

FUNDAÇÃO JOÃO PINHEIRO

Curso de Especialização em Segurança Pública E
Justiça Criminal

AS INFRAÇÕES DA LEI N° 11.705/08: UM
ESTUDO SOBRE A LEI SECA EM BELO
HORIZONTE/MINAS GERAIS

SINARA ARAUJO BASTOS

2ª. Turma RENAESP/SENASP

Novembro/2010

SINARA ARAUJO BASTOS

AS INFRAÇÕES DA LEI N° 11.705/08: UM
ESTUDO SOBRE A LEI SECA EM BELO
HORIZONTE/MINAS GERAIS

Projeto apresentado a Fundação João Pinheiro e à Secretaria Nacional de Segurança Pública/RENAESP para o desenvolvimento do Trabalho Final, requisito parcial para obtenção do título de Especialista pela FJP.

Orientadora: Andréia dos Santos

2ª. Turma RENAESP/SENASP

Novembro/2010

RESUMO

Este trabalho tem como tema a embriaguez no trânsito, trazendo discussões relevantes acerca do fenômeno trânsito, uma vez que a cada dia que passa, o mesmo ganha posição de destaque em nossa vida, tornando-se elemento principal no nosso cotidiano. Vários são os problemas encontrados com relação à questão do aumento da frota de veículos no Brasil, dentre eles, engarrafamento, aumento do tempo de percurso, poluição sonora e atmosférica, diminuição da qualidade de vida, além da elevação do número de mortes no trânsito. Aliado ao consumo de álcool transforma-se em um grande problema social, pois, torna-se um dos fatores preponderantes para o desencadeamento do acidente de trânsito e suas conseqüências, que na grande maioria, ocasiona vítimas fatais, elevando os números dos dados estatísticos. Assim, visando à redução dos números de acidentes envolvendo embriaguez ao volante, foi aprovada a Lei nº 11.705/08, conhecida como Lei Seca, que em seu dispositivo alterou o Código de Trânsito Brasileiro, estabelecendo sanções administrativas rígidas e alterando os limites de tolerância de álcool no sangue para os condutores que dirigem após a ingestão de bebidas alcoólicas.

Palavras- chave: Trânsito; Álcool, Acidentes de Trânsito, Lei Seca .

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	10
CAPÍTULO 1- O HISTÓRICO DA LEGISLAÇÃO DE TRÂNSITO	16
CAPÍTULO 2- O TRÂNSITO NO BRASIL	22
CAPÍTULO 3- BREVE ESTUDO À RESPEITO DO ÁLCOOL.....	29
3.1 ÁLCOOL.....	29
3.1.1 A ABSORÇÃO DO ÁLCOOL NO ORGANISMO	31
3.1.2 OS EFEITOS DO ÁLCOOL NO ORGANISMO HUMANO.....	33
3.2 EMBRIAGUEZ.....	34
3.3 ÁLCOOL, EMBRIAGUEZ E ACIDENTES DE TRÂNSITO.....	36
3.4 ANÁLISE DE DADOS ESTATÍSTICOS	39
4- LEI SECA	44
4.1 LEI SECA EM FOCO: ASPECTOS LEGAIS.....	45
4.2 ÁLCOOL E TRÂNSITO EM OUTROS PAÍSES.....	52
5- PROCESSOS DE TRÂNSITO.....	55
5.1 PROCESSO ADMINISTRATIVO DE PONTUAÇÃO.....	55
5.2 IMPLEMENTAÇÃO DO ÓRGÃO DE TRÂNSITO ESTADUAL	58
5.3 O BRASIL E A MODERNIDADE.....	64
CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	67
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	71
ANEXOS.....	77

LISTA DE GRÁFICOS

GRÁFICO 1

PROCESSOS ADMINISTRATIVOS INSTAURADOS EM BELO HORIZONTE
DE 1998 A JULHO DE 2010. 61

GRÁFICO 2

DISTRIBUIÇÃO DO SEXO DOS CONDUTORES PUNIDOS EM 2010, POR
DIRIGIREM EMBRIAGADOS, EM BELO HORIZONTE 63

LISTA DE QUADROS

QUADRO 1

QUADRO DOS REGISTROS DE MORTES NO TRÂNSITO NO BRASIL 40

QUADRO 2

QUADRO COMPARATIVO ENTRE BRASIL, ESTADOS UNIDOS E UNIÃO
EUROPÉIA 41

QUADRO 3

QUADRO DO NÚMERO ABSOLUTO DE ÓBITOS POR ACIDENTES DE
TRÂNSITO NO BRASIL, POR ANO, SEGUNDO O SUS 42

QUADRO 4

QUADRO DO NÚMERO DE ACIDENTES DE TRÂNSITO COM VÍTIMAS EM
BELO HORIZONTE, ENTRE 2007 A 2009 43

LISTA DE TABELAS

TABELA DE DISTRIBUIÇÃO EM NÚMEROS DE PROCESSOS ADMINISTRATIVOS INSTAURADOS EM BELO HORIZONTE, ENTRE OS ANOS DE 2008- 2010 62

LISTA DE SIGLAS

ABDETRAN	Associação Brasileira de Departamentos de Trânsito
A.C	Antes de Cristo
Art.	Artigo
BO	Boletim de Ocorrência
CAS	Concentração de Álcool no Sangue
CETTRAN	Conselho Estadual de Trânsito
CICC	Coordenação de Infrações e Controle do Condutor
CONTRAN	Conselho Nacional de Trânsito
CNH	Carteira Nacional de Habilitação
CNM	Confederação Nacional de Municípios
CNT	Código Nacional de Trânsito
CTB	Código de Trânsito Brasileiro
DATASUS	Banco de Dados do Sistema Único de Saúde
DENATRAN	Departamento Nacional de Trânsito
DNIT	Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes
DPVAT	Seguro de Danos Pessoais causados por Veículos Automotores de via Terrestre
DETRAN	Departamento Estadual de Trânsito
INMETRO	Instituto Nacional de Metrologia, Normalização e Qualidade Industrial
JARI	Junta Administrativa de Recursos e Infração
OMS	Organização Mundial de Saúde
PAI	Processo Administrativo de Infrações
PAP	Processo Administrativo de Pontuação

RCNT	Regulamento do Código Nacional de Trânsito
RENAVAM	Registro Nacional de Veículos Automotores
SCC	Serviço de Controle do Condutor
SENAD	Secretaria Nacional Antidrogas
SIM	Sistema de Informações sobre Mortalidade
SUS	Sistema Único de Saúde
UNIFESP	Universidade Federal de São Paulo

I INTRODUÇÃO

Percebe-se que nos últimos anos, no Brasil, temos um crescimento da frota de veículos, que a cada dia que passa, percebe-se nas ruas os mais variados modelos, cores e marcas de veículos, com a mais alta sofisticação e avanços tecnológicos, sendo que até carros elétricos já faz parte desta realidade. Num passado distante, tivemos a invenção da roda, que representou grande conquista, sendo fundamental para o avanço dos meios de locomoção. Neste período, não se imaginava que chegaríamos ao patamar em que nos encontramos com relação à evolução dos meios de locomoção e que trânsito, alcançaria tantos problemas. Entre os problemas, destaca-se a falta de fluidez no tráfego, irritação com a lentidão do tráfego nos grandes centros, poluição e o mais dramático deles, os acidentes de trânsito, pois além dos prejuízos materiais, temos a morte como a face mais trágica.

Com o avanço da produção de veículos, teve-se o surgimento da indústria automobilística, que alterou o cenário nacional, trazendo benefícios para a população, como em prego, crescimento e desenvolvimento urbano.

A indústria automobilística influenciada pelo mundo globalizado e pela evolução natural do mundo trouxe muitos problemas, alguns já citados anteriormente, sendo o maior de todos, os acidentes de trânsito, que hoje chegam a patamares elevados, causando um estado alarmante em todo mundo. Alguns estudiosos, Souza (1998); Pechansky, Duarte, e Brandini (2010) e Santos (2010), apontam que há soluções para que se possa diminuir os acidentes de trânsito. No entanto, com o crescimento da frota nacional, principalmente nos grandes centros, despertou na sociedade questionamentos em relação à questão da mobilidade urbana, fluidez, acesso, segurança, qualidade de vida, poluição do ar e degradação do meio ambiente e o aumento dos números de acidentes, que acabam por onerar os cofres públicos, especialmente, em relação aos altos custos dos atendimentos hospitalares.

Os estudos também revelam que em muitos casos de acidentes de trânsito, tem-se o envolvimento de mais de um fator, como por exemplo: o consumo de bebidas alcoólicas e a alta velocidade. O alcoolismo hoje é considerado uma doença, porém, a maioria da sociedade não consegue enxergar desta forma. Se o preconceito não ajuda, por outro lado as liberalidades em relação ao álcool tem sido responsável por uma combinação desastrosa em sociedade - trânsito e álcool. Muitas festas são realizadas tendo como base o consumo de álcool, alguns condutores não observam as condições físicas e acabam dirigindo embriagados. Mesmo que nenhum acidente resulte dessa atitude, o risco de acidente torna-se iminente. Quando o acidente acontece, revela-se um grande vilão da modernidade, pois de um lado temos a necessidade de celebrar a vida, brindar conquistas pessoais e coletivas, mas por outro a responsabilidade de manter o trânsito seguro torna-se evidente.

Em virtude desta realidade, o tema desse estudo é a embriaguez ao volante. Percebe-se que poucos são os estudos sobre o tema de embriaguez ao volante e que as discussões sobre o tema tem sido recentes, em função da elaboração da Lei Seca, que foi instaurada recentemente em nosso país. Tal legislação tem por finalidade conter o alto número de acidentes de trânsito por esse tipo de causa.

Nesse sentido o que se pretende aqui é revelar um tema recente e importante para estudo nos dias de hoje.

Desta forma, dados da Organização Mundial de Saúde -OMS (2004), afirma que anualmente 1,2 milhões de pessoas morrem em acidentes de trânsito, em virtude do consumo de álcool. Neste cenário controverso, dividido entre a evolução dos transportes e a qualidade de vida, orientado pela redução dos números de acidentes de trânsito, é que esse trabalho pretende buscar alternativas que visem amenizar este conflito.

Sabe-se que para viver temos que movimentar, que o nosso dia-a-dia é resultado dos diversos deslocamentos realizados (ir para escola, trabalho, lazer, supermercados, pagar contas, dentre outras atividades). Nesse sentido, todo deslocamento tem o envolvimento de pessoas, vias e ou carros, sendo

justamente essa combinação, a definição de trânsito. Assim, temos o trânsito como elemento essencial em nossas vidas, porém, não costumamos dar ao mesmo, a importância devida. Apenas, percebemos o quanto nos causa problemas e incômodos, quando o mesmo não funciona bem, isto é, quando não funciona como um instrumento de acesso aos nossos compromissos. Quando nos deparamos com grandes congestionamentos, em função do grande número de veículos circulando, ou em virtude da não observação de uma norma legal que não foi obedecida e percebeu que gerou um acidente de trânsito; ou então, quando o transporte público não funciona adequadamente, com demoras e lotados, é que percebe-se como os condicionantes de um trânsito seguro e eficientes são importantes.

Assim, em virtude desta realidade, propôs-se a realização deste estudo, que tem como objetivo geral analisar a relação trânsito e álcool por meio das infrações administrativas que são aplicadas na cidade de Belo Horizonte/MG, e suas conseqüências. Considera-se importante o estudo dos impactos causados quanto à ingestão de bebidas alcoólicas e conseqüente uso de veículos automotores. Os altos índices de acidentes de trânsito, após o consumo de álcool, representam não só, um problema de saúde pública, mas, também, diversos problemas sociais, culturais e econômicos.

Quanto aos objetivos específicos, tem-se: levantar as informações junto ao DETRAN/MG sobre a implementação da Lei Nº. 11705/08; obter dados sobre números de processos administrativos e de embriaguez, feitos pelo DETRAN/MG, entre 2008 e 2010, bem como do perfil dos condutores punidos; levantar as ocorrências com envolvimento de embriaguez ao volante; obter dados junto a OMS, ao Ministério da Saúde, ao DENATRAN, ao DPVAT e DETRAN/MG, a respeito de acidentes de trânsito que ocasionaram óbitos e ou conseqüentes internações; levantar os índices de tolerância à constatação de embriaguez em diversos países.

Da Matta (2010), aponta que culturalmente, o brasileiro não é afeito a seguir normas. Acredita que o “famoso jeitinho brasileiro” sempre dá certo, passando, muitas vezes, por cima da lei e de todo um ordenamento jurídico. Segundo o autor, toda legislação quando entra em vigor, é vista, pela

sociedade, como uma novidade negativa, uma vez que cria o despertar da consciência quanto aos velhos hábitos, fazendo com que a população tenha um sentimento desagradável quanto à questão de mudanças nos seus comportamentos antigos, uma vez que os mesmos já são considerados normais, racionais ou naturais, causando assim, um grande desconforto e uma repulsa pelos novos padrões exigidos. Acredita-se que uma legislação está fadada ao fracasso, caso a sociedade que a receba não necessite da mesma ou não esteja preparada para suas inevitáveis sanções.

No entanto, é preciso compreender que brasileiros precisam conhecer e saber respeitar as Leis de Trânsito, abrindo mão da máxima que não é necessário respeitá-las, deixando de considerá-las, meras imposições autoritárias, e sim como advento de dar segurança a todos que participam do trânsito. Precisamos desconstruir esta visão, e acabar com este tipo de violência, que hoje, vem ocupando o segundo lugar dentre as causas de mortes violentas, no país. Quando um condutor pega o volante de um veículo, estando embriagado, expõe toda a sociedade, ao qual esta inserida, a um eminente risco, dano. Conforme preceitua Da Matta (2010), pelo hábito, o bêbado é sempre o outro, seja vizinho, desconhecido, nunca o condutor se percebe alcoolizado, sendo que a quantidade de bebida ingerida segue uma linha da relação pessoal, pois, quando quem faz o uso de bebidas alcoólicas em grande quantidade, é dos nossos, isto é, da nossa turma, está sempre tudo bem, uma vez que os integrantes do nosso meio social, jamais perdem o controle. Assim, não faz sentido falar em lei. A lei, independente a quem seja aplicada deve ser rigorosa e igualitária, não permitindo exceções.

Desta forma, a Lei Seca foi introduzida na legislação brasileira, rejeitando as velhas posturas praticadas. Da Matta (2010, p.15) ao analisar a implantação da lei, aponta que a “Lei Seca despertou a consciência de um delito que a sociedade tolerava ou não percebia como tal”, acreditando que o processo de modernização, traz à tona uma discussão quanto à questão dos costumes e ou padrões de condutas sociais, e a existência de leis escritas.

Também, pretende-se compreender os efeitos da Lei Seca, Lei Federal nº. 11705/08, que modifica o Código de Trânsito Brasileiro, reduzindo significativamente o consumo de bebidas alcoólicas por parte de condutores de veículos. Em 2010, a Lei Seca, completou o seu segundo ano de vigência, sendo alvo de amplas discussões acerca da sua importância e reflexos. Assim, tentando contextualizar a essa realidade, pretendeu-se, ainda, elaborar um estudo que possa orientar e esclarecer aos agentes que implementam a lei no Órgão de Trânsito local, isto é, no DETRAN/MG, quanto às alterações advindas da referida lei.

Em relação à metodologia aplicada neste trabalho, teve-se como referência Lakatos e Marconi (1992,105), sendo proposta uma investigação descritivo-exploratório, que consiste em uma pesquisa com o objetivo de formulação de questões, que aprofundaram o conhecimento a respeito do tema abordado. A pesquisa realizada é de natureza qualitativa, com dados secundários, que foram buscados junto ao DETRAN/MG. Também procurou-se por documentos doutrinários e obras científicas, de onde foram extraídas conclusões que possibilitarão a compreensão do fenômeno estudado. Utilizou-se análise e interpretação dos dados secundários, e ainda, documentação indireta, com pesquisa documental, utilizando os diversos dados estatísticos obtidos, bem como artigos da internet, além da necessidade de realização de entrevistas com seis servidores lotados da Seção de Serviço e Controle do Condutor (SCC), buscando informações a respeito da criação e funcionamento do referido setor, e também, da implementação do órgão de trânsito quanto às inovações das leis, em virtude da ausência de documentos oficiais comprobatórios. Foi necessário ainda, contato junto à Seção de Estatística do DETRAN/MG, para obtenção dos diversos dados utilizados.

Para a elaboração da monografia, dividiu-se as discussões em sete capítulos.

O primeiro capítulo deste estudo, propôs-se o estudo das legislações de trânsito existentes no Brasil, sendo importante contextualizar o tema trânsito

no cenário político do país, uma vez que este está diretamente ligado ao desenvolvimento urbano e a qualidade de vida da população.

O segundo capítulo refere-se ao trânsito no Brasil, em que demonstrou-se as definições e conceitos de trânsito e suas implicações, sendo importante estarmos conscientes que representamos diversos atores sociais, a cada deslocamento realizado, nas mais variadas condições.

O terceiro capítulo tratou a questão do álcool e os seus efeitos no organismo. Também abordou-se a consequência desse efeito que é a embriaguez e de suas implicações. Além de estabelecer uma relação entre álcool, embriaguez e acidentes de trânsito, com apresentação de pesquisas que indicaram os altos índices de mortalidade no trânsito, que causam um grande impacto econômico no país.

O quarto capítulo refere-se a análise da Lei nº 11.705/08, conhecida como Lei Seca, bem como suas questões legais e doutrinárias. Também será apresentado como outros países, interpretam a questão da embriaguez no trânsito. Aqui, encontra-se o problema de investigação concernente a este estudo, que é o resultado da combinação trânsito e ingestão de bebidas alcoólicas. Os legisladores brasileiros encontraram, nesta lei, uma alternativa, uma forma de inibir o consumo de bebidas alcoólicas e a prática de direção veicular, e de suas possíveis consequências.

Por fim, o capítulo de análise, em que apresentou-se a análise dos processos administrativos de infrações, em que será apresentado a definição e explicação do funcionamento desses processos, bem como dados estatísticos referentes aos processos administrativos instaurados pelo órgão de trânsito estadual, em Minas Gerais- DETRAN/MG, entre os anos de 2008 a julho de 2010. Essa análise serviu de orientação para que se pudesse compreender os efeitos administrativos da embriaguez ao volante.

CAPÍTULO 1

O HISTÓRICO DA LEGISLAÇÃO DE TRÂNSITO

O presente capítulo tem por finalidade a apresentação do histórico da legislação de trânsito no Brasil, demonstrando as mudanças introduzidas nas legislações, objetivando alcançar uma maior efetividade das mesmas, junto às necessidades da população, frente às novas demandas. Tudo isso de acordo com o momento político vivido e a evolução natural do crescimento populacional no país.

Ao longo dos anos a legislação de trânsito no Brasil passou por diversas alterações, objetivando sempre a melhoria nas condições de tráfego e, também, alcançar aos anseios da população, em se ter um trânsito legal e eficiente, além da tentativa de diminuição do impacto da combinação entre trânsito e o crescente consumo de álcool entre a população, principalmente entre jovens. Dessa maneira, pretendeu-se a redução da quantidade e gravidade de acidentes de trânsito e dos altos custos sociais e econômicos destes gerados.

Assim, inicia-se um breve estudo a respeito da legislação de trânsito no Brasil, mas, antes, é importante informar a respeito da primeira Lei de Trânsito, que se tem notícias no mundo, conhecida como a Lei da Bandeira Vermelha, promulgada em 1836, na Inglaterra, que limitava em dez quilômetros por hora a velocidade máxima e obrigava que o condutor mantivesse, de no mínimo, 60 metros de distância do homem que portava uma bandeira vermelha para alertar os pedestres (CEARÁ, DETRAN/CE, 2004, p.1).

Segundo o DENATRAN (2009), a legislação referente ao trânsito no Brasil inicia-se, ainda no Império, com o Decreto nº. 720 A, de 24 de outubro de 1850, concedendo ao cidadão Honório Francisco Caldas, o privilégio de estabelecer por vinte anos uma companhia de ônibus ligando a capital do império e a Vila de Iguassú no Rio de Janeiro.

Em 1852, o Decreto nº. 1031, de 07 de agosto, concedeu a Mariano Procópio Ferreira Lage o privilégio exclusivo de incorporar a companhia União e Indústria, por cinqüenta anos, objetivando a construção, a melhoria e a conservação de duas “linhas de estrada”, uma até a barra do Rio das Velhas, passando pela cidade de Barbacena, com ligação desta até a cidade de São João D’el Rey e outra linha até a cidade de Ouro Preto.

Ainda, no Império, D. Pedro II, aprovou em 1853, as posturas da Câmara Municipal da Corte sobre carros, seges (duas rodas grandes, com dois assentos no interior da caixa, bambeando sobre correias que desempenhavam o papel de molas, puxada por dois animais) e outros veículos de transporte. Sendo fundada a Inspetoria de Veículos do Brasil, posteriormente transformada em Serviço de Trânsito do Estado da Guanabara, o que deu origem aos órgãos de administração pública de trânsito no Brasil.

Abílio (1998) apresenta uma cronologia das normas de trânsito, elaboradas no Brasil até os dias atuais. Segundo o autor, em 27 de outubro de 1910, o então presidente da República, Nilo Peçanha, instituiu o primeiro diploma legal relacionado ao trânsito, por meio do Decreto nº 8.324, objetivando disciplinar os serviços de transporte por automóvel. Sendo que este decreto tratava da concessão e construção de estradas de rodagem para automóveis, com estabelecimento de subvenção quilométrica às empresas ou particulares que organizassem o serviço de transporte de passageiros e cargas.

De acordo com o autor, em 11 de janeiro de 1922, foi assinado pelo Presidente da República, Epitácio Pessoa, o Decreto Legislativo nº. 4460, no qual são estabelecidas normas para construção de estradas, proibindo a circulação dos carros de bois e a respeito da carga máxima dos veículos.

Abílio (1998) informa que em 05 de janeiro de 1927, o Presidente Washington Luiz, estadista que simpatiza com a construção de estradas, baixou o Decreto Legislativo, nº. 5141, referindo-se pela primeira vez aos autocaminhões, instituindo o primeiro imposto federal sobre combustíveis e veículos. Também na data de 24 de julho de 1928, editou o Decreto nº. 18.323, regulamentando a circulação internacional de automóveis no território brasileiro, sinalização, segurança de trânsito e criando a Polícia Rodoviária Federal. Segundo Abílio (1998), contava com 93 artigos e cinco anexos, sendo a primeira legislação que tratou especificadamente do trânsito de uma maneira ampla, além de temas como equipamentos obrigatórios, sistema de identificação veicular (placa e chassi), e das condições para habilitação de condutores, por meio da criação da “Carta de Habilitação” expedida pelo município. Este decreto é considerado o primeiro código de trânsito no Brasil.

De acordo, com Rodrigues (2000), as devidas reformulações no trânsito e a necessidade da criação de conjunto de leis mais amplas para o trânsito permitiram a elaboração do primeiro Código de Trânsito, que foi sancionado em 28 de janeiro de 1941, instituído pelo Decreto Lei nº. 2994, de 28 de janeiro de 1941, estabelecendo termos como: trânsito, tráfego e via pública. Criou o CONTRAN (Conselho Nacional de Trânsito) e definiu as infrações do proprietário, do condutor e das empresas.

Tal Código, segundo Rodrigues (2000), foi complementado pelo Decreto Lei nº. 3651 de 25 de setembro de 1941, do Presidente Getúlio Vargas, conferindo aos Estados a regulamentação do trânsito de veículos automotores, devendo, contudo, a legislação adaptar-se à Lei Nacional.

Segundo o DENATRAN (2009), no II Congresso Nacional de Trânsito, em 1958, surgiu o primeiro anteprojeto de um novo Código de Trânsito, em substituição ao que vigia desde 1941, o qual foi entregue ao Ministro da Justiça, em dezembro de 1958.

Assim, de acordo com o DENATRAN (2000), em 26 de agosto de 1960, foi remetida ao Congresso Nacional a Mensagem nº. 329/60, do Poder

Executivo. Na exposição de motivos, o Ministro Armando Ribeiro Falcão esclarecia que:

O vigente Código Nacional de Trânsito, aprovado pelo Decreto-lei nº 3651, de 25 de setembro de 1941, em que pese seu alto teor, está, no consenso unânime dos que lhe devem dar aplicação ou cobrar-lhe respeito, com de quantos se sujeitam às suas regras, a reclamar reforma, a fim de que se adequar às exigências das novas conquistas no campo da técnica e oferecer ou possibilitar solução a problemas levantados pelo crescimento da população dos grandes centros e pelo enorme desenvolvimento do tráfego urbano e interestadual.

De acordo com o DENATRAN (2009), em 21 de setembro de 1966, o Presidente Castelo Branco, sancionou a Lei nº 5108 que instituiu o Código Nacional de Trânsito (CNT), tendo 131 artigos e apenas quatro vetos, estabelecendo os órgãos integrantes da administração pública (Conselhos Nacional, Estaduais e Municipais), além da obrigatoriedade de registrar e licenciar todos os veículos automotores e de criar o RENAVAL (Registro Nacional de Veículos Automotores). Sendo que, antes mesmo da sua regulamentação, o CNT sofreu significativas alterações por meio do Decreto-Lei nº 237, de 23 de fevereiro de 1967, que extinguiu os Conselhos Municipais de Trânsito e criou o Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN) e a Junta Administrativa de Recursos de Infração (JARI). Esse é o primeiro esforço nacional em direção a ordenação do trânsito, inclusive quanto a penalização de condutores.

Segundo Rodrigues (2000), em 16 de janeiro de 1968, através do decreto nº. 62.127, do Presidente Costa e Silva, foi aprovado o denominado “Regulamento do Código Nacional de Trânsito” (RCNT), composto de 264 artigos e 8 anexos. Tratou da distribuição de competências da União, dos Estados e dos Municípios.

No mesmo ano, segundo o DENATRAN (2009), foi aprovado o Decreto nº 62.926, que alterou a organização centralizada do trânsito no Estado, dando uma nova redação aos artigos 36 e 37 do RCNT, estabelecendo

aos Municípios a competência para implantação da sinalização em suas vias e para licenciamento de veículos.

Ainda, segundo o DENATRAN (2009), com a publicação do decreto nº 92.722, em 29 de maio de 1986, os artigos 36 e 37 do RCNT, sofreram alterações, sendo revogado o inciso VI do artigo 37, passando a competência de registrar, vistoriar, emplacar e licenciar veículos aos Estados, DF e Territórios.

Pelo Decreto Presidencial de 06 de junho de 1991, foi criada a comissão especial para a elaboração do anteprojeto do novo Código Nacional de Trânsito, sendo vinculada ao Ministério da Justiça e coordenada pelo Presidente do CONTRAN. Este anteprojeto foi publicado no Diário Oficial da União (DOU), de 13 de julho de 1992, abrindo espaço para a sociedade encaminhar sugestões ao Ministro da Justiça, por um prazo de trinta dias.

De acordo com o DENATRAN (2009), após tramitação na Câmara dos Deputados e no Senado Federal, o então presidente da República Fernando Henrique Cardoso, vetou vários dispositivos do Projeto de Lei nº 3.710 de 1993, que instituiu o novo Código de Trânsito Brasileiro- CTB, provado pela Lei nº. 9.503, em 23 de setembro de 1997, passando a vigorar 120 dias após sua publicação, sendo importante observar, que em virtude de uma nova realidade nacional, tornou-se necessário a adoção de legislação mais ampla e rigorosa, que trouxe grandes mudanças para a legislação.

Assim, por meio do Decreto nº 2.327, de 23 de setembro de 1997, o Presidente da República regulamentou diversos dispositivos do CTB, tendo atribuído ao Ministério da Justiça a Coordenação do Sistema Nacional de Trânsito. Em 24 de setembro de 1997, foi sancionada a Lei nº 9503, que constituiu o novo Código Brasileiro de Trânsito.

Em 2003, com a Lei nº 10.683, o Departamento Nacional de Trânsito e o Conselho Nacional de Trânsito foram transferidos do Ministério da Justiça para o Ministério das Cidades (artigo 29), sendo que o Decreto nº 4.711, de 29 de maio de 2003, designou o Ministério das Cidades como coordenador máximo do Sistema Nacional de Trânsito.

Em relação ao tópico específico da embriaguez ao volante, percebe-se alterações legislativas, tais como a Lei nº 11.275, de 07 de fevereiro de 2006, que alterou os artigos 165, 277 e 302 do CTB, permitindo, no caso do condutor recusar-se a realizar testes, exames e perícias, sendo que a aplicação da infração, se faz mediante a obtenção de outras provas em direito admitidas pelo agente de trânsito, como por exemplo, sinais notórios de embriaguez, excitação ou torpor evidenciados pelo condutor, resultantes do consumo de álcool ou entorpecentes.

Por fim, em 2008, foi publicada a Lei nº 11.705, que alterou os artigos 165, 276, 291, 296 e 306 do Código de Trânsito Brasileiro, e proibiu o uso de bebidas alcoólicas para condutores de veículos, estabelecendo penas mais severas, tanto administrativas quanto criminais, além de alterar a Lei nº 9.294, de 15 de julho de 1996, que dispõe sobre as restrições ao uso e à propaganda de produtos fumíferos, bebidas alcoólicas, medicamentos, terapias e defensivos agrícolas, para inibir o consumo de bebida alcoólica por condutor de veículo automotor.

Assim, passamos pelo amplo universo da legislação de trânsito, devendo deixar claro, que foram apresentadas somente as legislações que de certa forma tem alguma relação com a temática central, objeto deste estudo, que é a referida Lei nº 11.705/08, chamada de Lei Seca.

CAPÍTULO 2

O TRÂNSITO NO BRASIL

Neste capítulo, abordaremos os diversos conceitos de trânsito e a evolução do mesmo no mundo e no Brasil, sendo importante a compreensão do que seja trânsito e de seu impacto na sociedade, bem como sabermos a respeito do seu processo de evolução no país.

O movimento de ir e vir, bem como qualquer deslocamento, é uma das marcas do ser humano, sendo que, por meio dele, é que percebemos a vida e o desenvolvimento. Atualmente, nos deparamos com um tipo de movimento organizado, nos mais diversos espaços, realizado por pessoas e veículos, que também, contam com a presença humana para conduzi-los. A este movimento daremos a definição de trânsito. Nesse sentido, o trânsito é um tipo de movimento que permite as pessoas circular nos grandes centros urbanos em deslocamentos rápidos.

Dentre das diversas definições de trânsito, temos a de Rizzardo (2008, p.35), que a “movimentação constitui o trânsito, independentemente da qualificação do local destinado ao deslocamento, e até por mais remotos, íngremes e afastados que sejam os pontos onde se dê a utilização.”

Outra possibilidade de compreender o que é o trânsito, é a definição de Vasconcellos (1985, p.10) que afirma que “o trânsito está diretamente ligado à atividade humana e o seu deslocamento no espaço, definindo-o como o conjunto de deslocamentos realizados nas vias e meios de transportes disponíveis”.

Por outro lado, Lobato e Gontigo (1987), consideram trânsito, o fato de se utilizar as vias públicas, seja por pessoas, veículos, animais,

independente de estarem isolados ou em grupo, com fins de circulação, parada ou de estacionamento.

Assim, percebe-se que o trânsito é uma junção de fatores, cujo conjunto está fundamentado no seguinte tripé: na presença de uma ação, isto é, a realização de um deslocamento no espaço; na existência de uma via e da participação de pessoas.

Também considera-se o trânsito como resultado do desenvolvimento da sociedade, sendo notável que o trânsito esteja relacionado ao fator desenvolvimento urbano da contemporaneidade. Vasconcellos (1985, p.11), afirma que o trânsito pode ser compreendido como:

Uma questão social e política, diretamente ligada às características da nossa sociedade, defendendo que é no nosso século que o trânsito vai generalizar-se como problema urbano, à medida que as cidades crescem.

Segundo o autor, acidentes, congestionamentos, barulhos, poluição, parecem configurar um conjunto de condições adversas, que fazem com que o trânsito tenha uma imagem negativa de “caos” para a maioria das pessoas que moram nas grandes cidades.

Souza (2007) parece concordar com Vasconcelos (1985) quando se refere ao trânsito como “um fenômeno de grande complexidade e profunda relevância para a sociedade contemporânea, sendo símbolo dos avanços tecnológicos e da modernidade”.

Ou seja, temos a idéia de trânsito vinculado a um conjunto de valores, influenciado pela modernidade e tecnologia, marcantes pelo desenvolvimento econômico de grande parcela da população do país.

Um dos aspectos do trânsito é que ele está associado ao desenvolvimento dos países, sendo que de acordo com Santo e Mathenhauer (2001), que não se verifica a taxa de urbanização, incluída a questão trânsito, encontrada no Brasil nos blocos de países mais pobres e de grande população.

Em referência ao desenvolvimento das questões do trânsito, Souza (2008) afirma que:

“À medida que o entrelaçamento entre os mais diversos veículos e pessoas de grupos e classes sociais diferentes estabeleceram relações fundadas nas estruturas de produção, que exigiam o deslocamento rápido de trabalhadores, gerentes, consumidores e mercadorias, o fenômeno do tráfego urbano adquiriu expressão maior.”

Ainda segundo o autor, quando as cidades começaram a crescer, espacial e demograficamente, a partir da consolidação do modelo capitalista industrial, sendo transformadas, em enormes aglomerados humanos e fabris, novas formas de transportar pessoas e cargas foram surgindo. Dessa maneira, esses lugares e a vida urbana, tornaram-se do ponto de vista espacial, mais complexos, exigindo legislação específica que conseguisse normalizar o tráfego de pessoas, animais e veículos.

Segundo Marconi e Presotto (1986), o meio de locomoção mais antigo é o próprio ato de caminhar, em que o homem usando o corpo (a sua força motriz) andava por longas distâncias, carregando ou arrastando seus bens e artefatos. Sendo que, somente a partir da domesticação de animais, é que o homem percebeu que poderia usar a força animal para a sua locomoção e para o transporte de cargas, o que ocasionou o crescimento do transporte terrestre.

O autor aponta que com a invenção da roda, na Mesopotâmia, antes de 3000 A.C, houve o grande avanço para os transportes terrestres. Assim, no início do surgimento da roda, a mesma era sólida, pesada e rudimentar, e fora colocada em carros tracionados por animais de grande porte. E que na medida em que as rodas foram aperfeiçoadas, novos veículos surgiam, e melhoravam a locomoção do homem, e conseqüentemente os antigos caminhos, passavam, também, por transformações, tornando-se verdadeiras estradas, sempre na tentativa de diminuição do tempo perdido no deslocamento entre cidades.

Com o surgimento dos veículos e das estradas, entrou em cena o trânsito e seus problemas. Segundo os estudos de Modernell (1989) e

Vasconcellos (2006), foi na Grécia Antiga, que aconteceram os mais intensos congestionamentos, onde os administradores de Atenas, afirmavam que a largura das ruas era insuficiente para o volume de “carros”, mas que mesmo que as alargasse, o problema não seria resolvido, uma vez que o volume do tráfego tenderia a crescer.

No séc. I a.C, o Imperador de Roma, Júlio César, devido aos grandes congestionamentos, proibira a circulação de veículos com rodas na área central de Roma por algumas horas do dia, permitindo apenas a circulação de veículos oficiais e de patrícios. (Modernell,1989 e Vasconcellos, 2006).

De acordo com Paula, Pechansky, Machado (2010), na Idade Média, o comércio terrestre perdeu praticamente toda a sua importância, pois não havia transportes de mercadorias e cada feudo cuidava da sua própria subsistência. Com a queda do Império Romano, as estradas tornaram-se caminhos de invasão, ficando abandonadas por séculos.

Segundo os autores, somente a partir do séc. XII, à medida que os estados nacionais iam se formando, o comércio reaparecendo e se desenvolvendo é que tornou-se necessário a restauração das estradas para que pudesse servir a todos os países, principalmente, na Europa

No entanto, conforme os autores,foi no século XV, com o fim da guerra de 100 anos, entre a França e a Inglaterra, é que retorna o movimento nas estradas, surgindo o primeiro mapa de caminhos. Sendo que as estradas que mais se desenvolveram, até o fim do séc. XIX, foram as estradas de ferro, uma vez que não existiam automóveis e caminhões, sendo o transporte ferroviário mais prático, mais cômodo e mais barato.

De acordo com Rozestraten (1988), no fim do séc. XIX e durante todo século XX, é que ocorreu um maior desenvolvimento em locomoção, com a invenção do automóvel. O primeiro carro a vapor foi construído na França, no ano de 1769, por Cugnot. Em 1908, o tráfego de automóveis aumentou consideravelmente nos Estados Unidos, devido ao lançamento da Ford, modelo T, sendo considerado um automóvel relativamente popular. Esse

modelo favoreceu a produção em série, sendo que isso aconteceu de forma espetacular, pois causou uma grande procura, conseqüentemente, provocou grandes vendas.

Por outro lado, o trânsito no Brasil, evoluiu segundo Paula, Pechansky, Machado (2010, p.20) somente em 1871, quando tivemos o primeiro veículo a vapor, que era uma máquina enorme, desajeitada, barulhenta e estava conectada a um carro que acomodava os passageiros.

Segundo esses autores, em 1891, Henrique Santos Dumont, trouxe para o Brasil, importado de Paris, o primeiro automóvel de combustão interna, da marca Peugeot, com motor Daimler e possuía três cavalos e meio de força, sendo importante informar, que não existia, nesta época, o exame para habilitação e nem licença para o veículo transitar.

Segundo os autores, à medida que os veículos iam surgindo, as carruagens com cavalos, foram sumindo. Em 1907, na cidade do Rio de Janeiro, foi fundado o Automóvel Clube do Brasil, que muito contribuiu para o desenvolvimento cultural e tecnológico do país, uma vez que defendeu e promoveu o desenvolvimento de um novo setor, chamado automobilismo, passando a incentivar o gosto pelo automóvel. Neste mesmo ano, o automóvel passou a fazer parte do carnaval, tendo foliões desfilando em carros.

A frota brasileira, até a 1ª Guerra Mundial, era composta por veículos europeus, mas, que devido à guerra, tiveram as importações reduzidas, ocasionando uma aproximação do Brasil com as montadoras norte americanas, que acabaram por descobrir o mercado brasileiro como um grande atrativo. Assim, de acordo com os autores, em 1919, a Ford Brasil iniciou a montagem de veículos importados em São Paulo, tendo o apoio do então governador paulista, Washington Luiz que tinha como lema "governar é abrir estradas", tendo início a era da construção de rodovias que pudessem fazer circular a frota nacional. Dessa forma, investiu na construção da rodovia Capital-Campinas, que foi inaugurada em 1921, quando a frota nacional de veículos atingiu a 30.000 unidades. Em 1925, a General Motors – GM inaugurou a sua

primeira montadora no Brasil, e em 1934, começaram a importação de caminhões e automóveis da marca Volvo.

Os autores indicam que em 1939, foi inaugurada a primeira estrada de longo percurso que ligava o Rio de Janeiro à Bahia (BR393/116), sendo considerada a primeira via, efetiva, de integração nacional.

Em 1953, foi proibida a importação de veículos no Brasil, sendo liberada somente no Governo Collor, na década de 1990. Importante ressaltar que o Brasil teve uma evolução automotora após a Segunda Guerra Mundial. De acordo com os autores, foi no ano de 1956, no governo de Juscelino Kubitschek, que as multinacionais automotivas começaram a montar os seus automóveis no país. A produção inicial foi de caminhões, camionetas, jipes, furgões e carros de passeios, sendo que já nos anos 60, a produção de veículos alcançou a porcentagem de 100% de fabricação nacional.

Paula, Pechansky, Machado (2010) apontam que em 1961, foi inaugurada a Rodovia Régis Bittencourt, que liga São Paulo a Curitiba (BR116), foi projetada para comportar 8000 automóveis por dia, na época. Atualmente, recebe mais de 32.000 veículos. Segundo dados do DNIT(2000), em 1999 o Brasil possuía 436 rodovias, das quais 150 eram federais, sendo que apenas 9,52% estavam pavimentadas na época.

Por fim, no séc. XXI, temos um confronto entre veículos e pessoas, onde de um lado, busca-se cada vez mais veículos modernos, confortáveis, rápidos, seguros, silenciosos e com designer arrojados, por outro, a produção em massa, vem gerando milhões de empregos e movimentam grandes quantias financeiras. No entanto, no Brasil as estradas são ineficientes, sendo que o planejamento urbano não consegue acompanhar o crescimento do número de veículos no país. Aliado a isso, temos a questão da poluição sonora e atmosférica, aumento do tempo do percurso, os engarrafamentos, além da agressividade dos condutores que acabam por fazer a questão do trânsito no Brasil caótica, sendo considerado um dos piores e perigosos do mundo.

À medida que novos veículos são introduzidos no mercado, o tráfego fica cada vez mais caótico, ultimamente, vem ocorrendo tanto um aumento,

quanto uma renovação na frota de veículos no Brasil, o que acaba por gerar sérios problemas relacionados com a circulação destes veículos. Dentre estes, conforme Santos (2010) indica, temos a questão da diminuição da velocidade de circulação dos veículos, o que acaba por causar a lentidão do trânsito nos grandes corredores, prejudicando a acessibilidade, segurança e qualidade de vida. A parte dramática do trânsito é o aumento do número de acidentes de trânsito e do crescimento do número de vítimas fatais, que cada vez mais, faz parte da realidade dos grandes centros.

Assim, procurou-se demonstrar neste capítulo, o conceito do que é trânsito, visando alcançar uma maior compreensão deste fenômeno, para que se possa relacionar essa discussão com o tema de embriaguez ao volante.

CAPÍTULO 3

BREVE ESTUDO À RESPEITO DO ÁLCOOL

É fundamental estudar a respeito do álcool, do significado da embriaguez e da relação existente entre álcool, embriaguez e acidentes de trânsito. Há muito tempo que o álcool tornou-se companheiro do homem, fazendo com o mesmo modifique o seu comportamento, e muitas vezes torna-o corajoso, motivando-o a agir sem pensar nas conseqüências do uso abusivo. Quando influenciado pelo álcool, normalmente, o homem passa a se considerar um excelente condutor de veículo, fazendo uma mistura perigosa, direção e bebida. O resultado pode ser acidentes, que geram um resultado negativo, causando mortes e lesões permanentes.

3.1 Álcool

Segundo Adoedato (2007), confunde-se o surgimento das bebidas alcoólicas com a evolução dos primeiros conglomerados humanos, sendo que, ainda no período Neolítico, o processo de fermentação natural de frutas e cereais que deu origem ao álcool.

Angelotti (2004), aponta que há cerca de 250mil anos que o *Pithecantropus erectus*, já se identificará e encantara-se com o gosto do sabor da bebida alcoólica. Após a ingestão de suco de frutas maduras, que ao terem caídas no chão eram fermentadas pela exposição do calor do sol. O açúcar da fruta mais a água e o calor proporcionavam a reação necessária para a fermentação.

De acordo com ANGELOTTI (2004), o primeiro país a produzir bebidas fermentadas foi à Índia, sendo propagado para a Grécia, Egito e Oriente Médio e em seguida para a civilização mediterrânea, até chegar ao Império Romano, onde fora considerada uma “bebida euforística”. O autor indica que, inicialmente, a bebida restringia-se ao consumo doméstico, mas, após contingências estritamente comerciais passou a ser trocada por outra mercadoria. A cerveja foi a primeira bebida alcoólica produzida pelo homem e fabricada em larga escala. É originada da mistura do arroz na Índia e da cevada no cultivada no Egito. Na Babilônia, a cerveja era utilizada em cerimoniais religiosas, isso a seis mil anos AC.

Alzer e Braga (2003) descrevem que as bebidas tinham teor alcoólico baixo, como por exemplo: o vinho e a cerveja, pois eram fabricadas unicamente por meio do processo de fermentação natural. Com desenvolvimento do processo de destilação, estabelecido na Europa pelos árabes na Idade Média, apareceu a nova bebida alcoólica denominada de whisky.

Para Sanches (2009), o significado de droga ou fármaco, de acordo com a Organização Mundial da Saúde (OMS), é qualquer substância não produzida pelo organismo que tem a propriedade de atuar sobre um ou mais de seus sistemas, produzindo alterações em seu funcionamento.

De acordo com o dicionário Aurélio (2008), o álcool é um líquido incolor, volátil, com odor característico, obtido através da fermentação de uma solução que contenha açúcar.

Já para Angelotti (2004), o álcool é uma droga psicotrópica que pode trazer prejuízos irreparáveis ao bem estar do ser humano, sendo que em alguns casos, dependendo da dosagem, da frequência e das circunstâncias, pode até ser benéfico, mas de forma geral, o seu uso inadequado pode gerar conseqüências devastadoras. Sendo que no Brasil, o consumo de bebidas alcoólicas é amplamente incentivado, tendo ampla divulgação, nos mais diversificados meios de comunicação, tais como: jornais, revistas e televisão, passando sempre a imagem de alegria, de festa, e a idéia de ambiente ideal, contando com a presença de belos jovens. O consumo excessivo de álcool

pode conduzir à dependência e, em grandes doses, pode causar a morte do indivíduo, e gerar problemas de saúde orgânicos, psicológicos, sociais, tais como, gerar brigas, acidentes automobilísticos e, até mesmo, mortes no trânsito.

Para Angelotti (2004), o ato de beber compulsivamente se torna uma prioridade na vida da pessoa, fazendo com que tente buscar soluções mágicas para resoluções de seus problemas. O alcoolismo é classificado pela medicina como um estado patológico, resultante do abuso do álcool.

Segundo o autor, a história da bebida alcoólica, no Brasil, tem seus primeiros registros datados do período pré-colonização, ocasião em que a bebida fermentada tinha como matéria prima o suco de fruto (caju e milho) ou mandioca. O processo de extração passava pela mastigação, ferventação em vasilhames de cerâmica, que seqüencialmente eram enterrados, dando início ao processo de fermentação.

No período pós-colonização, foram instalados os primeiros engenhos de cana-de-açúcar, sendo que o cultivo da cana deu origem à produção de açúcar e aguardente, principalmente em São Paulo, Rio de Janeiro e região Nordeste do país, oferecendo a oportunidade aos índios e escravos negros de se embriagarem, e conseqüentemente, influenciando o aumento do consumo de álcool.

Assim, espera-se que a conceituação e a etiologia do álcool, ajude-nos a compreender melhor o uso do álcool, não tendo em mente, apenas a questão da substância psicoativa, mas, também, a questão de todas as conseqüências devastadoras que ele provoca.

3.1.1 A absorção do álcool no organismo

De acordo com as discussões de Watson (2008), o álcool ao ser ingerido por um ser humano tem apenas 20% do seu conteúdo absorvido pelo

estômago e os outros 80% acabam sendo absorvidos pelo intestino delgado. Sendo que esta absorção está diretamente relacionada com o teor alcoólico da bebida ingerida.

De acordo com o autor, destaca-se que o processo de eliminação do álcool pelo corpo humano realizado pelos pulmões representa apenas 5% do total absorvido, sendo através desse processo a realização do teste com a utilização do etilômetro.

De acordo com Schneider (2008), quando um condutor do veículo é submetido ao teste do etilômetro, é desencadeado no organismo humano, as seguintes reações químicas: com a ajuda de um catalisador, o álcool expirado reage com o oxigênio presente no aparelho, sendo que esta reação libera ácido acético, íons de hidrogênio e elétrons, estes passam por um fio condutor, gerando corrente elétrica, quanto mais álcool, maior a corrente, e um chip, presente no aparelho, calcula o resultado, dando a concentração de álcool no ar expirado dos pulmões, sobrando água na forma de vapor. Assim, em virtude deste desencadeamento, não adianta o condutor pego dirigindo, após a ingestão de bebidas, arrumar desculpas, tentando mascarar o hálito etílico, como por exemplo, chupar chicletes, achando que poderá modificar o resultado final do exame.

A título de curiosidade, segundo Lopes e Magalhães (2009), homens e mulheres têm o processo de metabolização do álcool no organismo de forma diferenciada. Sendo que o organismo feminino encontra mais dificuldade em processar o álcool do que o masculino, ou seja, não conseguem processar o álcool tão eficientemente quanto ao do masculino. Além de afirmarem que as doenças decorrentes do alcoolismo matam proporcionalmente duas vezes mais mulheres do que homens alcoólatras, e que as doenças causadas pelos estragos da bebida no organismo, tendem a manifestarem-se dez anos antes nas mulheres do que nos homens.

3.1.2 OS EFEITOS DO ÁLCOOL NO ORGANISMO HUMANO

Os efeitos do álcool no corpo humano estão relacionados com a concentração de álcool no sangue, (CAS). Mas, é importante ressaltar que os efeitos do álcool variam de acordo com características pessoais. Uma pessoa que esta habituada a consumir bebidas alcoólicas sentirá os efeitos do álcool com menos intensidade, quando comparada com outra pessoa que não está acostumada a beber.

Nos estudos realizados por Freudenrich (2008), essa concentração de álcool no sangue (CAS), gera diversos efeitos, passando por vários estágios a cada aumento de um CAS.

O autor acredita que há seis estágios de CAS que podem, inclusive, levar a morte. Tais estágios serão brevemente apresentados, pois acredita-se que assim pode-se compreender os estágios para que um ser humano possa ser considerado alcoolizado.

1º Estágio: Euforia (CAS=0,03 a 0,12%) em que as pessoas se tornam mais autoconfiantes ou atrevidas; podem parecer coradas; o raciocínio já fica prejudicado, podendo dizer a primeira coisa que vier na cabeça, ao invés de fazer um comentário adequado à situação presente; e apresentam problemas com movimentos finos, como escrever ou assinar o próprio nome.

2º Estágio: Excitação (CAS=0,09 a 0,25%) em que as pessoas ficam sonolentas; apresentam problemas para compreender ou se lembrar de coisas; não reagem a situações momentâneas e rápidas; os movimentos do corpo não são coordenados; apresentam perda do equilíbrio; a visão fica embaralhada e podem ter problemas com os sentidos (audição, paladar, tato, etc).

3º Estágio: Confusão (CAS= 0,18 a 0,30%) em que as pessoas não conseguem saber aonde estão ou o que estão fazendo; ficam zonzas e podem cambalear; podem ficar muito emotivas, agressivas, introvertidas ou muito

afetivas; não conseguem ver muito bem; ficam sonolentas; apresentam fala indistinta; não coordenam os movimentos e podem não sentir dor tão prontamente quanto uma pessoa sóbria.

4º Estágio: Letargia (CAS=0,25 a 0,4%) em que as pessoas apresentam problemas de mobilidade; não respondem a estímulos; não conseguem ficar em pé ou caminhar; podem vomitar e podem ter lapsos de memória.

5º Estágio: Coma (CAS= 0,35 a 0,50%) em que as pessoas ficam inconscientes; seus reflexos são depressivos; sentem frio; a respiração é mais lenta e não muito profunda; os batimentos cardíacos ficam mais lentos e podem entrar em óbito.

6º Estágio: Morte (CAS mais de 0,50%) é o caso mais grave, pois resulta na morte da pessoa.

Assim, com a apresentação destes estágios, pretende-se que o leitor entenda o significado de estar alcoolizado, e quais alterações deste no organismo humano, uma vez que, mesmo em pequena quantidade, o consumo de bebida alcoólica afeta as habilidades cognitivas necessárias para dirigir com segurança, diminuindo a coordenação motora e seus reflexos, estando o condutor alcoolizado, mais propenso a envolver-se em acidentes de trânsito, conforme estudo de Hingson e Winter (2003).

Segundo Adeodato (2007), a embriaguez difere do alcoolismo por ser este crônico, resultante do uso habitual, imoderado e contínuo da bebida, resultando numa impregnação constante do organismo com a droga.

3.2 EMBRIAGUEZ

O álcool passou a participar da rotina ocidental moderna, sendo socialmente aceito, e em algumas situações, o seu uso é até encorajado. A maioria dos eventos sociais envolve o consumo de bebidas alcoólicas, desde

batizados, churrascos, aos *happy hours* no fim do trabalho. Sendo que quanto mais usual é o seu consumo, maior torna-se as conseqüências de seu abuso.

Para Diniz (1998, p.296), o termo embriaguez significa:

Perturbação psíquico-somática passageira, em razão de intoxicação aguda e transitória, provocada por excessiva ingestão de bebidas alcoólicas, podendo liberar impulsos agressivos, estimular a libido e levar o indivíduo a causar acidentes ou a praticar ações delituosas.

Já para o Promotor Saulo de Tarso (2000), a embriaguez é o estado de intoxicação aguda e passageira, provocada pelo álcool ou qualquer substância como os mesmos efeitos, proibidas ou não, que reduzem ou priva o homem da capacidade de entendimento ou autodeterminação.

De acordo com Rodrigues (1996), a embriaguez é acionada por um fator exógeno, corriqueiramente o álcool, levando ao homem a um estado de perturbação psicológica variável, podendo ter apenas uma simples excitação até ao sono comatoso, que pode evoluir para óbito.

Segundo Adeodato (2007), a embriaguez quanto ao seu grau se divide em completa (quando priva o ébrio da faculdade de entendimento ou autodeterminação na sua totalidade) e na incompleta (quando reduz a capacidade de entendimento ou de autodeterminação). Quanto à intenção do agente, a embriaguez será acidental (pode ocorrer por caso fortuito ou força maior) e não-acidental (quando não proveniente do caso fortuito ou força maior, subdividindo-se em culposa, voluntária ou dolosa e preordenada). Quanto à relação do consumo estabelecida pelo usuário se divide em agressiva e violenta, excito-motora, convulsiva e delirante.

De acordo, com Paula, Pechansky e Machado (2010), em 1910, Nova York editou leis sobre a direção de veículos quando o condutor estivesse alcoolizado, sendo seguido pela Califórnia, mas, não especificavam o limite da tolerância alcoólica para a embriaguez. Sendo que a preocupação com o consumo do álcool e suas conseqüências, vem desde o Sec. XIX, época em

que a penalidade por estar embriagado era a detenção até que o condutor recuperasse da embriaguez.

Segundo os autores, com o surgimento dos veículos motorizados, no Sec. XX, o problema agravou-se. A industrialização e o surgimento de transportes detentores de velocidade, fez com que as empresas buscassem uma forma de fiscalização para verificar se os funcionários que exerciam atividade de motorista faziam o uso de bebidas alcoólicas durante o horário do serviço. Só que nesta época, 1940, a única forma de verificação de alcoolemia era através dos exames de urina e de sangue, que não atendia à necessidade da época, uma vez que eram considerados métodos demorados e não precisos. Em 1953, Robert Borckenstein construiu um aparelho que permitia detectar os níveis de álcool através do ar exalado pelos pulmões, chamado bafômetro.

De acordo com os autores, em 1962, o Grand Rapids Study, considerado um dos maiores estudos epidemiológicos, estabeleceu a relação entre o uso de bebidas alcoólicas e o crescente impacto da alcoolemia nos acidentes de trânsito.

3.3 ÁLCOOL, EMBRIAGUEZ E ACIDENTES DE TRÂNSITO

O trânsito esta presente em nosso dia-a-dia, ocupando um papel importante em nossa vida, mas, trazendo grandes preocupações sociais, quando aliado ao uso do álcool, que na maioria das vezes, acarreta acidentes de trânsito, e drásticas conseqüências. À medida que a frota de veículos cresce, ocorre também, o crescimento dos acidentes de trânsito, cujos resultados podem gerar mortes, seqüelas permanentes, justificando o interesse da saúde pública, nas discussões geradas, uma vez que é justamente na área da saúde, onde ocorre as maiores conseqüências e prejuízos relacionados com a violência dos acidentes de trânsito.

Segundo Abreu, Lima e Alves (2006), o impacto da violência expressa-se através de números crescentes e elevados, representando indicadores negativos para o setor da saúde. O aumento da mortalidade, principalmente, entre jovens do sexo masculino, na faixa etária entre 15 a 34 anos, vem onerando os gastos com os tratamentos hospitalares, acrescidos dos prejuízos das perdas humanas, representando um impacto financeiro, em termos de custos para o Estado.

Assim, apresenta-se a conceituação de acidentes de trânsito, na opinião de Dias (2009, p.229), que “o acidente de trânsito é todo evento não premeditado de que resulte dano em veículo ou na sua carga e /ou lesões em pessoas e/ou animais, em que pelo menos uma das partes esteja em movimento nas vias ou áreas abertas ao público, podendo iniciar, terminar ou envolver veículo parcialmente na via pública”.

Segundo Araújo Júnior (1981, p. 83 e 84):

Conduzir veículo automotor é uma atividade que exige cuidados extraordinários, pois, como é sabido, as relações no trânsito basicamente se fundam na confiança de que as regras de circulação serão obedecidas por todos. Sendo assim, qualidades e condições físicas e psíquicas são exigidas. Trata-se de atividade complexa que põe em uso mecanismos neuropsicológicos altamente desenvolvidos. É preciso atenção concentrada, além de rapidez de reflexos e raciocínio, boa audição, juízo claro e agudo. É necessário que se tenha sempre presente que, ao conduzir um veículo motorizado, o homem se serve de forças superiores às suas, razão pela qual necessita de cuidados especiais para poder controlá-las, não permitindo que escapem, em nenhum momento, a esse controle.

Outra definição de acidentes de trânsito é a proposta Luz (2005, p.9), que considera “acidente de trânsito todo acontecimento ou evento ocorrido em uma via terrestre do qual participe pelo menos um veículo de via terrestre e resulte em danos materiais ou pessoais”.

O referido autor considera que dentre as causas dos acidentes de trânsito, podemos ter as relacionadas com as falhas humanas, as falhas mecânicas dos veículos, do clima, das vias e do trânsito. Destacando a existência dos chamados atos inseguros, ou seja, violações das normas de segurança, como dirigir em velocidade incompatível para o local, deixar de

guardar distância de segurança e ainda dirigir embriagado, sendo que as principais causas dos acidentes de trânsito são a imprudência, negligência e imperícia. (Mirabete,2002).

De acordo com Paula, Pechansky e Machado (2010), o primeiro acidente de trânsito ocorreu na cidade de Ohio, em 1891, quando William James perdendo o controle do veículo, bateu em uma raiz de uma árvore e chocou-se em um poste de amarração. No Brasil, o primeiro acidente de trânsito, ocorreu no Rio de Janeiro, quando Olavo Bilac baterá em uma árvore. Já o primeiro acidente envolvendo o uso de bebidas alcoólicas ocorreu no ano de 1897, quando George Smith, taxista, bateu o seu veículo em um edifício e assumiu ter feito o uso de bebidas alcoólicas.

Segundo os autores, na década de 1970, na Grã-Bretanha, Ross produziu um dos primeiros estudos relacionados com álcool no trânsito. Hoje, países como a Noruega, Holanda e Canadá, fazem estudos freqüentes referentes ao consumo de bebidas alcoólicas associadas com a direção de veículos. Aqui, no Brasil, em 2001, teve o 1º Levantamento Domiciliar sobre o uso de Drogas Psicotrópicas, onde constatou-se que 11,2% da população era dependente do álcool.

Em 2003, o governo brasileiro deu início ao processo de construção da Política Nacional Sobre o Álcool, criando um grupo interministerial, objetivando a redução do impacto negativo do consumo de álcool na população brasileira.

De acordo com os referidos autores, em 2005, o Brasil promoveu e financiou integralmente a 1ª Conferência Panamericana de Políticas Públicas para o Álcool, tendo reunido pesquisadores e representantes governamentais de 26 países, culminando com a elaboração da Declaração de Brasília de Políticas Públicas, recomendando a implantação de políticas específicas sobre o álcool, entre os participantes. Neste mesmo ano, houve o II Levantamento Domiciliar Sobre o Uso de Drogas Psicotrópicas, que verificou que o álcool é a substância psicoativa mais consumida pela população. Em relação aos dados do primeiro levantamento, observou-se um aumento de 12,3% de dependentes

de álcool. Apontou-se o consumo de álcool em faixas etárias, cada vez mais precoces, o que permitiu a revisão das medidas de controle, prevenção e tratamento, existentes no país.

Segundo Paula, Pechansky e Machado (2010), em 2007, o governo federal apresentou a Política Nacional Sobre o Álcool, que teve como objetivo principal a adoção de estratégias para o enfrentamento coletivo dos problemas relacionados ao consumo de álcool. A ingestão de bebidas alcoólicas, mesmo em quantidades pequenas, afeta as habilidades cognitivas necessárias para dirigir de forma segura.

3.4 ANÁLISE DE DADOS ESTATÍSTICOS

Buscando adentrar no mundo das estatísticas, será feita uma breve explanação a respeito dos dados estatísticos. Segundo Santos (2010), as estatísticas oficiais sobre os acidentes de trânsito, apresentam muitos problemas, em virtude da dificuldade encontrada, relacionadas com as informações colhidas desde o acontecimento do acidente, até os registros das mortes no trânsito. Sendo importante, a questão do sub-registro de mortes, uma vez que se caracteriza pela não inclusão, nas estatísticas oficiais, das vítimas que morrem decorrentes dos ferimentos causados pelo acidentes de trânsito.

Assim, de acordo com a Confederação Nacional de Municípios-CNM, verifica-se no Brasil, a existência de três fontes de dados que buscam contabilizar as mortes em acidentes de trânsito, esclarecendo que devido às limitações e diversidades metodológicas, essas três instituições apresentam resultados diferentes, quanto ao número de mortos por acidentes de trânsito anualmente. As três instituições são:

- A) DENATRAN, que computa as mortes “in loco”, através de dados obtidos pelos boletins de ocorrência lavrados pela polícia, além, de

indicar por estados e por capitais, o número de mortes, sexo das vítimas, faixa etária e tipo (condutor, passageiro, pedestre, etc).

- B) DATASUS - Banco de Dados do Sistema Único de Saúde, que computa o número de mortes, pelos atendimentos feitos em estabelecimentos de saúde, através da documentação do SUS.
- C) DPVAT, que faz uma avaliação global de número de mortes por ano, segundo os seguros pagos por região e segundo o perfil das vítimas.

Verifica-se ainda, a questão dos dados disponíveis pelas três fontes, se desencontrarem-se em suas tendências, como pode ser verificado no quadro 1, abaixo. O número de mortes por acidentes de trânsito cresceu de 2002 a 2005, caindo significadamente em 2006, conforme dados do DENATRAN. O que não pode ser observadas nas estatísticas do SUS e do DPVAT, uma vez que ambas apresentam um aumento progressivo nas mortes até 2007.

Quadro 1

Quadro do Registro de mortes no trânsito no Brasil

ANO	DENATRAN	SUS	DPVAT
2002	18.877	32.753	-
2003	22.629	33.139	-
2004	25.526	35.105	-
2005	26.409	35.994	55.024
2006	19.910	36.367	63.776
2007	-	37.407	66.836
2008	-	-	57.116

Fontes: DENATRAN, SIM-DATASUS, Seguradora Líder dos Seguros-DPVAT

- Dados não disponíveis.

Comparando os países desenvolvidos com o Brasil, proporcionalmente, com relação à população, o trânsito brasileiro mata 2,5 mais que nos Estados Unidos, e 3,7 mais do que a União Européia.

Os Estados Unidos, em 2008, teve 37.261 mortes por acidentes de trânsito e obtiveram uma taxa de 12,5 mortes a cada 100.000 habitantes, já o Brasil, teve 57.116 mortes por acidentes de trânsito, obtendo uma taxa de 30,1 mortes a cada 100.000 habitantes, não podemos deixar de considerar que a frota de carros norte americana é o triplo da frota brasileira. (Quadro 2).

Quadro 2

Quadro comparativo entre Brasil, Estados Unidos e União Européia-2008

PAIS	MORTES POR AT/2008	POP. 2008 DE MILHÕES	COEFICIENTE MORTALI/100MIL
BRASIL	57.116	189,6	30,1
ESTADOS UNIDOS	37.261	304,0	12,5
UNIÃO EUROPÉIA	38.876	498,0	7,8

Fonte: International Transport Forum, European Commission Transport, Seguros DPVAT (elaboração CNM)

Verifica-se no quadro 3, que a quantidade de mortes em acidentes de trânsito cresceu de 2000 a 2007, ocorrendo um aumento de 30% nas mortes nesse período, segundo a base de dados do SUS. Entre 1997 e 1999, houve uma redução nas mortes de acidentes de trânsito, voltando a crescer a partir do ano 2001.

Quadro 3**Quadro do Número absoluto de óbitos por acidentes de trânsito no Brasil por ano (segundo SUS)**

ANO	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
NÚMERO ABSOLUTO	35.620	30.890	29.569	28.995	30.524	32.753	33.139	35.105	35.994	36.367	37.407

Fonte: MS/SVS/DASIS - Sistema de Informações sobre Mortalidade – SIM (elaboração CNM)

Segundo dados da OMS, 1,2 milhões de pessoas morrem anualmente, em acidentes de trânsito em função do consumo de álcool. No ano de 2004, no Brasil, os acidentes de trânsito ocasionaram a morte de 35.105 vidas, sendo a nona causa principal de morte e a segunda entre as causas externas. Sendo que os acidentes de trânsito que resultam em morte, envolvem, normalmente, a parcela da população mais jovem, sendo do sexo masculino, entre 15 e 34 anos de idade.

Os acidentes de trânsito são responsáveis por um alto impacto econômico no Brasil, pois, apesar de representar apenas 14% do total dos acidentes de trânsito em aglomerações urbanas, eles respondem por 69% dos custos totais. Um acidente com vítimas custa 11 vezes mais do que um acidente sem vítimas, podendo custar 44 vezes mais, se houver morte. (IPEA, 2003).

Analisando o quadro 4, verifica-se que os dados estatísticos do número de vítimas de acidentes de trânsito em Belo Horizonte, nos anos de 2007 a 2009, está em evolução. Isto é, conforme as informações já apresentadas, realmente, está ocorrendo um aumento do número de vítimas de trânsito, sendo importante observar que, com relação ao número de vítimas fatais, praticamente, os dados permanecem inalterados. Já com relação ao número de acidentes de trânsito com vítimas em Belo Horizonte, verifica-se um aumento, estando este número em ascensão. Desta forma, conclui-se que o

Município de Belo Horizonte está na contramão da Lei 11705/08, onde até então, após dois anos de sua publicação, ainda não conseguimos diminuir estes dados.

Quadro 4

Quadro do número de acidentes de trânsito com vítimas em Belo Horizonte entre 2007 a 2009

MÊS	VÍTIMAS			FATAIS			TOTAL DE ACIDENTES		
	2007	2008	2009	2007	2008	2009	2007	2008	2009
JAN	1416	1401	1614	15	18	23	1052	1082	1204
FEV	1346	1456	1601	17	17	19	1030	1095	1189
MAR	1765	1654	1930	16	9	25	1335	1282	1410
ABR	1641	1774	1810	26	17	30	1233	1378	1337
MAI	1695	1888	1960	20	39	20	1253	1434	1442
JUN	1621	1775	1789	13	21	21	1225	1348	1377
JUL	1768	1675	1926	22	21	14	1286	1256	1429
AGO	1905	1776	1905	15	14	21	1367	1354	1450
SET	1727	1789	1814	14	28	32	1297	1366	1382
OUT	1634	1927	1746	27	35	44	1259	1423	1346
NOV	1673	1865	1918	16	29	18	1281	1350	1397
DEZ	1864	1819	1932	26	25	21	1373	1351	1414
TOTAL	20.055	20.799	21.945	227	273	288	14.991	15.719	16.377

Fonte: BHTRANS/DETRAN-MG

Diante da realidade exposta, fica bem claro, a necessidade de adoção de políticas públicas efetivas, que visem à redução dos índices de acidentes de veículos, e conseqüentemente, do número de vítimas, fazendo com que o país saia da atual realidade em que se encontra, uma vez que, a cada dia que passa, aumenta o número da frota de veículos no país, e a possibilidade de crescimento destes tristes dados.

CAPÍTULO 4

LEI SECA

Neste capítulo, discute-se a respeito da Lei nº 11.705/2008 – Lei Seca e de suas implicações. Após, discorrer sobre Legislação de Trânsito, do Trânsito do Brasil e de fazer um breve estudo sobre o álcool, nada mais natural, e importante, fazer uma abordagem da própria Lei Seca. Reconhece-se esta como iniciativa dos legisladores brasileiros, em prol da qualidade de vida e redução dos números de acidentes de trânsito, indicando que a ingestão de bebidas alcoólicas e direção veicular, causam acidentes de trânsito.

Nesse sentido, a população brasileira tem perdas irreparáveis, causadas por acidentes de trânsito. As leis destinadas a impor regras ao trânsito não atingem objetivos diretos, no que se refere a diminuir os acidentes de trânsito que ocorrem no país. Uma grande parte dos acidentes de trânsito, contam, em seu histórico com o envolvimento de condutores de veículos alcoolizados, aliado a uma pouca eficácia na prevenção à redução desse tipo de acidente. Assim, pretendendo a redução dos índices de acidentes de trânsito no Brasil, foi sancionada a Lei nº 11.705/2008, popularmente conhecida como Lei Seca.

A Lei Seca estabeleceu tolerância de 0,13mg/l para caracterização da infração administrativa, considerando os limites previstos no Decreto 6.488/08 e a margem de erro da Portaria do INMETRO nº 06/02. Importante informar, que o referido Decreto, disciplinou a margem de tolerância de álcool no sangue e a sua equivalência entre os distintos testes de alcoolemia, para efeito de crime de trânsito. Enquanto que a Portaria estabeleceu critérios e procedimentos para execução de controle metrológico de etilômetros, fixando especificações de segurança. Assim, para o resultado da medida considerada, deve ser deduzido, da medida realizada, o erro máximo admissível do aparelho, conforme disposto no item 4.1.2 do Regulamento Técnico

Metrológico (Portaria nº 06/2002), devendo desconsiderar a 3ª casa decimal, sem arredondamentos matemáticos. Desta maneira, quando o valor da concentração de álcool em ar expelido pelos pulmões for até 0,40 mg/l, deve-se subtrair o erro do equipamento de 0,032 mg/l, devendo desprezar o terceiro dígito, sem arredondá-lo.

Assim, de acordo com Macedo (2009), antes do advento da Lei Seca, era necessário seis decigramas de álcool no sangue, para configurar a infração. Após, a publicação da nova lei, a simples influência de álcool já configura a infração e impõe ao condutor infrator as sanções administrativas que são aplicadas pelo Estado com fulcro no poder de polícia. Em alguns países, a tolerância em relação ao álcool é variável, como por exemplo, na África do Sul, onde verifica-se uma tolerância de 0,5dg/l, sendo que este índice cai para 0,2dg/l, quando trata-se de motorista profissional.

4.1 LEI SECA EM FOCO: ASPECTOS LEGAIS

Anteriormente, à publicação da Lei Seca, foi publicada a Resolução nº 206 do CONTRAN, em 10 de novembro de 2006, que dispõe sobre os requisitos necessários para constatar o consumo de álcool, substância entorpecente, tóxica ou de efeito análogo no organismo humano, estabelecendo os procedimentos a serem adotados pelas autoridades de trânsito e seus agentes.

Essa Resolução permitiu que o policial pudesse obter outras provas do consumo de álcool pelo condutor. Tais provas seriam coletadas por meio de observação dos notórios sinais resultantes do consumo de álcool ou de qualquer substância entorpecente, apresentados pelo condutor sem a utilização do etilômetro/bafômetro, tais como: sonolência; olhos vermelhos; vômito; soluços; desordem nas vestes; odor de álcool no hálito; agressividade; arrogância; exaltação; ironia; falante; dispersão; dificuldade no equilíbrio; fala alterada.

Segundo Pinheiro (2009), apesar da importância desta resolução, a mesma não fora suficiente e eficaz na diminuição de incidência de acidentes envolvendo embriaguez ao volante. Isso gerou discussões, tanto por parte da sociedade, como por parte dos legisladores, quanto à necessidade de um novo diploma legal visando alcançar este fim, sendo encontrada aqui a origem da Lei Seca.

De acordo com Pinheiro (2009), uma das funções imediatas foi a fixação da tolerância mínima de alcoolemia e a imposição de penalidades mais rigorosas para o condutor de veículo, que dirigisse sob a influência de álcool. Além da limitação do uso e da propaganda de produtos fumíferos, bebidas alcoólicas, medicamentos, terapias e defensivos agrícolas.

Segundo o autor, com a finalidade de diminuir os índices de acidentes envolvendo embriaguez ao volante, em janeiro de 2008, foi proposta uma modificação ao CTB, sendo encaminhado ao Presidente da República à proposição do projeto de lei, que dispunha sobre a proibição à comercialização de bebidas alcoólicas em rodovias federais. De acordo com Duarte e Stempluk (2009), tal modificação foi proposta tendo como base os resultados dos seguintes estudos:

- a) A Secretaria Nacional Antidrogas - SENAD, no ano de 2005, realizou uma parceria com a Universidade Federal de São Paulo – UNIFESP, uma pesquisa sobre os Padrões de Consumo de Álcool na População Brasileira. Este estudo de abrangência nacional detectou que 52% dos brasileiros acima de 18 anos consomem bebida alcoólica pelo menos uma vez ao ano. O estudo apontou que dois terços dos motoristas já dirigiu depois de ter ingerido bebidas alcoólicas em quantidade superior ao limite legal permitido. Segundo o levantamento, 74,6% dos brasileiros entre 12 e 65 anos já consumiram bebida alcoólica pelo menos uma vez na vida.
- b) Outro fator que também foi responsável pela publicação da Lei Seca, foi a questão do alto índice de consumo do álcool, que causa anualmente 1,8 milhões de mortes no mundo, além de gastos em procedimentos hospitalares de internações relacionadas ao uso de álcool e outras drogas,

bem como de acidentes automobilísticos decorrentes do uso de álcool, que vêm aumentando sobremaneira, trazendo graves conseqüências para elaboração e implantação de políticas públicas nessa área. (BRASIL, 2008).

c) Outra pesquisa importante foi a realizada em 1997 por iniciativa da Associação Brasileira de Departamentos de Trânsito – ABDETRAN em quatro capitais brasileiras – Salvador, Recife, Brasília e Curitiba – a qual apontou que entre as 865 vítimas de acidentes, quase um terço (27,2%), apresentou taxa de alcoolemia superior a de 0,6 g/l, índice limite definido pelo Código de Trânsito Brasileiro.

Dessa maneira, de acordo com Macedo (2009), a Lei 11.705/08 apresentou uma série de alterações tanto na parte administrativa quanto na parte penal do Código de Trânsito Brasileiro. Dentre destas alterações, temos a questão da divergência entre os procedimentos administrativos e processuais penais, a serem adotados. Em virtude destas alterações, necessário se faz diferenciar crime de dirigir embriagado e a infração administrativa de embriaguez na condução do veículo. Assim, o comportamento estabelecido no art. 306 do CTB dá tipificação ao crime de embriaguez ao volante, enquanto que o dispositivo legal previsto no art.165 do CTB, tipifica a infração administrativa, sendo este o instrumento principal deste estudo. Mas, em virtude de uma maior compreensão da legislação citada, apresentaremos, também, as mudanças referentes aos crimes de direção embriagado.

Inicialmente a Lei Federal nº 9.503/97, Código de Trânsito Brasileiro, preconizava que a caracterização da infração administrativa: “dirigir sob influência de álcool, em nível superior a seis decigramas por litro de sangue, ou de qualquer substância entorpecente ou que determine dependência psíquica” (antigo art.165 do CTB).

Com a vigência da Lei Federal nº 11.705/08, certificou-se, declaradamente, que conduzir veículo sob a influência de álcool, caracteriza a infração administrativa, independente da concentração do teor alcoólico do condutor do veículo. Neste caso, os legisladores estabeleceram a alcoolemia zero, sendo que a simples constatação do condutor dirigir embriagado permite

ao agente de trânsito, lavrar o auto de infração, recolher a CNH do condutor infrator e fazer a retenção do veículo autuado, até a presença de outro condutor habilitado, conforme previsão legal:

Art.165. Dirigir sob a influência de álcool ou de qualquer outra substância psicoativa que determine dependência. (Redação dada pela Lei nº 11.705/2008).

Infração-gravíssima;

Penalidade – multa (cinco vezes) e suspensão do direito de dirigir por 12 (doze) meses.

Medida Administrativa – retenção do veículo até a apresentação de condutor habilitado e recolhimento do documento de habilitação.

Parágrafo único. A embriaguez também poderá ser apurada na forma do art. 277.

Art. 276. Qualquer concentração de álcool por litro de sangue sujeita o condutor às penalidade previstas no art. 165 deste Código.

Parágrafo único. Órgão do Poder Executivo Federal disciplinará as margens de tolerância para casos específicos.

Ainda, de acordo com Macedo (2009), a questão da alcoolemia zero provocou uma grande polêmica na sociedade, onde passou a ser questionado se até mesmo o fato de se comer um bombom de licor, configuraria a infração. A referida polêmica, somente fora solucionada, de acordo com a previsão legal, do parágrafo único do Art. 276, onde houve a regulamentação do dispositivo, pelo Decreto 6.488/08, ficando regulamentado o valor de 2 (dois) decigramas por litro de sangue ou um décimo de miligrama por litro de ar.

Informa, ainda, que uma outra inovação advinda da Lei Seca, quanto à infração administrativa de embriaguez ao volante, refere-se à questão da comprovação da influência do álcool ou de outra substância psicoativa, que além dos conhecidos exames de alcoolemia (teste do etilômetro ou sangue), o legislador instituiu que os agentes públicos podem fazer uso dos instrumentos previstos no art. 277 do CTB, também alterado pela Lei Federal nº 11.705/2008:

Art. 277. Todo condutor de veículo automotor, envolvido em acidente de trânsito ou que for alvo de fiscalização de trânsito, sob suspeita de dirigir sob a influência de álcool será submetido a testes de alcoolemia, exames clínicos, perícia ou outro exame que, por meios

técnicos ou científicos, em aparelhos homologados pelo CONTRAN, permitam certificar seu estado.

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

§ 2º A infração prevista no art.165 deste Código poderá ser caracterizada pelo agente de trânsito mediante a obtenção de outras provas em direito admitidas, acerca dos notórios sinais de embriaguez, excitação ou torpor apresentados pelo condutor.

§ 3º serão aplicadas as penalidades e medidas administrativas estabelecidas no art.165 deste Código ao condutor que se recusar a se submeter a qualquer dos procedimentos previstos no caput deste artigo.

Conforme já dito, a alteração legislativa causada pela Lei Seca abrangue aspectos penais e processuais penais, dentre elas houve a revogação do parágrafo único do art.291 do CTB, que previa a possibilidade de oferecimento de transação penal para o crime de embriaguez ao volante. Portanto, o condutor flagrado sob a influência de álcool ou qualquer outra substância psicoativa que determine dependência, em quantidade igual ou superior a seis decigramas, não terá mais os benefícios da Lei 9.099/95, conforme texto legal abaixo:

Art. 291. Aos crimes cometidos na direção de veículos automotores, previstos neste código, aplicam-se as normas gerais do Código Penal e do Código de Processo Penal, se este capítulo não dispuser de modo diverso, bem como a Lei nº 9099, de 26 de setembro de 1995, no que couber.

§ 1º Aplica-se aos crimes de trânsito de lesão corporal culposa o disposto nos arts. 74, 76 e 88 da Lei nº 9099, de 26 de setembro de 1995, exceto se o agente estiver:

I – sob a influência de álcool ou qualquer outra substância psicoativa que determine dependência;

II – participando, em via pública, de corrida, disputa ou competição automobilística, de exibição ou demonstração de perícia em manobra de veículo automotor, não autorizada pela autoridade competente;

III – transitando em velocidade superior à máxima permitida para a via em 50 km/h(cinquenta quilômetros por hora).

§ 2º Nas hipóteses previstas no § 1º deste artigo, deverá ser instaurado inquérito policial para a investigação da infração penal.

Para Macedo (2009), outra restrição inovadora na aplicação da Lei Seca se revelou com a obrigatoriedade da aplicação da penalidade de suspensão da permissão ou habilitação para conduzir veículo automotor, na hipótese de reincidência do réu, fato esse que, anteriormente, era facultativo à interpretação do juiz, tornando a pena mais rigorosa, quando da penalização da infração administrativa, conforme será visto no próximo capítulo. Assim, foi dado ao art.296 a seguinte redação:

Art.296. Se o réu for reincidente na prática de crime previsto neste Código, o juiz aplicará a penalidade de suspensão da permissão ou habilitação para dirigir veículo automotor, sem prejuízo das demais sanções penais cabíveis.

Para Macedo (2009), outra distinção relevante é que na Lei anterior, era ponto pacífico que o crime de embriaguez na condução de veículo automotor era classificado como de perigo concreto, isto é, para configurar crime, era necessário a ocorrência da infração mais uma situação de perigo em concreto, isto é, o condutor deveria cometer um atentado objetivamente contra a incolumidade pública (andar ziguezagueando, transitar sobre calçadas, dentre outras). Com o advento da Lei Seca e da extinção da expressão normativa “expondo a dano potencial a incolumidade de outrem”, fica nítido que o crime passou a ser classificado como de perigo abstrato, isto é, a simples conduta de dirigir o veículo estando embriagado, gera por si só, independente de qualquer acontecimento, perigo suficiente ao maior bem jurídico protegido, que é a vida. Assim, com a Lei Seca, ainda que o condutor esteja conduzindo adequadamente, se estiver acima dos índices estabelecidos, será tipificado no artigo 306 do CTB.

Art. 306. Conduzir veículo automotor, na via pública, estando com concentração de álcool por litro de sangue igual ou superior a 6 (seis) decigramas, ou sob a influência de qualquer 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 a habilitação para dirigir veículo automotor.

Parágrafo único. O Poder Executivo Federal estipulará a equivalência entre distintos testes de alcoolemia, para feito de caracterização do crime tipificado neste artigo.

A caracterização da conduta criminosa prevista no art.306 diferencia-se da infração administrativa, uma vez que é necessária uma concentração mínima de álcool por litro de sangue (seis decigramas), sem os benefícios da Lei 9.099/95. De acordo com Rizzardo (2008), anteriormente ao Código de 1997, conduzir veículo embriagado era considerado apenas uma simples contravenção de direção perigosa (art. 34 da Lei das Contravenções Penais), com o Código de 1997, Lei nº 9.503, a direção do veículo estando o condutor embriagado ou alcoolizado, foi levado à categoria de delito, sendo novamente preservado na Lei 11.705/08, sendo que nesta, passou a exigir a condição do limite da concentração mínima do álcool.

O advento da Lei Seca trouxe consigo um grande debate junto à sociedade, principalmente entre advogados, juristas e imprensa de modo geral, entre eles: Edison Miguel da Silva Júnior e Damásio de Jesus, que fizeram questionamentos referentes ao direito do cidadão em não produzir provas contra si mesmo. Fundamentaram-se as discussões, utilizando-se de instrumentos jurídicos, tais como os direitos elencados na Constituição Federal e os previstos na Convenção Americana de Direitos Humanos apregoa em seu art. 8º, inciso II, alínea g, preceituando que a pessoa acusada de delito tem direito a que se presuma sua inocência enquanto que não se comprove legalmente sua culpa, tendo o direito de não ser obrigada a depor contra si mesma, nem a declarar-se culpada, fato esse que corrobora o princípio de que ninguém é obrigado a produzir prova contra si mesmo. (BRASIL, 1992).

Neste momento, nos vemos cercados por dois fortes posicionamentos no mundo jurídico. De um lado, temos Damásio de Jesus (2008), que afirma que a lei ofende alguns direitos constitucionais, tais como o direito à liberdade, à locomoção e o de não produzir prova contra si mesmo. E de outro lado, temos a corrente defendida por Bruno Calabrich (2008), que tem o intuito de proteger a lei, afirmando que ela não excede nenhum desses direitos, e ainda, preserva vidas.

A primeira corrente, que defende a tese de inconstitucionalidade da lei, no tocante à submissão ao teste que mede o grau de alcoolemia. Dessa maneira, não basta apenas estar dirigindo embriagado, tem que ter a demonstração da influência etílica na condução, tendo uma condução imprudente, temerária ou perigosa. Assim, descreve Jesus (2008):

Seria impróprio que o legislador, no tocante ao álcool, considerasse a existência de crime de embriaguez ao volante só pela presença de determinada quantidade no sangue e, no caso de outra substância, exigisse a influência. Como esta possui o conceito de condução anormal, seria estranha a sua exigência na redação da infração administrativa e sua dispensa na definição do crime.

Por outro lado, na visão de Calabrich (2008), os condutores não podem ser constrangidos a contribuírem para sua própria acusação, mas, no caso da condução do veículo automotor por condutor embriagado, este pode recusar a não fazer os testes de alcoolemia, desde que isso seja interessante para o condutor. Porém, ao fazer a recusa, ele deverá sofrer a aplicação da lei, sofrendo as sanções ao âmbito administrativo. Para Calabrich (2008):

Assim, o agente de trânsito ou qualquer outra autoridade não podem forçar ninguém a fazer o teste do bafômetro nem a se submeter a nenhum outro procedimento que possa resultar em uma prova contrária a seus interesses. Considerando esse princípio, a lei, como visto, tratou de prever sanções (precisamente as referidas penalidades e medidas administrativas) para aquele que se recuse a fazer o teste, de modo a tornar “interessante” para o motorista tal opção - para não ser punido administrativamente, o motorista pode “arriscar” o exame.

4.2 ÁLCOOL E TRÂNSITO EM OUTROS PAÍSES

De acordo com pesquisa realizada pela International Center for Alcohol Policies (2008), instituição norte-americana, a Lei Seca Brasileira está dentre os 63 países mais rigorosos na tolerância de concentração de álcool, para condutores de veículos, isso porque determina índices entre 3 e 8 decigramas por litro de sangue. Em relação à América do Sul, a legislação

brasileira é a segunda mais rigorosa, atrás somente da Colômbia que tem o índice de concentração de álcool no sangue 0,0dg/l. Já na Europa este índice é de 0,5 dg/l e nos EUA é de 0,8 dg/l.

Percebe-se que em outros países as penas aplicadas a condutores embriagados são variadas, diversificando de acordo com a legislação de cada país. Por exemplo, no continente europeu, países como a Áustria, o condutor que for flagrado na condução de veículo automotor estando sob efeito de álcool com taxa de 0,5 dg/l de sangue, sofre a sanção pecuniária de multa, cujo valor pode variar entre € 218 e € 3,6 mil euros, e caso apresente resultado superior a 1,6dg/l de sangue, o valor da multa pode chegar a € 5,8 mil euros (DETRAN/RS, 2008).

Já, nos países nórdicos, como a Noruega, os valores da multa são proporcionais a renda do condutor do veículo, que se encontrar sob efeito de álcool na condução do veículo. (URBIM; TIRABOSCHI, 2009).

Na Inglaterra, o condutor que for pego com 0,8dg/l de concentração de álcool por litro de sangue, pagará uma multa que poderá chegar até £ 5 mil libras, além do cumprimento de pena de seis meses de prisão. Enquanto que nos Estados Unidos, as penalidades variam de acordo com os estados, não havendo uma doutrina única no País. (ALEI...,2009)

Segundo publicação do jornalista Eichenberg (2008), desde 2006, o álcool na condução de veículo automotor se tornou a primeira causa de mortalidade no trânsito da França. O trânsito provoca, nesse país, uma média de 300 feridos e 13 mortos, sendo 3 por abuso de álcool por dia. Dados revelam que em 2007, ocorreram 1031 mortes e 4790 feridos hospitalizados, atribuídos ao consumo excessivo de álcool. Após diversos debates envolvendo o conselho Nacional de Segurança nas estradas, que é um órgão independente do governo, foi rejeitada a proposta de tolerância zero, sendo a mesma fixada em 0,5g/l.

Os condutores de veículos franceses que apresentarem alcoolemia entre 0,5g/l e 0,8g/l, estão sujeitos a multa no valor de £ 135 euros e a perda de seis pontos na carteira, sendo que com 12 pontos a mesma é retida. Para

valores maiores que 0,8g/l, o condutor infrator é submetido ao tribunal, podendo ser punido com multa de £ 4.500 euros e até dois anos de prisão, podendo a suspensão da carteira de habilitação durar por três anos. No caso de condutor novato, a tolerância é zero até o terceiro ano de habilitação.

Enfim, em termos legais a Lei Seca Brasileira representa um avanço legal, uma vez que possui semelhança às leis aplicadas em outros países, cujas legislações determinam níveis de tolerância à ingestão de bebidas alcoólicas para condutores de veículos automotores e a aplicação de multas administrativas.

CAPÍTULO 5

PROCESSOS DE TRÂNSITO

Neste capítulo, aborda-se o tema do processo administrativo de infração para o condutor embriagado. Sendo este uma forma dos órgãos de trânsito fazerem a apuração da conduta atípica praticada na direção de um veículo, principalmente, para as condutas que tem relação com o tema deste estudo, permitindo a aplicação da penalidade. Além, de fazer uma análise da implementação do órgão de trânsito estadual, frente às novas legislações de trânsito.

5.1 PROCESSO ADMINISTRATIVO DE INFRAÇÃO - PAI

Atualmente a sociedade assiste assombrada a uma enorme quantidade de acidentes, dentre os de maior incidência estão os crimes de trânsito, tais como: lesão corporal culposa, embriaguez ao volante, participar de corrida, disputa ou competição automobilística e o homicídio culposo. Conforme visto anteriormente, o condutor infrator, responderá criminalmente e administrativamente pela conduta praticada. Assim, entra em cena um instrumento probatório, que é o Processo Administrativo, que legitima os órgãos de trânsito a cumprirem a lei.

De acordo com as considerações de Luz (2005), o Processo Administrativo não visa apurar o crime, mas, sim a culpabilidade no evento danoso, tendo por escopo a caracterização e a punição do condutor infrator da legislação de trânsito, no que concerne à sua conduta na direção do veículo e às condições do mesmo. Ou seja, o Processo Administrativo, visa penalizar o condutor não pelo crime, mas, pelo desrespeito a uma norma administrativa, tipificada no CTB, quando na direção do veículo automotor.

Concordando com as discussões sobre processo administrativo, Santos (2009), indica que esses são atos coordenados, que serve para a apuração de infrações administrativas, sendo observados os direitos legais e os requisitos legais, sendo garantidos ao condutor infrator a ampla defesa e o contraditório. Dessa forma, percebe-se que de modo geral, o processo administrativo surge com o desrespeito a uma norma de trânsito, ato sobre o qual, gerará uma penalidade ou uma reavaliação do condutor. O Processo Administrativo de Infração é o meio pelo o qual a autoridade de trânsito faz a apuração da infração cometida pelo condutor infrator para a aplicação da penalidade imposta pelo Código de Trânsito Brasileiro, em seu capítulo XV.

O condutor de veículos ao cometer uma infração de trânsito, deverá ter lavrado o auto de infração, pelo agente de trânsito. Tal auto, segundo a conceituação de Luz (2005), é o documento ou termo lavrado pela autoridade de trânsito para efeito de caracterização ou materialização da infração, devendo neste conter, minuciosamente, a transgressão praticada contra o preceito da legislação de trânsito. Em consonância com o autor, o auto de infração é o documento indispensável para não só dar início ao processo administrativo, sendo nele contida todas as informações necessárias, conforme estabelecido no art.280 do CTB.

De acordo com as informações obtidas junto ao Serviço de Controle do Condutor, SCC/DETRAN-MG, setor este responsável pela apuração e realização dos Processos Administrativos de Infrações (PAI), verifica-se o cumprimento da disposição contida na Resolução 182/05 do CONTRAN, Conselho Nacional de Trânsito, em que podemos acompanhar o rito utilizado para a instauração e andamento do referido processo.

Dessa maneira, a autoridade de trânsito competente para a circunscrição onde ocorreu a infração de trânsito determinará a abertura do Processo Administrativo de Infração (PAI), através do Boletim de Ocorrência (BO), que é realizado pela Polícia Militar. Tal procedimento é necessário para as infrações que por si só geram suspensão do direito de dirigir, tais como:

embriaguez ao volante, dirigir ameaçando pedestres, manobra perigosa, e outras.

Instaurado o processo administrativo, por meio da portaria inaugural, o condutor será intimado para ser citado e notificado para apresentação de defesa. Caso não seja localizado pessoalmente, a notificação será feita por edital, preservando seu direito a ampla defesa. Quando notificado, deverá apresentar uma defesa com relação à infração, no prazo estipulado pela autoridade (15 dias), expondo suas razões e especificando provas a produzir, podendo arrolar testemunhas. Tudo isso para que, diante da ocorrência policial, das alegações e provas dos fatos apresentadas pelo condutor infrator/procurador, a autoridade de trânsito possa exarar a decisão do PAI.

Com a decisão do PAI, que terá a mesma estrutura de decisão judicial, ou seja, contendo relatório, fundamentação e dispositivo, novamente será intimado o condutor infrator/procurador para cientificação da mesma, da qual caberá recurso junto aos órgãos competentes.

Logo depois da sua cientificação, caso seja interesse do condutor, o recurso de primeira instância poderá ser encaminhado à JARI (Junta Administrativa de Recursos e Infrações), que deverá ser julgado no prazo de 30 (trinta) dias.

De acordo, com o disposto no art.24 da resolução nº 182 do CONTRAN, a autoridade de trânsito deverá conceder efeito suspensivo por solicitação do recorrente, caso necessite renovar, adicionar ou mudar de categoria, enquanto o procedimento estiver em fase de recurso.

Após decisão da JARI, o recorrente será intimado para tomar ciência da decisão da Junta. Indeferido o pedido, poderá o condutor interpor novo recurso, agora em segunda instância para o CETRAN (Conselho Estadual de Trânsito), no prazo de 30 (trinta) dias, contados a partir da data da cientificação.

Indeferido o recurso enviado ao CETRAN, deverá o condutor entregar sua CNH, no prazo de 48 horas, após a sua cientificação da decisão,

para início do cumprimento da penalidade imposta pela autoridade administrativa de trânsito, conforme preceitua o art. 19 da resolução nº 182/05 do CONTRAN.

A título de esclarecimento, tem-se ainda, o Processo Administrativo de Pontuação (PAP), que permite à autoridade de trânsito a apuração do disposto no art.261, § 1º, do CTB, quando o condutor infrator comete no período de 12 (doze) meses a contagem de 20 pontos, gerando assim o procedimento que ocorrerá da mesma forma do PAI.

Dentre as penalidades previstas nos procedimentos administrativos, temos: a suspensão do direito de dirigir pelo prazo de um a 12 (doze) meses, determinado pela autoridade policial presidente do processo; curso de reciclagem de 30 (trinta) horas/aulas (art. 268, II, do CTB); aprovação em exame no órgão executivo de trânsito (res. nº 168/04 do CONTRAN), cassação do documento de habilitação (art. 263 do CTB) em caso de reincidência no período de doze meses, nas infrações previstas no inciso III do art.162 e no arts. 163,164,165,173,174 e 175, e ainda nos casos em que o condutor estiver cumprindo suspensão do direito de dirigir e for abordado na condução de qualquer veículo e ainda quando condenado judicialmente por delito de trânsito (art. 160 do CTB).

5.2 IMPLEMENTAÇÃO DO ÓRGÃO DE TRÂNSITO ESTADUAL

Em virtude das mudanças nas legislações, os órgãos de trânsitos tem que se adequarem a essas mudanças, assim, percebe-se que ao longo dos tempos, o DETRAN/MG, vem se esforçando na busca da efetivação das exigências legais, seja do aspecto legal, seja no aspecto processual, e ainda estrutural.

Antes o Código de Trânsito Brasileiro de 1997, no DETRAN/MG , a aplicação de penalidades administrativas, era precária, baseada no ofício nº 025/GAB/95, que trazia em seu bojo uma série de recomendações a serem

seguidas e algumas orientações formais. A bem da verdade, nesta época, os serviços prestados não adotavam procedimentos rigorosos, sendo as normas espaçadas e não havia penalidade que pudesse ser imposta, pois, não tendo regras fixas, dependiam da subjetividade e discricionariedade do Chefe do Detran. O setor que atendia ao condutor infrator era o tão conhecido guichê 20, que tinha por finalidade prestar informações aos diversos usuários do Departamento de Trânsito.

Com o Código de 1997, mudanças foram necessárias, e o DETRAN/MG, começa a adotar procedimentos formais mais rigorosos, uma vez que a legislação tornou-se mais eficaz e abrangente. Mas, ainda assim, o DETRAN/MG possuía uma estrutura um tanto deficiente. Neste momento, começa a introduzir os questionamentos com relação às mudanças, percebendo a necessidade de se proceder as mudanças de tanto de cunho estrutural, procedimental e formal.

Assim, em virtude da necessidade de se consolidar e aperfeiçoar a aplicação desta nova legislação de trânsito, e de se uniformizar e instrumentalizar a aplicação de penalidades administrativas, o então Chefe do DETRAN, através da Portaria nº 71.999/2000, começa a adotar medidas que objetivavam instrumentalizar este procedimento, criando comissões processantes para a instauração e instrução do processo administrativo, alusivos a apuração e à aplicação de medidas a rigor da legislação de trânsito. Na capital do Estado, teve-se uma grande mudança neste cenário, uma vez que até então, somente no DETRAN/MG Sede, era que se fazia a instauração de processos administrativos. No interior, somente a partir deste momento, passou a executá-los, o que acarretou uma diminuição nos processos administrativos instaurados pelo DETRAN/MG. Nesta portaria, teve-se, ainda, assegurado ao condutor infrator, o direito de ampla defesa e contraditório. Interessante comentar, que neste período, já se encontrava formada a equipe de funcionários do DETRAN/MG, que viriam trabalhar com os processos administrativos, antes mesmo da criação e publicação das já referidas comissões.

O Setor de Habilitação do DETRAN/MG, percebeu-se a necessidade de ter um lugar próprio para atendimento aos condutores infratores e adoção de ritos procedimentais, sendo assegurado os direitos advindos com o novo CTB aos condutores infratores e a adoção da nova penalidade quanto a não inobservância às normas. Assim, por volta de 2002, foi o criado dentro do organograma institucional da Coordenação de Infração e Controle do Condutor (CICC), o Setor Serviço e Controle do Condutor - SCC, contendo estrutura própria, funcionários determinados, e normatização legal um tanto mais eficaz.

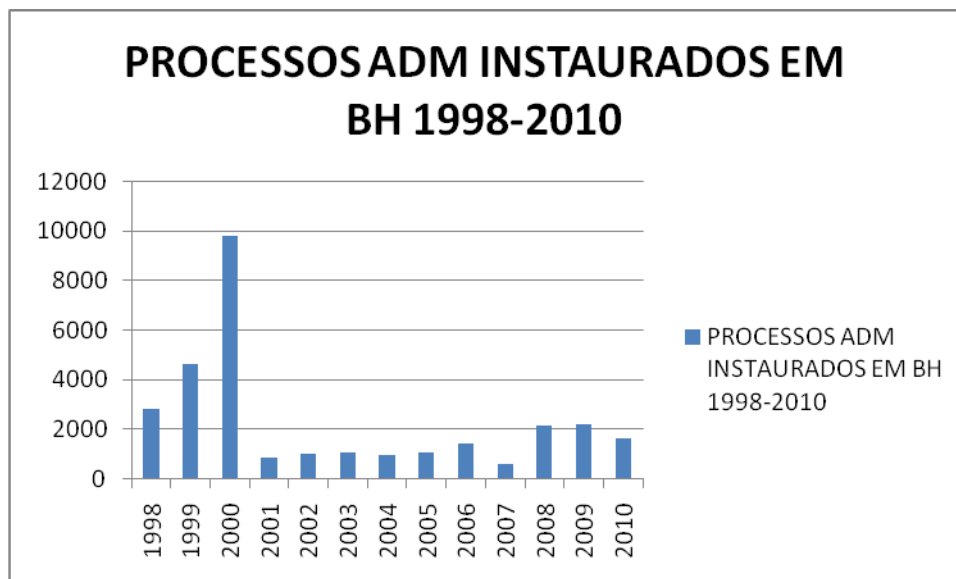
Em setembro de 2005, o CONTRAN, sanciona a Resolução nº 182, que estabeleceu a uniformização do procedimento administrativo para a imposição das penalidades de suspensão do direito de dirigir e de cassação da Carteira Nacional de Habilitação(CNH). Esta resolução norteou as comissões processantes, passando a ser o pilar das mesmas.

Em 2007, em virtudes de mudanças da legislação e da necessidade de regulamentar e uniformizar o procedimento para a apuração e aplicação de penalidades a condutores infratores, foi publicado a Portaria nº 96.883/ DETRAN/MG, que trouxe intruções procedimentais para a instauração de Processos Administrativos. Com isso, o DETRAN/MG passou a otimizar a instauração , instrução e conclusão dos Processos Administrativos

Assim, quando em 2008, entrou em vigor a Lei Seca, o cenário estrutural do DETRAN/MG, já estava praticamente pronto, sendo necessário apenas, adequar-se as inovações da nova lei. Inovações essas que, inclusive, já foram demonstradas no capítulo anterior.

Ao realizar algumas visitas no Setor de Serviço e Controle do Condutor, teve-se contato com servidores, que participaram das mudanças originadas com o advento do código de 1997. Coletou-se dados dos livros do SCC, fornecidos por funcionário do Setor da Portaria, que permitiu criar um banco de informações e gerar o seguinte gráfico, que contém a informação dos processos administrativos instaurados em BH, e ainda, possibilitou fazer uma tabela dos números de processos administrativos por embriaguez.

GRÁFICO 1 – Processos Administrativos instaurados em Belo Horizonte de 1998 a julho de 2010.



Fonte: CICC/SCC/DETRAN/MG-2010

* Até Julho de 2010

O gráfico 1, refere-se aos processos administrativos instaurados em BH. Nos anos de 1998 até 2000, ocorre uma elevação dos procedimentos instaurados, uma vez que o DETRAN/MG fazia a instauração de todos os processos administrativos do Estado. Em 2001, ocorre uma queda drástica, já que as Delegacias Regionais (interior), por meio da Autoridade Policial, começou a produzir a instauração dos processos administrativos.

Entre 2002 a 2007, verifica-se, praticamente, uma constância no número de instauração de processos, contendo pequenas alterações no decurso dos mesmos. Já, nos anos de 2008 e 2009, tivemos uma mudança considerável, influenciada pela nova legislação da Lei Seca, que culminou com o aumento da fiscalização pelo menos momentânea, e conseqüentemente, com o aumento do número de ocorrências de embriaguez ao volante e de respectivos processos administrativos gerais e processos administrativos de

embriaguez. Percebe-se na tabela 1, que entre os anos de 2008 a julho de 2010, houve o aumento dos processos administrativos de embriaguez no trânsito.

Tabela 1

Distribuição em números de processos administrativos instaurados em Belo Horizonte entre os anos de 2008-2010

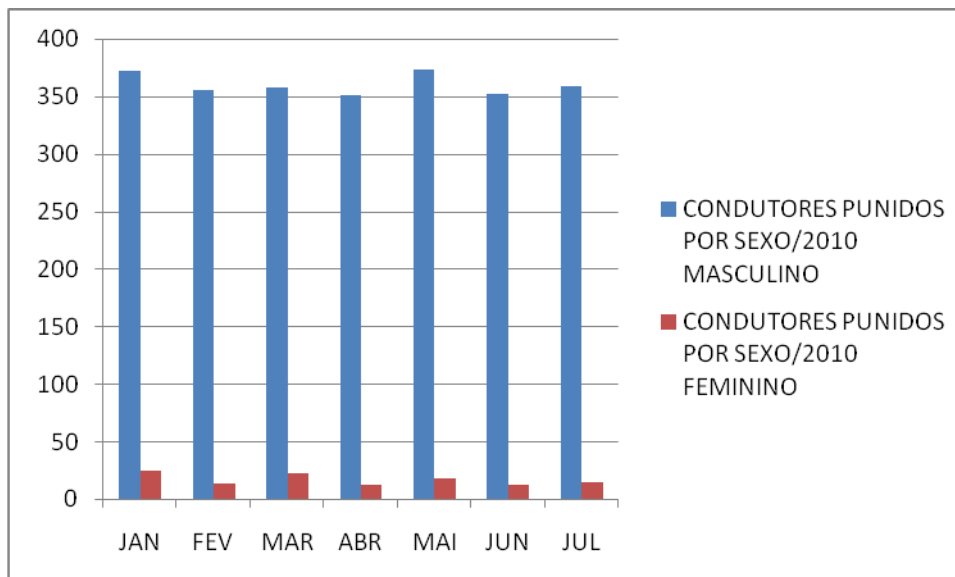
ANO	2008	2009	2010
PROCESOS ADM GERAIS	2.144	2.177	1.648
PROC ADM EMBRIAGUEZ	936	1220	*591

Fonte: CICC/SCC/DETRAN/MG-2010

*Até Julho de 2010

O gráfico 2, refere-se aos condutores punidos no ano de 2010, até o mês de julho, uma vez que a coleta de dados se restringiu a este período. Observa-se que a quantidade de condutores masculinos penalizados equivale a praticamente a 95,6% do total de condutores punidos. Ou seja, verifica-se que o condutor do sexo masculino é o condutor que mais comete infrações, sendo, portanto, o mais penalizado.

GRÁFICO 2 – Distribuição do sexo dos condutores punidos em 2010 por dirigirem embriagados, em Belo Horizonte.



Fonte: CICC/SCC/DETRAN/MG-2010

*Até Julho de 2010

De uma forma geral, verificou-se o interesse do órgão de trânsito estadual, em adaptar-se às constantes mudanças da lei. Sabe-se que muito já foi feito, mas, ainda há muito a se fazer, não somente na eficiência da aplicação da penalidade nas infrações administrativas, mas, principalmente, em relação a educação de trânsito. Deve-se atuar na prevenção, de forma a não deixar ocorrer o cometimento da infração; na fiscalização, uma vez que o condutor ao sentir-se pressionado, num sentido de, realmente, estar sendo vigiado, ficará receoso de cometer alguma infração de trânsito; e na maior publicidade das informações acerca do fenômeno trânsito, não ficar cerceado, apenas, na divulgação de dados e fatos negativos, deve-se levar a população a noção do que seja trânsito e do quanto esta é importante para que o mesmo seja eficiente e funcione.

Ao órgão de trânsito cabe criar condições estruturais, materiais, formais e procedimentais, para a apuração da infração cometida pelo condutor

infrator, como também , trabalhar em conjunto com os agentes de trânsito, devendo instruí-los e capacitá-los a uma devida atuação no trânsito, uma vez que são estes os policiais que trabalham na ponta de um futuro processo administrativo, sendo os responsáveis pelo nascimento do ato jurídico, pois, fiscalizam e verificam o cometimento da infração, tendo a responsabilidade de lavrar a infração. É por meio do preenchimento do auto de infração, que é a materialização da infração de trânsito, que se verifica o ilícito infracional. Quando o mesmo não é preenchido, de acordo com os critérios estabelecidos na Portaria do DENATRAN nº 59/2007, o auto de infração acaba sendo considerado inconsistente ou irregular, devendo ser arquivado e seu registro insubsistente, conforme preceitua o artigo 281, do CTB, acarretando-se na não aplicação da penalidade, sendo condutor infrator beneficiado. O que dará ao condutor infrator o incentivo de continuar a praticar condutas atípicas na direção do veículo, em virtude da possibilidade de não punição.

5.3 O BRASIL E A MODERNIDADE

Segundo Da Matta (2010), o mundo moderno trouxe consigo a difícil questão da construção do espaço público brasileiro, onde a rua é considerada um perigo, devendo a população esperar dela o pior, pois, por não pertencer aos pedestres, ela os oferece apenas agressão e ou a perda da vida, uma vez que pertencem aos veículos. Assim, o espaço assim utilizado, irá pertencer aqueles que estão dentro dos veículos, que configuraria uma minoria, forte e amplamente protegida, sendo opressora da grande maioria, que se intitulam como pedestres, que se vêem forçados a tentarem sobreviver, nos diversos deslocamentos realizados, sendo este considerado um cenário normal e natural do mundo moderno, causando um grande sobressalto, pois, o espaço igualitário da rua torna-se hierarquizado.

Da Matta (2010), segundo suas pesquisas, informa que o transporte de massa mais comum no Brasil é o automóvel, sendo este em alguns casos, uma forma individualizada e pessoal de circulação, em detrimento de outros

tipos de condução pública. Ou seja, esta individualidade moderna, gerou a necessidade de se adotar políticas públicas e planejamento urbano igualitário, uma vez que o espaço utilizado por um veículo, apenas para conduzir uma pessoa, é uma área bem significativa, causando problemas no fluxo viário do trânsito, pois, conforme já dito, a frota de veículos, no Brasil, está em ascensão, além de acentuar a superioridade social.

Assim, a produção em larga escala dos veículos modificou o panorama urbano do país, trazendo vários elementos novos, tais como: instituições e funcionários especiais (departamentos e guardas de trânsito); tipos especiais de pavimentação (o asfalto); assim como novos traçados de avenidas e ruas, a utilização de sinais, e especialmente, uma nova forma de controle sobre a movimentação dos moradores, sendo necessário a obediência a uma igualdade básica, para que o trânsito não fique retido e não cause acidentes a seus usuários.

Assim, o comportamento do motorista na direção de um veículo e a postura dos pedestres na via que ele trafega, são os grandes responsáveis pelas maiorias dos acidentes de trânsito. Sendo que diversos são os fatores que constrói o contexto do acidente, tais como: descuido e erro, imprudência e ousadia, engano e falta de competência do condutor, falhas mecânica, descuido do pedestre e ou dos condutores, erro da construção da via, e a questão do infortúnio, dá má-sorte, carma ou destino, sendo este, no Brasil, a forma mais satisfatória de lidar com as circunstâncias não previstas. Assim, tais considerações acabam por trazer desconforto, devido tratarem variáveis que escapam ao caráter empírico e regulador.

Outro ponto a ser considerado, é a questão do cidadão brasileiro, seja pedestre, ciclista, motociclista, motorista, ter uma grande dificuldade em obedecer à lei, uma vez que no passado, o termo obedecer estava ligado à idéia de inferioridade e subordinação social. Desta forma, todos estes atores sociais têm como atitude normal, que os sinais de trânsito e as faixas de pedestres, devem num dado limite e com certo risco, ser contornados e

evitados, achando que estão adiantando a sua vida, ganhando tempo, o que pode acabar em sérias conseqüências e até mesmo ser fatal.

Também, não pode-se deixar de comentar a questão da relação bebida e direção, que de acordo com Da Matta (2010), deve-se ser questionado a idéia de que ingestão de álcool depende muito de característica de cada ser humano, de forma o que pode ser negativo ou impeditivo para um , não será para outra pessoa, considerando que quando ocorre uma personificação do álcool, será ilegítima o uso de medidas-padrão, sendo inócua a sua prevenção, caso não ocorra uma conscientização deste dado.

Assim, de uma forma geral, foi demonstrado alguns aspectos da modernidade no Brasil, com relação ao trânsito, sendo importante estarmos cientes da necessidade de mudanças nas nossas ações, enquanto desempenhamos os mais diversos atores sociais, e também da necessidade de adoção de políticas públicas que sejam capazes de trazer melhorias para o trânsito e que extinga a crença de que o Brasil seja um país de impunidades.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O presente trabalho teve como objetivo principal o esclarecimento a respeito das inovações advindas com a Lei Seca. Mas, antes de entrar especificadamente ao tema proposto, foi necessário abordar a questão da legislação de trânsito e do trânsito do Brasil, onde foi possível verificar que as vias urbanas, devido aos seus problemas estruturais, não conseguem seguir o ritmo das modificações do trânsito, trazendo preocupação e reflexões em várias áreas de estudo.

Desta forma, como a Lei Seca, envolve a questão de bebida alcoólica e direção veicular, foi importante realizar um estudo a respeito do álcool e seus efeitos, uma vez que os efeitos clínicos e sociais causados pelo consumo de álcool e outras drogas, estão sendo considerados, na atualidade, como um dos maiores problemas de saúde e de segurança pública. O consumo de álcool, mesmo em quantidades relativamente pequenas, afeta as habilidades necessárias para uma direção segura. Ainda, nesta seção, enfocou-se a questão dos acidentes de trânsito, que elevam as estatísticas de mortes violentas no país, além de impactar economicamente o país, em virtude dos altos custos com gastos hospitalares. Diversos são os fatores causadores dos acidentes de trânsito, tais como: falta de infra-estrutura viária, deficiência na conservação de veículos, falhas humanas, consumo de bebidas alcoólicas ou de substâncias psicoativas. Assim, fica claro a necessidade de se estudar tanto o comportamento de condutores na direção de veículos, quanto os problemas de trânsito, observando a necessidade de adoção de políticas públicas que visem à redução dos acidentes de trânsito.

Neste cenário, surge a Lei Seca, como uma aposta dos legisladores brasileiros, na resolução do problema do altíssimo número de acidentes de trânsito no país.

A elaboração deste estudo se fez num período de inúmeras discussões a respeito da eficácia da Lei Seca, pois, passado o segundo ano de

vigência desse novo ordenamento jurídico, os resultados estatísticos são capazes de provocar debates com posicionamentos diversos sobre o tema.

Um dos fatores motivadores desta pesquisa foi a divulgação de dados estatísticos pelo Ministério da Saúde, apontando Belo Horizonte como uma das poucas capitais que tiveram aumento de acidentes envolvendo condutores embriagados.

Observou-se que a Lei Seca brasileira possui semelhança às leis aplicadas em outros países cujas legislações determinam níveis de tolerância à ingestão de bebidas alcoólicas para condutores de veículos automotores.

Conforme demonstrado no capítulo 4, existem controvérsias em relação à constitucionalidade desse novo ordenamento jurídico. Há uma corrente doutrinária afirmando que a lei ofende alguns direitos constitucionais, tais como o direito à liberdade, à locomoção e, principalmente, o de não produzir prova contra si. Em contrapartida, com o intuito de proteger a lei, há aqueles que afirmam que ela não excede nenhum desses direitos e, ainda, preserva vidas.

A Lei Seca estabeleceu tolerância de 0,13 mg/l para caracterização da infração administrativa (considerando a tolerância do decreto 6.488/08 e a margem de erro da portaria INMETRO 006/02). Antes do advento da Lei, era necessário 6 decigramas de álcool no sangue. A partir da nova lei, a simples influência de álcool já configura a infração e impõe ao condutor infrator as sanções administrativas que são aplicadas pelo Estado com fulcro no poder de polícia.

Ressalta-se que diversos são os benefícios alcançados com a evolução do mundo, como os grandes avanços tecnológicos, que despontam, cada vez mais, aos nossos olhos, enchendo o mercado consumidor de novidades, impulsionando nossos instintos, tornando-se objetos de desejo. Isto pode ser constatado, por exemplo, pelos inúmeros modelos de veículos automotores, uma vez que são considerados grande paixão nacional. Em virtude da atual economia do país, que permite uma facilitação em adquiri-lo, os veículos automotores vem inflamando as nossas ruas, enchendo todo o espaço vazio, trazendo grandes problemas para a população.

O aumento da frota de veículos brasileira trouxe não somente os problemas de mobilidade urbana, como também, de segurança, da qualidade de vida e da degradação do meio ambiente, além de trazer também, o problema do crescimento do número de acidentes de trânsito, especialmente, quando combinado com a ingestão de bebidas alcoólicas, que faz o condutor perder os seus reflexos e a sua habilidade, estando muito mais propenso a cometer deslizes, que podem ocasionar sérios acidentes de trânsito, podendo, inclusive ocorrer a morte, ou ainda, deixar seqüelas permanentes.

Os altos índices estatísticos reforçam esta informação, fazendo com que o governo buscasse soluções que pudessem mudar este quadro. Percebe-se que iniciativas foram tomadas, e dentre estas, a que mais causou impacto foi a publicação da Lei nº11705/08, conhecida como Lei Seca, que visou coibir o famoso comportamento dos condutores brasileiros, de após fazer a ingestão de bebidas alcoólicas, praticar a direção veicular. Esta mudança comportamental dos condutores de veículos, frente a ação de beber e dirigir, seria a solução perfeita para a questão levantada. Porém, adotá-la não é tão fácil e simples, quanto parece. Ela está aliada a vários fatores, que estão sendo objeto de estudo de vários estudiosos, e de diversas áreas, tais como: sociais, saúde pública, direito e engenharia. Sendo que este estudos e mudanças, só poderão ser processados a longo prazo, só que às vezes, a questão tempo, acaba não sendo suficiente, para as milhares de vítimas fatais de acidentes de Trânsito. Assim, a Lei Seca, adentrou na legislação do país, fazendo-se presente em nossas vidas, constituindo-se o tema central deste trabalho.

De forma com dados levantados, infere-se que após a vigência da Lei Seca houve um acréscimo na quantidade de ocorrência de trânsito urbano envolvendo embriaguez, uma vez que houve um aumento na fiscalização, e conseqüentemente, um aumento no número de processos administrativos instaurados.

Assim, diante das informações contidas neste estudo, espera-se que reflexões por parte do poder público sejam realizadas, no sentido de avaliar os nossos comportamentos quanto diversos atores do trânsito, culminando, na

proposição de políticas públicas que possam reforçar o sentimento de pertencimento social e de que essas medidas possam indicar uma mudança nas ações de condutores em todo país, reduzindo acidentes e conferindo ao trânsito um sentimento de segurança.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS:

ADEODATO, Renata Cyreno. **A embriaguez alcoólica e a teoria da "actio libera in causa"**. Elaborado em 12/2007. Disponível em: <http://jus2.uol.com.br/doutrina/texto.asp?id=10793&p=2> Acesso em 12 de out de 2010.

ALZER, Célio; BRAGA, Danio. **Tradição, conhecimento e prática dos vinhos**. Rio de Janeiro: José Olympio, 2003 p.164.

ANGELOTTI, G. **Tratamento cognitivo-comportamental do alcoolismo**. In: ANGERAMI-CAMON, Valdemar Augusto (Org.). Atualidades em psicologia da saúde. São Paulo: Pioneira Thomson Learning, 2004. P.104-127.

A LEI Seca brasileira é semelhante a dos países árabes. G1 Globo.com, 29 jun.2009. Disponível em < HTTP:g1.globo.com/Notícias/Mundo/0,,MUL617895-5602,00.html>. Acesso em : 12 out. 2010.

BRASIL, **Código de Trânsito Brasileiro: Lei nº 9503 de 23/09/1997**. Diário Oficial da República do Brasil, Brasília, 24 set 1997.

BRASIL. **Lei 11705/08**. Dispõe sobre as restrições ao uso e à propaganda de produtos fumíferos, bebidas alcoólicas, medicamentos, terapias e defensivos agrícolas, nos termos do art. 220 da Constituição Federal, para inibir o consumo de bebida alcoólica por condutor de veículo automotor, e dá outras providências. Diário Oficial da República do Brasil, Brasília, 16 junho 2008.

BRASIL. **Exposição de motivos nº 13**. Brasília (DF), 2008. Disponível em : < HTTP://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2007-2010/2008/Exm/EMI-13-gsi-mj-mcidades-mec-mt.htm>. Acesso em : 29 ago. 2010.

CALABRICH, Bruno Freire de Carvalho. **O teste do bafômetro e a nova lei de trânsito, aplicação e conseqüências**. Jus Navigandi, Teresina, ano 12, n.1828, 3 jul. 2008. Disponível em:

<http://jus2.uol.com.br/doutrina/texto.asp?id=10793&p=2> Acesso em 12 de out.2010.

DEPARTAMENTO ESTADUAL DE TRÂNSITO DO RIO GRANDE DO SUL. **Saiba como funciona a lei seca em outros países.** Porto Alegre, 2008. Disponível em: < <http://www.detran.rs.gov.br/clipping/20080701/21.htm>>. Acesso em 29 ago. 2010.

DENATARAN - DEPARTAMENTO NACIONAL DE TRÂNSITO. Projeto Capacitação de Profissionais no Trânsito - **Análise de Recursos de Infrações de Trânsito** – Ministério das Cidades. Brasília. 2009.

DENATARAN - DEPARTAMENTO NACIONAL DE TRÂNSITO. Projeto Capacitação de Profissionais no Trânsito – **Gestão de Trânsito** – Ministério das Cidades. Brasília. 2009.

DIAS, Gilberto Antonio Faria. **Manual Faria de Trânsito: as infrações de trânsito e suas conseqüências para aplicação do Código de Trânsito Brasileiro.** 11^a Ed., revista e atualizada até 20.6.2008. – São Paulo: Editora Juarez de Oliveira, 2008.

DINIZ, Maria Helena. **Dicionário Jurídico.** São Paulo: Saraiva, 1998. V.2. p.296.

EICHENBERG, Fernando. **França: critérios para o álcool no volante.** São Paulo, 2008. Disponível em :

<http://terramagazine.terra.com.br/interna/0,,OI3164974-EI6782,00Franca+critérios+para+o+alcohol+no+volante.html>. Acesso em 10 set. 2010.

Estudo Técnico: **Mapeamento das Mortes por Acidentes de Trânsito no Brasil.** Disponível em:
<http://portal.cnm.org.br/sites/9000/9070/Estudos/Transito/EstudoTransito-versaoconcurso.pdf> .Acesso em 13 set. 2010.

FERREIRA, Aurélio Buarque de Holanda. Mini Aurélio. **O dicionário da Língua Portuguesa**. 7ª Edição revista e atualizada. Editora Positivo. Paraná. 2010.

FREUDENRICH, Craig. **Como funciona o álcool**. Disponível em: <http://saude.hsw.uol.com.br/alcool5.htm> Acesso em 13 de set de 2010.

HINGSON, R.; Winter, M. **Epidemiology and consequences of drinking and driving**. Alcohol Res Health [S.l.], v.27, n.1,p.63-78,2003.

HOFFMANN, Maria Helena; CRUZ, Roberto Moraes; ALCHIERI. João Carlos. **Comportamento Humano no Trânsito**. São Paulo: Casa do Psicólogo, 2003.

International Center for Alcohol Policies, Blood Alcohol concentration Limits Worldwide, 2008.

Disponível: www.icap.org/PolicyIssues/DrinkingandDriving>. Acesso em 10 set. 2010.

JESUS, Damásio E. de. **Crimes de Trânsito: anotações à parte criminal do Código de Trânsito**. Lei Federal nº 9503 de 23 de setembro de 1997. 2 ed. São Paulo: Saraiva, 1998.

JESUS, Damásio. **Embriaguez ao volante. Notas à Lei 11705/08**. São Paulo: 2008. Disponível em: <http://jus2.uol.com.br/doutrina/texto.asp?id=11510>. Acesso em 22 de maio de 2010.

LAKATOS, Eva Maria; MARCONI, Marina de Andrade. **Metodologia do Trabalho Científico**. 4ªEd. São Paulo, Ed. Atlas, 1992.

LEYTON, V.P. **Álcool em vítimas fatais de acidentes de trânsito**. Refere-se a levantamento feito no IML/SP sobre a relação álcool e vítimas fatais de acidente de trânsito no ano de 1999. Disponível em: <http://www.direitonet.com.br/artigos/exibir/678/Alcool-em-vitimas-2002.2002>.

Acesso em 12 out.2010.

LUZ, Valdemar P. **Trânsito e Veículos: Responsabilidade civil e criminal**. 5ª Edição: Revista e Ampliada, Florianópolis: OAB/SC Editora, 2005. 376p.

MACIEL, Saulo de Tarso Paixão. **A embriaguez no trânsito**. O Alferes, Belo Horizonte, 15(50): 13-32, jan/mar 2000.

MACEDO, Leandro. **Legislação de Trânsito Descomplicada**. 2ª Ed. Florianópolis: conceito Editorial, 2009.

Mapeamento das Mortes por Acidentes de Trânsito no Brasil. Disponível em :
<http://www.portaldotransito.com.br/estatisticas/mapeamento-das-mortes-por-acidentes-de-transito-no-brasil.html> Acesso em 12 out. 2010.

MARCONI, M. A.; PRESOTTO, Z.M.N. **Antropologia: uma introdução**. São Paulo: Atlas, 1986.

DA MATTA, Roberto; VASCONCELLOS. João Gualberto M; PANDOLFI. Ricardo. **Fé com Deus e Pé na tábua. Ou como e por que o trânsito enlouquece no Brasil**. Rio de Janeiro; Rocco, 2010.

Ministério da Saúde – **“Lei Seca” reduz internações e óbitos em mais de 20%**. Disponível em:
http://portal.saude.gov.br/portal/aplicacoes/noticias/default.cfm?pg=dspDetalheNoticia&id_area=1450&CO_NOTICIA=10320.2009.

MODERNELL, R. **Cinco mil anos de loucura no trânsito**. Quatro Rodas. V.3121989.p.44-49.

Organização Mundial de Saúde. **Classificação de transtornos mentais e de comportamento da CID-10**. Porto Alegre: Editora Artes Medicas Sul, 1993.

PECHANSKY, Flavio; DUARTE, Paulina; BONI, Raquel. **Uso de Bebidas Alcoólicas e Outras Drogas nas Rodovias Brasileiras e Outros Estudos**. Porto Alegre: Secretaria Nacional de Políticas Sobre Drogas; 2010.

PINHEIRO, Geraldo de Farias Lemos; RIBEIRO, Dorival. **Doutrina, Legislação e Jurisprudência do Trânsito**. São Paulo: Saraiva, 3.ed., 1987.

PINHEIRO, Marcelo Campos. **A utilização do etilômetro pelas unidades da polícia militar na fiscalização do trânsito urbano em Belo Horizonte, no primeiro ano de vigência da Lei nº 11.705/08 (Lei Seca): uma análise diagnóstica**. Belo Horizonte. 2009.

RIZZARDO, Arnaldo. **Comentários ao Código de Trânsito Brasileiro**. São Paulo: Revista dos Tribunais, 4.ed., 2003.

RODRIGUES, Juciara. **500 anos de trânsito no Brasil: convite a uma viagem**. Brasília: Abdetran, 2000.

RODRIGUES, Eduardo Silveira Melo. **A embriaguez e o crime**. 1. Ed. Brasília: Brasília Jurídica, 1996. P. 18.

SANCHES, Leila R. **Qual o conceito de droga?** 2009. Disponível em: <http://leilart.wordpress.com/2009/09/20/qual-o-conceito-de-droga/> Acesso em 13 de set de 2010.

SANTOS, Andreia. **Acidentes de trânsito em Belo Horizonte: uma perspectiva sociológica**. Belo Horizonte: UFMG/FAFIH, Dissertação de Mestrado, 2000.

SANTOS, Andréia. **Morreu na contramão atrapalhando o tráfego: Estudo sobre a Justiça para Crimes de Trânsito em Belo Horizonte/MG**, Belo Horizonte: UFMG/FAFIH, Dissertação de Doutorado, 2010.

SOUZA, Marco Antonio. **A História do Departamento de Trânsito de Minas Gerais: trajetória de uma instituição a serviço da Segurança Pública, 1912-2008.** Belo Horizonte: Gráfica Editora Tavares, 2008.

SOUZA, Maria de Fátima Marinho; *et al.* **Análise descritiva e de tendência de acidentes de transporte terrestre para políticas sociais no Brasil.** Epidemiologia e serviços de saúde;16(1):33-44, 2007.

SOUZA, Edinilsa Ramos de, MINAYO, Maria Cecília de Souza and FRANCO, Letícia Gastão. **Avaliação do processo de implantação e implementação do Programa de Redução da Morbimortalidade por Acidentes de Trânsito.** Epidemiol.Serv.Saúde. Mar. 2007, vol.16, p.19-31. disponível em: http://scielo.iec.pa.gov.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1679-49742007000100003&lng=en&nrm=iso>.

STÉFANO, Gonçalves Jorge. **Alcoolismo e Abuso de Álcool,** 2001. Disponível em: <http://www.hepcentro.com.br/alcoolismo.htm> Acesso em 10 de set de 2010.

URBIN, Emiliano;TIRABOSHI, Juliana. **Porque a Lei Seca salva 50 vidas por dia.**

VANDERBILT, Tom. **Por Que Dirigimos Assim?** Rio de Janeiro - Editora Campus. 2009.

WATSON, Stephanie. **Como funciona o alcoolismo.** Disponível em: <http://saude.hsw.uol.com.br/alcoolismo3.htm> Acesso em 10 set. 2010.