropelamentos e outras situações preocupantes envolvendo trânsito, na maioria associados ao abuso de drogas álcool e ilícitas.

Outros importantes dispositivos a considerar nos preceitos constitucionais que orientam a gestão da segurança pública são os papéis do Estado e Município, assim definidos:

§ 6º As polícias militares e corpos de bombeiros militares, forças auxiliares e reserva do Exército, subordinam-se, juntamente com as polícias civis, aos Governadores dos Estados, do Distrito Federal e dos Territórios.

§ 7º A lei disciplinará a organização e o funcionamento dos órgãos responsáveis pela segurança pública, de maneira a garantir a eficiência de suas atividades.

§ 8º Os Municípios poderão constituir guardas municipais destinadas à proteção de seus bens, serviços e instalações, conforme dispuser a lei.

§ 10. A segurança viária, exercida para a preservação da ordem pública e da incolumidade das pessoas e do seu patrimônio nas vias públicas: (Incluído pela Emenda Constitucional nº 82, de 2014)

I - Compreende a educação, engenharia e fiscalização de trânsito, além de outras atividades previstas em lei, que assegurem ao cidadão o direito à mobilidade urbana eficiente; e (Incluído pela Emenda Constitucional nº 82, de 2014)

II - Compete, no âmbito dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, aos respectivos órgãos ou entidades executivos e seus agentes de trânsito, estruturados em Carreira, na forma da lei.

Face aos preceitos constitucionais de 1988, no Estado do Pará o patrulhamento das rodovias estaduais, denominadas PA, é realizado pela Polícia Rodoviária Estadual, composta por policiais militares. Em termos de situações de emergências os bombeiros podem ser acionados, por exemplo, em casos graves de acidentes envolvendo veículos e pessoas.

Com atuação restrita em seu território, os municípios atuam no monitoramento, ordenamento, manutenção, sinalização e etc. das avenidas, ruas, travessas, e outras áreas destinadas ao trânsito. Neste particular, o Município de Castanhal/PA, tem atuação respaldada na Lei Orgânica Municipal, vigente.

### **3.2. - Estruturação e competências da União**

A gestão da Política Nacional de Defesa (PND) é de competência do Ministério da Defesa, o qual é composto pelas forças armadas – Marinha do Brasil, Exército Brasileiro e Força Aérea Brasileira.

No contexto da Política de segurança pública a União conta com o Ministério da Justiça e Cidadania composto por: a) Secretaria Nacional de Políticas sobre Drogas – SENAD, coordenadora da política pública brasileira sobre drogas, criada pela medida provisória nº 1669 de 1998 e posteriormente transferida para a estrutura do Ministério da Justiça e Cidadania pelo Decreto n.7.426 de 7 de janeiro de 2011. Conta ainda com, b) O Conselho Nacional de Políticas sobre Drogas – CONAD e a gestão do Fundo Nacional Antidrogas – FUNAD; c) Polícia Federal, cuja missão é de “exercer as atribuições de polícia

judiciária e administrativa da União, a fim de contribuir na manutenção da lei e da ordem, preservando o estado democrático de direito; d) Departamento Penitenciário Nacional (DEPEN), órgão executivo que acompanha e controla a aplicação da Lei de Execução Penal e das diretrizes da Política Penitenciária Nacional, emanadas, principalmente, pelo Conselho Nacional de Política Criminal e Penitenciária – CNPCP. Além disso, o Departamento é o gestor do Fundo Penitenciário Nacional – FUNPEN, criado pela Lei Complementar n° 79, de 07 de janeiro de 1994 e regulamentado pelo Decreto n° 1.093, de 23 de março de 1994; e) Ministério das Cidades: este ministério é composto pelo - Departamento Nacional de Trânsito – DENATRAN, que é o órgão executivo do Sistema Nacional de Trânsito, tem autonomia administrativa e técnica, e jurisdição sobre todo o território brasileiro. Tem como objetivo principal fiscalizar e fazer cumprir a legislação de trânsito e a execução das normas e diretrizes estabelecidas pelo Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN). Além disso, o Departamento possui a atribuição de supervisionar e coordenar os órgãos responsáveis pelo controle e fiscalização da execução da Política Nacional de Trânsito.

### **3.3 - Governo do Estado do Pará**

Em nível estadual, a gestão da segurança pública é de competência do Sistema Estadual de Segurança Pública do Estado do Pará – SIEDS. O SIEDS constitui a nova estrutura da gestão da Segurança Pública e foi aprovada pela Assembleia Legislativa do Estado do Pará e sancionada pelo governador Simão Jatene em 28 de dezembro de 2011 através da lei n° 7.584 criada para reorganizar o Sistema Estadual de Segurança Pública e Defesa Social, bem como reestruturar a Secretaria de Segurança Pública do Estado do Pará.

O novo sistema Estadual de Segurança Pública e Defesa Social é composto por órgãos de deliberação colegiada: o Conselho Estadual de Segurança Pública – CONSEP e o Conselho Estadual de Trânsito – CETRAN; e pelos órgãos de natureza consultiva, tais como: - Comitê Integrado de Gestores de Segurança Pública – CIGESP; o Comitê Integrado de Corregedores de Segurança Pública – CICSP; o Gabinete Interinstitucional de Gerenciamento de Negociação – GIGN e o Gabinete de Gestão Integrada de Segurança Pública – GGI/PA. Conta ainda com órgãos de natureza especial: a ouvidoria do Sistema e a Diretoria do Disque Denúncia.

O SIEDS tem como missão institucional assegurar a preservação da ordem pública, da incolumidade das pessoas do patrimônio, por intermédio dos órgãos que a compõem, garantindo integridade física e segurança dos paraenses. Entre as ações destaca-se a de

realizar serviços de trânsito, inclusive os referentes à engenharia, ao registro de veículos, habilitação de condutores, fiscalização e policiamento, segurança e prevenção de acidentes, supervisão e controle de aprendizagem para conduzir veículos automotores e promoção de campanhas educativas.

Com a criação do SIEDS através da Lei nº 7.584/2011 surgiu da necessidade de reformular o Sistema e reestruturar a SEGUP, com destaque especial à instituição de três Secretarias Adjuntas: de Gestão Administrativa, de Gestão Operacional e de Inteligência e Análise Criminal. Esses três segmentos podem ser encarados como uma inovação no âmbito da SEGUP, constituindo um tripé importante para a consolidação dos planos, programas e ações desta Secretaria, que tem a missão de funcionar como órgão central do Sistema de Segurança Pública.

Na atualidade, levando em consideração os programas que vêm sendo implantado por todo o país, o SIEDS pode ser encarado como a nova fase da segurança pública no Brasil. Um formato arrojado e diferenciado que se propõe a gerenciar os recursos públicos da segurança com transparência e responsabilidade, sempre zelando pela reaproximação e o comprometimento com a cidadania.

A sociedade, segundo a atual gestão da Segurança Pública no Pará, seguindo preceitos também defendidos pelo Governo Simão Jatene, deve ser considerada um dos segmentos mais valorizados e preservados dessa nova fase que vive o Estado do Pará. É o caso da retomada de ações pontuais que promovem a prevenção e o combate à criminalidade, como os programas voltados à assistência social, a exemplo do PROPAZ, criado na primeira gestão do atual governador. Tendo como ponto de partida essas mudanças, o Sistema de Segurança se propõe a proteger a sociedade paraense dando continuidade ao projeto de integração das forças de segurança com o objetivo de alcançar resultados mais positivos. O SIEDS surge, principalmente, como agente modificador da sociedade, capaz de discutir juntamente com a sociedade, por meio do Conselho Estadual de Segurança Pública (CONSEP) e os demais canais disponíveis, as medidas prioritárias e necessárias a serem adotadas na proteção do cidadão (CPC, 2016).

O órgão central do Sistema é representado pela Secretaria Estadual de Segurança Pública do Estado do Pará – SEGUP. Esta secretaria tem por missão institucional, coordenar, supervisionar, monitorar e avaliar as ações dos órgãos integrantes do sistema, visando garantir a preservação da ordem pública, da incolumidade das pessoas e do patrimônio, garantindo a integridade e a segurança do cidadão.





Figura 2: Diagrama do Sistema Estadual de Segurança Pública e Defesa Social. Fonte: <http://www.segup.pa.gov.br/>.

A Secretaria de Segurança Pública e Defesa Social no Estado do Pará integra a Polícia Civil, Polícia Militar, Corpo de Bombeiros, Departamento Estadual de Trânsito (DETRAN), a Superintendência do Sistema Penitenciário(SUSIPE) e o Centro de Perícias Científicas Renato Chaves – CPC RC. Essas instituições, com suas estruturas de aparato técnico, logístico e pessoal, têm a responsabilidade de combater a criminalidade no Estado do Pará de forma integrada.

O Departamento de Trânsito do Pará – DETRAN, tem a função de assegurar a execução da Política Nacional de Trânsito no âmbito de sua jurisdição, de forma articulada e integrada, zelando pelo cumprimento da lei com vistas à garantia de um trânsito em condições seguras para todos com a promoção, valorização e preservação da vida. E o Centro de Perícias Científicas Renato Chaves – CPCRC é responsável pela perícia oficial do Estado do Pará. Criada pela Lei Nº 6.282 de janeiro de 2000, o Centro de Perícias é voltado à assistência aos usuários do Sistema de Segurança Pública, Ministério Público, Poder Judiciário e a Sociedade em geral.

O CPC é dotado de autonomia administrativa, financeira, patrimonial e técnica, sendo formado por dois institutos: o Instituto Médico Legal (IML) e o Instituto de Criminalística (IC). Tem como finalidade coordenar, disciplinar e executar a perícia cível e criminal no Estado do Pará. O Centro é um dos poucos, no Brasil, a ter autonomia da perícia oficial,

enquanto Autarquia. No restante do país, a perícia oficial integra o quadro da Polícia Civil (CPC, 2016).

O Centro de Perícias Científicas Renato Chaves através do Governo do Estado e da Secretaria de Segurança Pública trabalha na concepção de um novo projeto de descentralização das perícias visando oferecer atendimento de qualidade em cada canto do Pará.

### **3.4 – Os instrumentos de Apoio à Gestão na Segurança Pública**

No Brasil existe um grande o número de usuários de substâncias lícitas e ilícitas. Apesar do tráfico dessas drogas ser proibido, ele é realizado por diversos segmentos da população e bastante difundido, contribuindo para o consumo abusivo, o qual está implicado na criminalidade crescente, tanto na periferia quanto nos centros das grandes metrópoles, incluindo nos crimes de trânsito.

No esclarecimento das causas e dos responsáveis pelos delitos, as perícias médico-legais têm importância fundamental na aplicação da lei em crimes de trânsito. É através da prova pericial que os elementos introdutórios sobre normas técnicas e sobre os fatos que dependem de conhecimentos especiais são levados ao juiz, sendo realizada por um perito que é auxiliar do juízo (Marques). É através da perícia criminal que se pode comprovar a existência de um crime, mesmo não havendo o corpo material para se realizar o corpo de delito, utilizando-se da perícia criminal indireta para que possa sanar todas as dúvidas do juiz quanto ao delito cometido e possível autor do crime.

Mas, no processo criminal são garantidos os direitos dos homens juridicamente constituídos em relação a proteção, reparação, pleito e reingresso desses direitos quando os mesmos foram violados pelo Estado, conforme previsto na Carta Magna de 1988, que em seu art. 5º estabelece que todos são iguais perante a lei, sem distinção de qualquer natureza, garantindo-se aos brasileiros e aos estrangeiros residentes no país a inviolabilidade do direito à vida, à liberdade, à igualdade, à segurança e à propriedade.

O processo penal tem como fundamento a garantia individual em relação ao Estado, influenciando tanto no processo quanto na aplicação das leis. É através do processo penal que se pode garantir aos indivíduos uma proteção contra eventuais abusos estatais, sejam eles cometidos através da força ou por conflitos inerentes à sociedade, seja ela em sua coletividade

ou de forma individual. No processo penal destaca-se a característica do juiz natural, da ampla defesa, do contraditório e da presunção de inocência antes da sentença definitiva transitada em julgado.

O juiz natural refere-se ao processo ser julgado apenas pelo magistrado competente, conforme estabelece o art. 5º, LIII da constituição Federal, assim como a vedação constitucional à criação de juízos ou tribunais de exceção para apreciar determinados casos.

A ampla defesa refere-se, os recursos disponíveis previstos no art. 5º, LV da Carta Magna, onde o Estado tem como dever prestar assistência jurídica integral e gratuita aos que comprovarem insuficiência de recursos. Ampla defesa significa oferecimento da resposta às acusações e o rebate das imputações.

O contraditório é a garantia de adentrar na esfera jurídica com um processo independente do polo de relação processual em que se encontre, produzindo provas, realizando alegações, manifestações fundamentais, dentre outros.

Presunção de inocência significa que todos são inocentes até o trânsito em julgado da sentença, ou conforme expressa o art. 8 do Decreto 678 de 1992, “ toda pessoa acusada de um delito tem direito a que se presuma sua inocência, enquanto não for legalmente comprovada a culpa”.

No processo penal as provas são os meios utilizados para se comprovar o que foi alegado no processo para formar o convencimento do juiz e jurados presentes no tribunal, com vista ao descobrimento da verdade e a busca da solução.

Para o convencimento do juiz ou dos jurados, as partes interessadas no processo deverão produzir essas provas, de meio lícito para a discussão do litígio, e dentre essas está a perícia.

Perícia, derivada do latim, significa habilidade especial, é definida, como um meio de prova que consiste em um exame elaborado, em regra, por um profissional, dotado de informações e conhecimentos técnicos específicos, acerca de fatos necessários ao deslinde da causa (Capez, 2010). Constitui a perícia um juízo de valorização científica, artística, contábil, avaliatório ou técnico exercido por especialista, com o propósito de prestar auxílio ao magistrado em questões fora de sua área de conhecimento profissional (Capez, 2010).

No Brasil, as políticas públicas no campo da segurança, tendem a surgir emergência, não há políticas públicas concretas contemplando, prevenção e enfrentamento do crime, mantendo-se desta forma, um sistema de Segurança Pública, sob o ponto de vista apenas de lei e ordem, com o discurso de endurecimento da lei de um lado ou da prestação de suporte social e educacional ao criminoso do outro. As Políticas Públicas atuais no campo da Segurança Pública são reativas e se limitam ao longo dos anos ao gerenciamento de crises com respostas imediatas e rápidas aos problemas pontuais. A ponto de se afirmar que não há políticas públicas no país voltadas à segurança pública, o que se tem é ideologia de um modelo tido como eficiente e eficaz (Araújo, 2017).

Apesar da complexidade da área, das pesquisas realizadas, as discussões e a visibilidade pública do problema ainda não tiveram impacto definitivo na solução dos problemas que afligem a sociedade brasileira, tais como, violência letal, a superlotação dos presídios com rebeliões e mortes, a descrença nas medidas de recuperação dos presos e a tortura nas delegacias de polícia e a lentidão das autoridades judiciais.

Segundo Araújo, (2017), uma política pública de segurança deve ter a capacidade de articular a repressão e prevenção ao crime, tem que trabalhar com a participação e envolvimento dos demais atores da sociedade e a própria sociedade, o que se pode denominar de prevenção social em detrimento do vigente sistema de prevenção criminal.

Seja qual for o modelo de política pública de segurança, este deve sempre ser pautado em finalidades comunitárias que tragam efetivos benefícios aos cidadãos.

## **CAPÍTULO IV – TRABALHO EMPÍRICO**

#### **4.1. - Contexto**

Castanhal é um município Brasileiro localizado no Estado do Pará, região norte do país. Este município pertence à microrregião de Castanhal e à região metropolitana de Belém,. Localizada a uma latitude 07° 20' 53" sul e longitude 50° 23' 45" oeste, distancia da capital do estado em 68 quilômetros e 2.078 km de Brasília, capital federal. De acordo com as estimativas do instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE, 2015) a população de Castanhal para 2015 era de 189.7784 habitantes e para 2016 foi estimada em 192.571 habitantes (IBGE, 2016).

Esta cidade é um forte polo agroindustrial que a sua localização geográfica torna estratégica para o escoamento da produção para outros municípios de grande potencial econômico para a região norte (Bahia & Galvão, 2015).

Possui uma área de 1.029.191 km<sup>2</sup> com uma densidade populacional estimada em 147,8 hab / km<sup>2</sup> com clima equatorial e um IDH (índice de desenvolvimento humano) de 0,746, médio, com base no PNUD/2000.

Desde 2000, o Centro de Perícias Científicas Renato Chaves é uma autarquia estadual, sendo a primeira e única do Brasil com total autonomia, tendo por finalidade coordenar, disciplinar e executar a atividade pericial civil e criminal no Estado do Pará. Além de subsidiar questões administrativas, inquéritos policiais e, sobretudo, processos judiciais, as perícias realizadas no Centro de Perícias Científicas Renato Chaves não se limitam ao âmbito médico, ganhando caráter multidisciplinar como: Documentoscopia Forense, Local de Crime Contra a Vida e o Patrimônio, Exames Veiculares, Engenharia Aplicada, Laboratório Físico-Químico-Biológico, de DNA, de Toxicologia Forense, Contabilidade Forense, entre outros. Através da realização de exames periciais solicitados diretamente aos Institutos de Criminalística e Medicina Legal, o Instituto ampliou seu campo de atuação e, hoje, além da Justiça, passou a atender demandas da população. A perícia técnico-científica está presente em cinco unidades regionais: Belém, Castanhal, Marabá, Santarém e Altamira. Possui ainda Núcleos Avançados em Parauapebas, Bragança, Abaetetuba, Tucuruí e Paragominas

distribuídas nas macrorregiões do Estado. As Unidades e Núcleos garantem as perícias do Instituto Médico Legal e do Instituto de Criminalística em todo o Estado do Pará.

No município de Castanhal encontra-se uma das unidades regionais de perícia técnico-científica que compõem o centro de perícias científicas “ Renato Chaves” com sede em Belém, onde se abriga a área administrativa, o Instituto de Criminalística (IC) e o Instituto Médico Legal (IML).

A unidade de perícia científica de Castanhal atua em diversas áreas, incluindo os crimes de trânsito. Sua área de abrangência atende 58 municípios do nordeste do Estado do Pará, se estendendo desde ao município de Santa Izabel até Paragominas.

O Centro de Perícias Científicas Renato Chaves (CPC) é uma autarquia de perícia técnico-científica (IC) e o Instituto Médico Legal (IML).

## **4.2. – Metodologia**

### **4.2.1. – Caracterização do trabalho**

A metodologia deste trabalho foi desenvolvida por meio de pesquisa bibliográfica incluindo a análise de documentos oficiais, com vista ao embasamento teórico referente ao tema proposto.

Além da pesquisa em fontes primárias ou secundárias existentes e disponíveis na literatura, foi realizada uma pesquisa de campo através de entrevista com cinco peritos de uma unidade de perícia científica do Estado do Pará. Esta é uma estratégia de estudo de caso utilizada para melhor compreensão de determinados fatos sociais.

O estudo de caso é caracterizado como um estudo profundo a respeito de qualquer assunto em relação a uma unidade social, onde o foco pode ser o indivíduo, o grupo social ou uma organização (Leite, 2008). Neste estudo, optou-se por inquirir indivíduos pertencentes a um grupo de peritos criminais.

Os indivíduos investigados neste estudo pertencem ao quadro de servidores do Estado do Pará, lotados na Unidade de Perícia Científica de Castanhal (UPCRC). O requisito fundamental para participação foi pertencer ao quadro de peritos desta unidade, composto por 20 profissionais de diferentes áreas, e não estar afastado das atividades.

A observação dos fatos e a coleta dos dados foram realizadas através de visitas e questionários. Optou-se por estudo de caso iniciando-se com observações feitas nos laboratórios de toxicologia, a fim de obter informações pertinentes a atuação dos peritos em relação às análises de abuso de drogas.

Outra forma de abordagem adotada neste estudo foi a qualitativa, onde foram recolhidos e analisados dados, informações da realidade empírica dos peritos de polícia científica atuantes no município de Castanhal.

#### **4.2.1.1 – Questionário**

A técnica de coleta de informação utilizada neste estudo foi o questionário impresso contendo perguntas abertas e perguntas fechadas. Segundo Rodrigues (2006) o questionário é constituído por uma lista de questões relacionadas com o problema de pesquisa e deve ser aplicado a um número determinado de informantes. O questionário pode apresentar perguntas abertas, para que o pesquisador obtenha respostas livres, ou perguntas fechadas, para respostas mais precisas, ou ambos os tipos de perguntas (Rodrigues, 2006). As questões fechadas, mais fáceis de serem respondidas e codificadas foram analisadas através de métodos descritivos utilizando frequências absolutas e relativas.

Para o tratamento das questões abertas optou-se pela técnica de análise de conteúdo, baseado em Bardin (2006). Utilizou-se uma matriz de elaboração do inquérito, mostrando em que medida a fundamentação teórica foi desenvolvida na pesquisa, onde foram citados os autores de referências para a construção do mesmo, os objetivos de cada questão, a questão da investigação e o objetivo da investigação a que cada grupo de questões correspondia (Apêndice III).

Em seguida, foi aplicado o questionário de coleta de dados (Apêndice II), com perguntas abertas e fechadas, contendo 13 questões baseadas na matriz de construção do inquérito previamente elaborada para este estudo. As quatro primeiras questões de natureza fechada visam caracterizar o perfil sócio demográfico do grupo de peritos participantes. As perguntas 3, 5, 6, 7 e 8 procuram identificar as condições de trabalho oferecidas pela instituição gestora da segurança pública no Estado do Pará.

As perguntas 9, 10, 11, 12 e 13 buscam identificar as experiências e capacitação específica para atuação nos crimes de trânsito envolvendo abuso de drogas. As perguntas 12 e 13 tratam da compreensão e aplicação da legislação estabelecida pelos gestores para solução da problemática.

#### **4.2.1.2 – Análise de conteúdo**



Considerando o que propõe Bardin (2006), a análise de conteúdo neste estudo foi organizada em três fases: pré-análise, exploração do material e tratamento dos resultados (inferência e interpretações).

Na pré-análise, fez-se a organização do material a ser analisado, a fim de sistematizar as ideias. Na segunda fase, realizou-se a exploração dos documentos sistematizados com a definição de alguns itens como categorias e unidades de registro, unidades de contexto. Esta é a fase analítica do material coletado. A terceira fase consistiu no tratamento dos resultados, inferências e interpretações, que, segundo Bardin (2006), é o momento da intuição, da análise reflexiva e crítica.

#### **4.2.2 – Problema**

Os elevados registros de casos e mortes por acidentes de trânsito tende a crescer com o aumento da frota de veículos no país. Na maioria dos acidentes o álcool tem sido implicado, entretanto, pouco é conhecido sobre o envolvimento de outras drogas ilícitas, isoladas ou associadas ao álcool no envolvimento nos crimes de trânsito. O uso descontrolado de drogas no país exige que as leis aplicadas nos crimes de trânsito sejam adequadas a situação atual. Para o controle dos crimes de trânsito, a necessidade do conhecimento e aplicação de leis mais adequadas a solução do problema e, para isso, o estabelecimento de normas específicas para identificação de drogas ilícitas nas vítimas e nos infratores deveriam ser bem definidas na legislação brasileira, facilitando desta forma os inquéritos policiais e a decisão judicial.

#### **4.2.3 – Objetivos**

##### **4.2.3.1 - Objetivo geral**

Avaliar a gestão na segurança pública relacionada aos crimes de trânsito envolvendo abuso de drogas em uma Unidade de Perícia Científica, no Estado do Pará.

##### **4.2.3.2 – Objetivos específicos**

Conhecer o perfil de um perito técnico-científico que atua em delitos de trânsito envolvendo abuso de drogas.

Verificar a adequação das condições de trabalho e dos procedimentos adotados na gestão da segurança pública nos delitos de trânsito envolvendo abuso de drogas,

Identificar a aplicação do conhecimento específico em drogas ilícitas na prática pericial de crimes de trânsito.

Observar e investigar a aplicação dos instrumentos legais nos acidentes de trânsito em uma Unidade Regional de Perícia Científica (URPC), no Estado do Pará.

## **APRESENTAÇÃO E ANÁLISE DOS DADOS**

### **1- O perfil dos peritos entrevistados**

Os peritos entrevistados tinham idade variando de 43 a 57 anos. Todos eram especialistas na área de toxicologia e a maioria tinha mais de 10 anos de profissão, tempo que atuava nesta área específica (P1, P3, P4 e P5). Esses peritos mencionaram também que possuíam experiência em perícias de crimes de trânsito envolvendo abuso de drogas há mais de 10 anos, apenas um (P2) possuía menos de cinco anos de profissão e de atuação em perícias criminais.

Atualmente, três dos peritos (P2, P3, P4) estavam atuando na área de toxicologia forense inclusive em casos de abuso de drogas relacionados a crimes de trânsito, um atuava em local de crime (P5) e outro em Laboratório físico-químico e biológico (P1).

Quanto à habilidade auto avaliada para realização de perícias em acidentes de trânsito com envolvimento de drogas ilícitas, três peritos (P2, P3 e P4) consideraram que estão aptos para essa função, porque já as realizavam na função ou porque realizaram e treinaram em cursos de especialização, na área de toxicologia. Dois dos peritos (P1 e P5) responderam que não, sendo que P1 justificou informando que está no momento trabalhando em laboratório e P5 não justificou a resposta.

Todos os peritos entrevistados possuem curso de pós-graduação *lato sensu* na área de toxicologia e todos demonstraram ter adquirido conhecimento sobre drogas ilícitas em curso de especialização.

De acordo com o CT, art. 21, no item IV, a responsabilidade pela coleta de dados e elaboração de estudos (perícias) é atribuída aos órgãos e entidades executivas da união, dos estados e municípios. Assim, o corpo técnico atual garante a responsabilidade atribuída ao gestor neste contexto. Por outro lado, cabe ao gestor oferecer as condições necessárias para a atuação técnica dos peritos.

## **2- Adequação do trabalho e dos procedimentos adotados na segurança pública em delitos de trânsito.**

Para responder se a infraestrutura física e os procedimentos adotados na gestão da segurança pública nos delitos de trânsito envolvendo abuso de drogas são adequados, utilizamos as respostas das questões de números 6, 7, 8 e 10 do questionário.

As condições de trabalho e a adoção de procedimentos adotados ao bom desempenho das atividades de um perito devem ser de responsabilidade do gestor da unidade de Perícia Científica. Neste sentido, os peritos entrevistados (P1, P3, P4 e P5) comungam as mesmas opiniões sobre as condições de trabalho, considerando-as inadequadas para as atividades periciais pela falta de materiais necessários para a coleta de dados e equipamentos para a realização das análises técnicas em material biológico obtidos em local de crime. Destaque foi feito para a “falta de pessoal” para compor as equipes técnicas e auxiliares, relatada pelo perito P5. Os peritos P3 e P4 relataram que apenas os exames preliminares são realizados na Unidade e, quando os resultados são positivos, amostras são encaminhadas para o Centro de Perícias na capital do Estado para exames mais específicos. Com relação à existência de laboratório adequado para análise de drogas ilícitas, quatro dos peritos entrevistados informaram que a UPC de estudo não possui infraestrutura de laboratório para essas análises específicas.

Relativamente ao julgamento dos peritos em relação à realização das análises toxicológicas de drogas ilícitas, três deles, P1, P4 e P5 classificaram, a realização das análises toxicológicas no local de trabalho (UPC) como regular, enquanto, dois peritos (P2 e P3) a classificaram como ruim. Os que consideram regular, alegaram a ausência de laboratórios mais equipados, da não existência de controle de qualidade e a escassez de pessoal para essas atividades (P1). Outro perito destacou a necessidade de mais equipamentos e reativos para análise mais detalhada (P1). As respostas dos peritos P2 e P4 foram similares e alegaram que não há adequação necessária da estrutura física laboratorial, não existe controle de qualidade e há falta de equipamento. O perito P5 não justificou a sua resposta.

Nas perícias - técnico - científicas, o perito geralmente utiliza algum instrumento, por vezes, estabelecido legalmente para esclarecer o envolvimento de drogas ilícitas, em crimes de trânsito. Na busca dessa informação houve unanimidade nas respostas. Os peritos entrevistados não utilizam nenhum instrumento para esclarecer o envolvimento de abuso de drogas nas perícias de acidentes de trânsito. Quatro peritos (P1, P2, P3 e P4) alegaram que a Unidade onde atuam não dispõe desses instrumentos. O perito P5 não respondeu essa questão.

Para o desenvolvimento da função de perito em crimes de trânsito envolvendo drogas ilícitas, os peritos revelaram as seguintes dificuldades: 1- falta de informações na requisição e demora na coleta de material dos participantes envolvidos em acidentes de trânsito (P1 e P4); 2- a falta de material biológico dos envolvidos no crime (P1); 3- necessidade de maior preparo e informação por parte dos solicitantes das perícias (P3); 4- falta de informações, tais como a hora do delito e do estado clínico dos envolvidos (P2, P3, P5) no momento da apreensão ou do registro, por parte do solicitante da perícia que geralmente é um delegado.

Analisando o grau de desempenho nas atividades laboratoriais que dão suporte às perícias, verificou-se que há uma fragilidade desse suporte, por quanto há falta de equipamentos e reativos necessários ao bom desempenho do laboratório. As condições de trabalho são essenciais para o alcance dos resultados esperados. Neste contexto, a infraestrutura atualmente disponível na URP estudada dificultará o esclarecimento do envolvimento de drogas nos crimes de trânsito.

Na prática pericial em acidentes de trânsito são questionados pelos peritos o tempo de coleta e, por vezes, a falta do material por motivos diversos. O instituto médico legal que daria apoio à prática pericial nem sempre está disponível, cabendo a cada perito proceder de maneira particular e atendendo às recomendações de cada URP, o que dificulta, muitas das vezes, uma análise mais concreta dos laudos emitidos.

### **3- Conhecimento específico sobre drogas ilícitas em crimes de trânsito.**

O conhecimento dos peritos sobre as drogas ilícitas mais comumente envolvidas em delitos de trânsito foi obtido através da questão número 11 do questionário. Um dos peritos (P1) entrevistados não soube informar, o P2 informou que as drogas mais frequentemente envolvidas em delitos de trânsito eram as seguintes: anfetaminas, cocaína e maconha. Os peritos P3 e P4 foram unânimes na afirmação que o álcool e outras drogas não especificadas eram as comumente envolvidas em acidentes de trânsito, e o perito P5 informou ser outras drogas que não as especificadas no questionário, porém, não as definiu.

#### **4- Aplicação dos instrumentos legais nos acidentes de trânsito**

Para avaliar a aplicação dos instrumentos legais nas perícias técnicas realizadas em delitos de trânsito envolvendo abuso de drogas foram consideradas as questões de número 12 e 13 do questionário.

Quando se trata da legislação que respalda a atuação nas perícias técnico-científicas envolvendo abuso de drogas, um dos peritos entrevistados não concorda com a necessidade de mudança ou alteração na legislação vigente (P4), admitindo que precisa apenas ser cumprida com mais rigor e o material a ser periciado chegar a UPC em tempo hábil. Os demais peritos concordam com alterações que fortaleçam e melhorem a atuação nas perícias técnicas (P1, P2, P3 e P5) em crimes de trânsito relacionados com abuso de drogas, alegando que são necessárias leis mais rigorosas; o perito (P3) destaca ainda que há necessidade que as perícias sejam solicitadas por médicos em virtude da necessidade de conhecimentos técnicos e médicos instruindo a requisição de exames toxicológicos pertinentes a cada delito. Atualmente, as perícias são realizadas por delegados (autoridade solicitante de perícias), que na maioria das vezes não são bem instruídas dificultando uma conclusão adequada do laudo pericial. Por outro lado, a maioria concorda que a perícia deveria ser feita pelo médico legista, o qual solicitaria ao perito criminal toxicológico os exames cabíveis.

## **DISCUSSÃO**

A formação e a capacitação do perito são essenciais para a definição do envolvimento de drogas e acidentes de trânsito. O conhecimento das drogas ilícitas e seus efeitos facilitam as análises periciais que apoiaram as decisões judiciais nos inquéritos, envolvendo crimes de trânsito. A lei nº 12.760 de 20 de dezembro de 2012, redefinida no art. 306 do referido código estabelece que “conduzir veículo automotor com capacidade psicomotora alterada em razão da influência de álcool ou outra droga psicoativa que determine dependência” implica em pena de detenção de seis meses a três anos, multa e suspensão da habilidade para dirigir

veículos automotores. Neste contexto, questiona-se a limitação da infraestrutura laboratorial, da fragilidade das leis atuais para associar o uso da droga ao dano resultante em acidente de trânsito.

Assim, destaca-se a importância da gestão no fortalecimento da estrutura laboratorial e a responsabilidade por um instrumento legal que possa auxiliar os peritos na melhor condução de suas atividades em acidentes de trânsito com envolvimento de drogas ilícitas. Percebe-se, portanto, a necessidade da lei complementar, definindo melhor, o envolvimento das drogas nos crimes de trânsito, como tem sido considerado para o uso do álcool.

O estabelecimento de normas e padronizações que identifique as drogas envolvidas e os danos por elas causados em crimes de trânsito atenderá ao preenchimento desta lacuna na legislação que dará maior consistência aos laudos periciais e as decisões judiciais.

No Brasil, pouco é discutido sobre a gestão das políticas públicas na segurança pública, particularmente, das relacionadas aos acidentes de trânsito envolvendo abuso de drogas. O Código de Trânsito Brasileiro ressalta bem os cuidados com o abuso de álcool e a condução de veículos automotores. Apesar de, o CTB estabelecer em linhas gerais penalidades também para aqueles que estejam envolvidos com drogas em acidentes de trânsito, a lei não deixa clara a forma de abordagem e tipo de droga que deveriam ser investigadas. Não há definição quanto às considerações sobre o estado de comprometimento que poderia causar o dano, ficando a cargo de cada perito.

Em países desenvolvidos, como na Austrália, o debate sobre o assunto tem sido dominado pela ideia que, particularmente para os crimes que envolvem violência como nos acidentes de trânsito, o nível ou estado de “intoxicação” (entendido como o grau de comprometimento físico ou mental causado pela droga) produzido pelo álcool e outras drogas deve ser considerado como fator agravante que torna o delito mais sério, exigindo punição adicional. Para isso, é necessário que a perícia se baseie no que a lei estabelece. Havendo lacuna na lei, as ações periciais também deixarão lacunas (Quilter, McNamara e Seear, 2016). Historicamente, o conceito de “intoxicação” na lei criminal brasileira é limitado ao álcool e seus efeitos. Mais recentemente, observa-se a tendência de estender o alcance do conceito às outras drogas que perturbam o equilíbrio, a cognição e as atividades motoras, alterações encontradas geralmente nos indivíduos envolvidos em acidentes de trânsito sob efeito de drogas ilícitas.

A inclusão generalizada de drogas diferente do álcool nas definições legais é também problemática, particularmente quando a intoxicação é definida como a simples presença de

qualquer quantidade de uma droga no corpo de uma pessoa, sem referência ao comprometimento ou consequências adversas do consumo e sem o reconhecimento de que drogas têm efeitos diferentes.

Embora a legislação brasileira considere crime, dirigir sob a influência de álcool ou substância de efeitos análogos (art. 306, Lei no 9503/1997), e o Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN) através da Resolução 81/1998 especifica os exames necessários para esclarecimento da causa do delito de trânsito, não se identificava espaço maior para o tratamento dos crimes de trânsito associados ao abuso de drogas ilícitas. Ao longo do período a Legislação sofreu alterações, mas novamente, o foco da alteração foi a embriaguez alcoólica e direção de veículos automotores. Assim, o Art. 165 foi alterado para o seguinte termo “dirigir sob a influência de álcool ou qualquer substância entorpecente ou que determine dependência física ou psíquica”--. O Art.277 define procedimentos diante da recusa a teste de embriaguez pelo condutor, (no caso de recusa do condutor à realização de exames, o agente de trânsito poderia prover provas acerca dos notórios sinais de embriaguez.

A resolução 206/2006 (CONTRAN) disciplina o procedimento de agentes de trânsito diante de tal situação incluindo relatório detalhado assinado pelo agente e por testemunhas.

A Lei Nº 11.705/2008, Lei Seca, altera o termo na seguinte forma “dirigir sob a influência de álcool ou qualquer outra substância psicoativa”, aqui se entende por psicoativa tanto droga lícita como ilícita. E o Art. 277 da mesma lei estabelece tolerância zero para o álcool, determinando que qualquer concentração de álcool no sangue é passível de infração penal.

Em 2012, a Lei Nº 12.760/2012, nova revisão da Lei Seca, alterou os Art. 165, 262,276, 277 e 306. Esse último estabelecendo as penalidades criminais para quem cometer crimes de trânsito sob a influência de álcool e outras substâncias de efeitos análogos. Nesta nova Lei Seca, o Art. 165 considera infração, qualquer concentração de álcool por litro de sangue ou por litro de ar alveolar sujeita o condutor a penalidades previstas na lei.

Observa-se que, ao longo dos anos, a Legislação vem sofrendo alterações direcionadas ao uso do álcool na direção, definindo doses, condutas técnicas e penalidades. Por outro lado, pouco acréscimo foi dado em relação ao uso de drogas psicoativas em crimes de trânsito. A falta de condutas técnicas frente aos delitos de trânsito causados por drogas psicoativas pode deixar lacunas nas perícias médico-legais.

Investigando o manual de procedimentos médico legais em crimes de trânsito de grandes cidades como Brasília e de São Paulo, verifica-se que no manual do IML do Distrito Federal não há definição e aplicação de normas técnicas para averiguação de drogas que interferem com a condução de veículos (Manual de Rotinas IML/DF, 2014).

No manual do IML/SP (2008), já se observava uma preocupação com os crimes de trânsito envolvendo uso abusivo de drogas. Nesse, há definição de estado de embriaguez (quadro sindrômico que pode ser causado por álcool etílico, drogas psicoativas, doenças neurológicas quer isolados ou associados), estabelece alguns procedimentos para realização de exame toxicológico para o álcool e outras drogas. O exame toxicológico como parte do exame de verificação de embriaguez, busca encontrar, através da análise de fluidos biológicos principalmente, no sangue e urina, a substância ou substâncias causadoras do estado de embriaguez e respectiva concentração.

No corrente estudo, verifica-se que os peritos não seguem uma padronização de procedimentos na execução de perícias técnicas quando se trata de crime de trânsito. Os procedimentos realizados são aqueles instruídos na requisição do delegado de plantão ou outra autoridade requisitante. Isto pode explicar a resposta dos técnicos investigados que consideraram o álcool como a droga mais envolvida nos crimes de trânsito, isto porque, habitualmente não é investigada a participação de outras substâncias nesse tipo de delito.



## CONCLUSÃO

A finalidade deste trabalho teórico-empírico foi verificar se a gestão na segurança pública relacionada aos crimes de trânsito envolvendo abuso de drogas em uma Unidade de Perícia Científica, no Estado do Pará é adequada.

Para o embasamento teórico foi realizada uma revisão bibliográfica que ajudou a estruturar a pesquisa. Foi abordado a gestão pública, os delitos de trânsito, a gestão da segurança pública no Brasil, nos estados e municípios respectivamente nos capítulos 1, 2 e 3.

Para o estudo empírico constante no capítulo 4 foi utilizada a metodologia de estudo de caso, para a qual foi considerada a observação e entrevista com os técnicos peritos em crimes de trânsito, com perguntas abertas e fechadas e o desenvolvimento de análise de conteúdo que serviu para tratar e enriquecer a leitura dos dados coletados nas entrevistas.

Para o alcance dos objetivos foi necessário conhecer os instrumentos legais vigentes no Brasil que respaldam as perícias em acidentes de trânsito, em particular, as relacionadas aos crimes envolvendo álcool e abuso de drogas, bem como a literatura pertinente. Foi então realizado análise dos documentos oficiais e entrevistas com peritos de uma unidade de perícia científica do Estado do Pará atuantes em crimes de trânsito. Dentre os documentos legais que contribuíram para os objetivos propostos destacam-se o CTB modificado pela Lei 12.760 de 20 de dezembro de 2012, o decreto Lei n. 12.619/2012, lei n. 12.619 de 30 de abril de 2012 que estabelece exame toxicológico para obtenção ou renovação de carteira nacional de habilitação para motoristas de ônibus, caminhão e carretas; a resolução 517/2015 e 432/2013 do Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN, 2013).

Analisando o grau de desempenho nas atividades laboratoriais que dão suporte às perícias, verificou – se que há uma fragilidade desse suporte, por quanto há falta de

equipamentos e reativos necessários ao bom desempenho do laboratório. As condições de trabalho são essenciais para o alcance dos resultados esperados. Neste contexto, a infraestrutura atualmente disponível na URPC dificultará o esclarecimento do envolvimento de drogas nos crimes de trânsito.

Na prática pericial em acidentes de trânsito, o tempo de coleta e por vezes a falta do material por motivos diversos foram os questionamentos mais frequentes.

O instituto médico legal, o centro coordenador que poderia dar o apoio a prática pericial não está disponível, cabendo a cada perito proceder de maneira particular, considerando as recomendações de cada UPC, dificultando na maioria das vezes, uma análise mais concreta dos laudos a serem emitidos.

Assim, destaca-se a importância da gestão no fortalecimento da estrutura laboratorial e a responsabilidade por um instrumento legal que possa auxiliar os peritos na melhor condução de suas atividades em acidentes de trânsito com envolvimento de abuso de drogas. Percebe-se portanto, a necessidade de lei complementar definindo melhor o envolvimento das drogas nos crimes de trânsito, assim como tem sido feito para o uso do álcool.

O Surgimento de normas e padrões para identificar drogas e os danos por elas causados, atenderá ao preenchimento desta lacuna na legislação que dará maior consistência aos laudos periciais e as decisões judiciais.

Em resumo, a gestão da segurança pública relacionada aos crimes de trânsito envolvendo abuso de drogas na UPC estudada: - conta com um quadro técnico com qualificação pertinente, apesar do número reduzido para atender as demandas; - não garante a adequada condição de trabalho exigido para a realização das perícias; - conta com instrumentos legais que não atendem as demandas específicas (acidentes de trânsito envolvendo uso de drogas).

O número de peritos e de UPC avaliados foram limitantes para a conclusão deste estudo. Neste sentido, novas investigações sobre o problema aqui estudado devem considerar maior número de peritos, de unidades de perícia científicas e/ou outros desenhos de estudos, na perspectiva de novas contribuições para o planejamento e avaliação da gestão na segurança pública, no Estado do Pará, e conseqüentemente, para a solução desse grave problema de segurança pública, no Brasil.

## **BIBLIOGRÁFIA**

Abrucio, F.L. (2007). Trajetória recente da gestão pública brasileira: um balanço crítico e a renovação da agenda de reformas. *Revista de Administração Pública*, Edição Especial Comemorativa, 67-86.

Alvarez, F.J., Fierro, I. & Del Rio, M.C. (2007). Cannabis and driving: results from a general population survey. *Forensic Science International*, 170, 2(3), 111-116.

Amato, P.M. (1958). Introdução à Administração pública. Rio de Janeiro: Fundação Getúlio Vargas.

Araujo, T. T. F. (2017). *Política de Segurança Pública na sociedade brasileira sob a ótica das Políticas Públicas*. Recuperado a 27 de fevereiro de 2017, de <https://temistoclestelmo.jusbrasil.com.br/artigos>

Bacchieri, G., Barros, & A.J.D. (2011). Traffic accidents in Brazil from 1998 to 2010: many changes and few effects. *Revista de Saúde Pública*, 45, 5, 940-963.

Bahia, M. L. & Galvão, R. F. (2015). Castanhal-PA: um estudo avaliativo da “Cidade Modelo” no Nordeste Paraense. *Cairu Revista*, 4(6), 35-46.

Brasil, Constituição da República Federativa do Brasil de 1988. 20ª ed. 2015.

Brasil, Código de Processo Penal. Decreto Lei nº 3.689, de 3 de outubro de 1941. Vade Mecum 20ª ed. 2015.

Bresser-Pereira, L. C.(2010). Democracia, estado social e reforma gerencial. *Revista de Administração de Empresas*, 50 (1), 112-116.

Bresser-Pereira, L. C.(2001). Uma nova gestão para um novo estado: liberal, social e republicano. *Revista do Serviço Público*, 52 (1), 5- 24.

Campos, V.R; Salgado, R.; Rocha, M.C.;Duailibe, S.; & Laranjeira, R .(2008). Prevalência do beber e dirigir em Belo Horizonte, Minas Gerais, Brasil. *Cadernos de Saúde Pública*, Rio de Janeiro, 24 (4), 829-834.

Capez, Fernando (2010). Curso de Processo Penal. São Paulo: Editora Saraiva.

Carlini, E. A., Nappo, A. S., Galduróz, J. C. F., & Noto, A.R. (2001). Drogas psicotrópicas – o que são e como agem, *Rev. IMESC*, 3, 9-35.

Centro de Perícias Científicas [CPC] (2016). Recuperado a 15 de setembro de 2016, de <http://www.cpc.pa.gov.br/index.php>.

Costa, A.T.M.; Lima, R.S.(2014). Segurança Pública. .In Lima, R.S.; Ratton, J.L.; Azevedo, R.G. (Orgs). Crime, polícia e Justiça no Brasil.(p.482). São Paulo.

Couto, C.G. (1993). Modernização. In: Andrade, Regis de Castro; Jaccoud, Luciana (Org.). *Estrutura e organização do Poder Executivo*. Brasília: Enap. v. 1, p. 109-202.

Decreto-Lei nº 9.503/1997 de 24 setembro. Código de Trânsito Brasileiro(CTB).

Decreto-Lei nº 11.705/2008 de 19 de junho. Altera a Lei No 9.503, de 23 de setembro de 1997. Código de Trânsito Brasileiro (CTB).

Decreto-Lei nº 12.619, de 30 de abril de 2012. Dispõe sobre o exercício da profissão de motorista.

Decreto Lei nº 12.760 de 20 de dezembro. Altera o art. 306 do código de trânsito brasileiro (CTB).

Denhardt, J. & Denhardt, R. (2007). *The new public service: serving not steering*. New York: M.E. Sharpe, recuperado a 20 de outubro de 2016, de <http://www.untag-smd.ac.id/files/>

Elliott, S.; Woolacott, H. & Braithwaite, R. (2009). The prevalence of drugs and alcohol found in road traffic fatalities: a comparative study of victims. *Science & Justice. Journal of the Forensic Science Society*, 49, (1), 19-23.

Engelbert, E. (1977). A University education for public policy analysis. *Public Administration Review*, 37 (3), 228-236.

Farah, M.F.S. (2011). Administração pública e políticas públicas. *RAP- Rio de Janeiro*, 45 (3), 813-36.

Faria, C. A. P. (2005). A política da avaliação de políticas públicas. *Revista Brasileira de Ciências Sociais*, 20 (59), 97-169.

Fischer, T. (1984). Administração pública como área de conhecimento e ensino: a trajetória brasileira. *Revista de Administração de Empresas*, 24(4), 278-288.

Henry, L. (1995). *Naspaahistory*. A summary report from the Naspaa Historical. Project, prepared for Naspaa's. In 25th Anniversary Conference, Austin, TX. Recuperado a 10 de março de 2016, de [http://www.naspaa.org/about\\_naspaa/about/history.asp](http://www.naspaa.org/about_naspaa/about/history.asp).

Higson, R. & Winter, M. (2003). Epidemiology and consequence of drinking and driving. *Alcohol Res. Health*, 27(1), 63-68.

Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada [IPEA]. (2015). Acidentes de trânsito nas rodovias federais brasileiras. Caracterização, tendências e custos para a sociedade. Relatório de

Pesquisa. Brasília: Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada, recuperado a 18 de outubro de 2016, de <http://www.ipea.gov.br>.

Jones, A.W; Kugelberg, F. C.; Holmgren, A.&Ahlner,J. (2009). Five year update on the occurrence of alcohol and other drugs in blood samples from drivers killed in road-traffic crashes in Sweden. *Forensic Science International*, 186,1(3), 56-62.

Karjalainen, K .K.; Lintonen,, T. P.; Impinen, A. O.; Lillsunde, P. M. & Ostamo, A. I.(2010). Poly-drug findings in drugged driving cases during 1977–2007.*JournalofSubstance Use*, 15(2),143-156.

Keinert, T. M. M.(1994). Os paradigmas da administração pública no Brasil (1900-92). *Revista de Administração de Empresas*, 34,(3), 41-48.

Leopoldo, K.;Leyton, V. &Oliveira, L.G.(2015). Uso exclusivo de álcool e em associação a outras drogas entre motoristas de caminhão que trafegam por rodovias do Estado de São Paulo, Brasil: um estudo transversal. *Cad. Saúde Pública*, Rio de Janeiro, 31(9), 1916-1928.

Malta, D .C.; Bernai, R. T. I.; Mascarenhas, M. D. M.; Silvai, M. M. A.; Szwarcwald, C .L. & Morais Neto, O.L. (2015). Consumo de bebidas alcoólicas e direção de veículos nas capitais brasileiras e no Distrito Federal, segundo dois inquéritos nacionais de saúde. *Revista Brasileira de Epidemiologia*, 18, 2, 214-223.

Martins, C. L. (2012). *Medicina Legal*. 5ª ed. Rio de Janeiro: Elsevier.

McCamy, J.L. (1960). *Science and public administration*. University of Alabama Press.

Motta, P.R.M. (2013). O Estado da arte da gestão pública. *RAE*, São Paulo, 53 (1), 082-090.

Mussohoff, F. (2000). Illegal or legitimate use? Precursor compounds to amphetamine and methamphetamine. *Drug Metabol Rev*, 32(1), 15-44.

Ogden, E.J.D. & Moskowitz, H.(2004). Effects of alcohol and others drugs on driver performance. *Traffic Injury Prevention*, 5(3), 185-198.

Oliveira, H. H. (2016). *Implementação de políticas públicas no Brasil*. Recuperado a 25 de fevereiro de 2017 , de <http://congressoemfoco.uol.com.br/opiniaocolumnistas/os-entraves-para-a-implementacao-de-politicas-publicas-no-brasil/>

Paixão, L.A.R.; Abreu, A.M. & Lima, J.M.B.(2015). Rastreamento do uso de álcool entre motoristas, após a implementação da Lei Seca. *Revenferm UERJ*, Rio de Janeiro, 23(6), 799-804.

Petição, F.S. (2014). Avaliação da presença de drogas de abuso em amostras de sangue colhidas de vítimas fatais de acidentes de trânsito na região metropolitana de Vitória-Espírito Santo. Tese apresentada ao Programa de Pós-graduação em Toxicologia da Faculdade de Ciências Farmacêuticas de Ribeirão Preto, Universidade de São Paulo para obtenção do grau de doutor, orientada por Bruno Spinosa de Martins.

Porto Júnior, S. S; Tochetto, D. G.; Souza, T.; Correa, E. & Stampe, M.(2010). Impacto econômico dos acidentes de trânsito relacionados ao uso de substâncias psicoativas. <http://www.ufrgs.br/>. Acedido a 26 de outubro.

Prefeitura de Castanhal [PC]. (2013). [http://www.castanhal.pa.gov.br/sobre castanhal .php](http://www.castanhal.pa.gov.br/sobre_castanhal.php). Acedido a 30 de janeiro, 2015 de PC em [www.castanhal.pa.gov.br](http://www.castanhal.pa.gov.br).

Quilter, J.; McNamara, L. J. & Seear, K.(2016). Criminal law and the effects of alcohol and other drugs: a national study of the significance of “intoxication” in Australian Legislation, *University of New South Wales Law Journal*, 913-949, in <http://mo.uow.edu.au/ihapapers/2513>.

Resolução nº 432/2013 de 23 de janeiro. Dispõe sobre procedimentos a serem adotados pelas autoridades de trânsito e seus agentes na fiscalização do consumo de álcool ou de outra substância psicoativa que determine dependência. Oficial da União, 29 de janeiro de 2013.

Resolução nº 206/2006 de 20 de outubro. Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN).

Resolução nº 429/2013 de 23 de janeiro. Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN).

Resolução nº 517/2015 de 23 de janeiro. Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN).

Rodrigues, A. J. (2006). Metodologia Científica. São Paulo: Avercamp, in Secretaria de Estado de Segurança Pública e Defesa Social [SIEDS]. Recuperado a 21 de setembro de 2016, de <http://www.segup.pa.gov.br/node/169>.

Silva, A.H. & Fossá, M.I.T. (2013). Análise de conteúdo: Exemplo de Aplicação da técnica para análise de dados qualitativos. In: IV Encontro de Ensino e pesquisa em Administração e contabilidade. Brasília/DF – 3 a 5 de Novembro.

Silva, B.(1968). O Dasp como propulsor do *managerialismo* Brasil. *Revista de Administração Pública*, 4, 222-234.

Silva, F. A.(2016). *Políticas Públicas no Brasil*. Secretaria Municipal de Saúde –CRS sudeste, SEM Regional Sudeste. Recuperado a 27 de fevereiro de 2017, de <https://pt.slideshare.net/feraps/politcas-pblicas-no-brasil>.

Souza, M. & Munhöz, D.R.(2002). A influência do álcool e outras drogas na condução de veículos automotores e a utilização do exame clínico como meio de prova nas infrações e crimes de trânsito. *Saúde, Ética & Justiça*, 5(7), 24-31.

Takitane, J.; Oliveira, L.G.; Endo, L.G.; Oliveira, K.C.B.G.; Munhöz, D.; Yonamine, M.; & Leyton, V. (2013). *Ciência & Saúde Coletiva*, 18(5), 1247-1254.



Veisten, K.;Sjoerd, H.;Mathiisse]n, M.P.M. &Akhtar,J. (2013). Is law enforcement of drug – impaired driving cost-efficient? An explorative study of a methodology for cost-benefit analysis.*The International Journal on drug policy*, 24 (2),122-134.

Walsh J. M.; De Gier J. J.; Christopherson A. S. & Verstraete A.G. (2004). Drugs and driving.*Traffic Inj Prev.* 5(3) 241–53.

World Health Organization [WHO]. (2013). Global status report on road safety: supporting a decade of action. Geneva, Switzerland.

World Health Organization [WHO].(2009). Global status report on road safety: time for action., Geneva, Switzerland. Recuperado a 01 outubro 2016, de [http://who.int/violence\\_injury\\_whqlibdoc.who.int/publications/2009/9789241563840\\_eng.pdf](http://who.int/violence_injury_whqlibdoc.who.int/publications/2009/9789241563840_eng.pdf).



## **APÊNDICES**

## **APÊNDICE I -TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE E ESCLARECIDO**

### **TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE E ESCLARECIDO**

Você está sendo convidado (a) como voluntário a participar da pesquisa: “A gestão da segurança pública nos delitos de trânsito envolvendo abuso de drogas”.

**A JUSTIFICATIVA, OS OBJETIVOS E OS PROCEDIMENTOS:** O motivo que nos leva a estudar o problema é a ausência de procedimentos padronizados para avaliação de crimes de trânsito envolvendo drogas ilícitas. O objetivo desse projeto é investigar e observar aplicação dos instrumentos legais nos acidentes de trânsito em uma UPC no Pará. O(s) procedimento(s) de coleta de dados serão da seguinte forma: aplicação de questionário aos participantes do estudo e consulta da legislação pertinente (constituição Brasileira de 1988, código de trânsito Brasileiro e suas atualizações e as resoluções do conselho Nacional de trânsito).

**DESCONFORTOS E RISCOS E BENEFÍCIOS:** O sigilo das informações e o anonimato dos participantes serão garantidos pelo pesquisador. Quanto aos riscos informo que o sigilo das informações e o anonimato estão garantido por este pesquisador. Por outro lado, os benefícios decorrentes desde estudo poderão auxilia na sua rotina de trabalho, na qualidade das perícias, em decisões judiciais e contribuir para adequação de novas normas pertinentes aos acidentes de trânsito.

**GARANTIA DE ESCLARECIMENTO, LIBERDADE DE RECUSA E GARANTIA DE SIGILO:** Você será esclarecido (a) sobre a pesquisa em qualquer aspecto que desejar. Você é livre para recusar-se a participar, retirar seu consentimento ou interromper a participação a qualquer momento. A sua participação é voluntária e a recusa em participar não irá acarretar qualquer penalidade ou perda de benefícios.

O(s) pesquisador(es) irá(ão) tratar a sua identidade com padrões profissionais de sigilo. Os resultados da pesquisa serão enviados para você e permanecerão confidenciais. Seu nome ou o material que indique a sua participação não será liberado sem a sua permissão. Você não será identificado (a) em nenhuma publicação que possa resultar deste estudo. Uma cópia deste consentimento informado será arquivada no Curso de mestrado em gestão de empresas da Universidade Lusófona de Humanidades e Tecnologias de Lisboa.

## Apêndice II – Questionário

### Questionário de coleta de dados

Universidade Lusófona de Humanidades e Tecnologia (ULHT)

Mestrado em Gestão de Empresas com especialidade em Gestão Pública

Aluno: JOSE AGLAIR BARBOSA DE FREITAS JUNIOR

Prof<sup>a</sup>.Dr<sup>a</sup>. ANA PAULA LOPES DA SILVA

Tema: A gestão da segurança pública nos delitos de trânsito envolvendo abuso de drogas

1. Idade do profissional?

\_\_\_\_\_

2. Qual seu tempo de serviço na profissão?

1 a 5 anos     5 a 10 anos     10 a 15 anos     + 10 anos

3. Qual sua área de atuação na polícia científica?

\_\_\_\_\_

4. Quanto tempo tem de experiência em perícias de crimes de trânsito?

1 a 5 anos     5 a 10 anos     10 a 15 anos     +10 anos

5. As condições de trabalho, oferecidas pela instituição são adequadas para a função que você exerce? Justifique?

\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_ -  
\_\_\_\_\_

6. Na unidade que você trabalha existe laboratório específico de análise de drogas ilícitas?

Sim       Não

7. Como você classificaria, o atual estado de análises toxicológicas na unidade que você trabalha? Por quê?

Péssimo     Ruim     Regular     Bom     excelente

---

---

---

---

---

---

8. Você utiliza algum instrumento para esclarecer envolvimento de abuso de drogas em perícias de acidentes de trânsito? Se **SIM** qual os instrumentos utilizados? Se **NÃO**, por qual motivo não usa?

---

---

---

---

---

---

9. Você se encontra apto para realizar perícias em acidentes de trânsito envolvendo abuso de drogas? Por quê?

---

---

---

---

---

---

10. Você possui formação – capacitação ou curso em toxicologia em drogas ilícitas?

---

---

---

---

---

---

11. Na sua experiência de trabalho, quais as drogas ilícitas mais frequentes em acidentes de trânsito?

- Maconha     cocaína     anfetaminas     MDMA     outros

---

---

---

12. Você acha necessário mudanças, na legislação para melhor resultado nas perícias envolvendo abuso de drogas? Por quê?

---

---

---

---

---

13. Baseado na sua experiência em pericias de trânsito envolvendo drogas ilícitas, quais as dificuldades que os peritos enfrentam para o esclarecimento das causas de acidentes?

### **APÊNDICE III – MATRIZ DE ANÁLISE DE CONTEÚDO**



| <b>Tema da questão do questionário</b>   | <b>Fundamentação/embasamento teórico(o)</b>  | <b>Questão do questionário</b>   | <b>Objetivo da questão Do questionário</b>  | <b>Questão de pesquisa</b>                                  | <b>Objetivo de pesquisa</b>  |
|--|--|--|---|---|--|
| A gestão da segurança pública nos delitos de trânsito envolvendo abuso de drogas | As perícias devem ser executadas por peritos oficiais (art.421 do Código de Processo Penal), mas, em sua ausência, outros poderão substituí-los (art.159 do CPP). Assim sendo as perícias médico-legais são desenvolvidas por médicos legistas, mas facultativos de outras especialidades, que poderão se encontrar na situação de realizá-las, desde que as circunstâncias assim o determinem | 1. idade do profissional?<br>2. Qual seu tempo de serviço na profissão?<br>3. qual sua área de atuação na polícia científica?<br>4. Quanto tempo tem de experiência em perícias de crimes de trânsito? | Conhecer o perfil do perito técnico – científico que atua em delitos de trânsito. | A segurança pública conta com recursos humanos experientes? | Avaliar a gestão na segurança pública relacionada aos crimes de trânsito envolvendo abuso de drogas em uma unidade de Perícia Científica, no Estado do Pará. |

|   |  |   |  |  |   |
|---|--|---|--|--|---|
| <p>A gestão da segurança pública nos delitos de trânsito envolvendo abuso de drogas</p> | <p>Martins, 2012, p. 2).<br/><br/>Nas perícias de laboratório, os peritos guardaram o material suficiente para a eventualidade de nova perícia. Sempre que conveniente os laudos serão ilustrados com provas fotográfica ou microfotográficas, desenhos ou esquemas (art.170 cpp).</p> | <p>5. as condições de trabalho oferecidas pelo gestor são adequadas para a função que você exerce?<br/><br/>6. Na unidade que você trabalha existe laboratório específico de análise de drogas ilícitas?<br/><br/>7. Como você classificaria, o atual estado de análises toxicológicas na unidade que você trabalha? Por quê?<br/><br/>8. Você utiliza algum instrumento para esclarecer envolvimento</p> | <p>Verificar a adequação das condições de trabalho e dos procedimentos adotados na gestão da segurança pública nos delitos de trânsito envolvendo abuso de drogas.</p> | <p>A infraestrutura física disponível para a realização das perícias em crimes de transito é adequada?</p> | <p>Avaliar a gestão na segurança pública relacionada aos crimes de trânsito envolvendo abuso de drogas em uma unidade de Perícia Científica, no Estado do Pará.</p> |
|---|--|---|--|--|---|

|   |  |   |   |   |   |
|---|--|---|---|---|---|
| <p>A gestão da segurança pública nos delitos de trânsito envolvendo abuso de drogas</p> | <p>Com relação aos infratores e criminosos do trânsito é fundamental a utilização de todos os métodos possíveis para a adequada avaliação pericial daqueles influenciados pela ação do etanol assim como pelas demais drogas psicoativas. Desta forma, robustecendo-se a prova material, seria possível o tratamento individualizado que atenda os critérios legais evitando-se a impunidade e as Injustiças (Souza e Munhoz, 2002).</p> | <p>de abuso de drogas em perícias de acidentes de trânsito? Se <b>SIM</b> qual os instrumentos utilizados? Se <b>NÃO</b>, por qual motivo não usa?</p> <p>9. Você se encontra apto para realizar perícias em acidentes de trânsito envolvendo abuso de drogas? Por quê?</p> <p>10. Você possui formação—capacitação ou curso em toxicologia em drogas ilícitas?</p> <p>11. Na sua experiência de trabalho, quais as drogas ilícitas mais frequentes em acidentes de transito?</p> | <p>Identificar a aplicação do conhecimento específico em drogas ilícitas na prática pericial de crimes de transito.</p> | <p>O conhecimento específico sobre drogas ilícitas é aplicado nas perícias de transito?</p> | <p>Avaliar a gestão na segurança pública relacionada aos crimes de trânsito envolvendo abuso de drogas em uma unidade de Perícia Científica, no Estado do Pará.</p> |
|---|--|---|---|---|---|

|  |  |   |   |   |   |
|--|--|---|---|---|---|
| <p>A gestão da segurança pública nos delitos de trânsito envolvendo abuso de drogas.</p> | <p>Nos locais de crimes de trânsito dá-se início a tomada de provas subsidiando o inquérito policial. A responsabilidade pela coleta de dados e a elaboração de estudos sobre os acidentes e suas causas estão definidos no ítem IV do Art. 21 do CTB que estabelece a competência aos órgãos, entidades executivas rodoviárias da união, dos Estados, do Distrito Federal e dos municípios. As atividades executadas em cada esfera diante de vítimas e autores de delitos de trânsito não são as padronizadas conforme estabelecidas pelo CTB e as resol. 517/2015 e 429/2013 do CONATRAN.</p> | <p>12. Você acha necessário mudanças, na legislação para melhor resultado nas pericias envolvendo abuso de drogas? Por quê?</p> <p>13. Baseado na sua experiência em pericias de trânsito envolvendo drogas ilícitas, quais as dificuldades que os peritos enfrentam para o esclarecimento das causas de acidentes?</p> | <p>Investigar a aplicação dos instrumentos legais nos acidentes de trânsito em uma UPC no Pará.</p> | <p>Os instrumentos legais disponíveis para a aplicação em acidentes de transito envolvendo drogas ilícitas são adequados?</p> | <p>Avaliar a gestão na segurança pública relacionada aos crimes de trânsito envolvendo abuso de drogas em uma unidade de Pericia Científica, no Estado do Pará.</p> |
|--|--|---|---|---|---|