

A NOVA LEI SECA E SUA EFETIVIDADE NA CIDADE DE CAXIAS DO SUL

TIAGO DE CAMARGO REIS
EUDES CRISTIANO VARGAS

RESUMO:

O ato de dirigir após a ingestão de álcool, no Brasil, vem sendo tratado constantemente por políticas públicas de conscientização da população, mesmo porque a ação acarreta na morte por acidentes, que é atualmente a décima causa de mortes no Brasil. A cultura de tolerância da sociedade brasileira sobre o consumo de álcool de maneira irresponsável em nosso convívio social, sobretudo, sua relação com o trânsito e os acidentes fatais. Nesse intuito essa pesquisa tem como objetivo a análise acerca da Lei Seca e a sua real efetividade nos dias atuais na cidade de Caxias do Sul. Para o alcance de tal objetivo foi realizada uma pesquisa bibliográfica e descritiva com estudo de caso, utilizando-se como ferramentas básicas de análise de dados o processo quantitativo. As conclusões foram que a efetividade da lei Seca é positiva.

Palavras-chave: Lei seca; trânsito; embriaguez; Caxias do Sul; álcool.

1 INTRODUÇÃO

A cultura da sociedade brasileira sempre tolerou o consumo de álcool de maneira irresponsável em nosso convívio social. Entretanto, é a sua relação com o trânsito que torna a mistura: Álcool x Direção, tão perigosa.

As consequências disto todos sabem, somos recordistas mundiais em acidentes fatais no trânsito, sendo que uns dos principais fatores de mortalidade são as situações de condutores embriagados.

Em nossa legislação sempre existiu a previsão que considerava como crime e infração de trânsito a condução de veículos automotores. E, entretanto,

Pós Graduando em Gestão e Planejamento de Trânsito
Especialista em Gestão de Pessoas e Desenvolvimento de Talentos, Docência no Ensino Superior e EAD
e novas tecnologias na Educação

a sua real aplicabilidade e efetividade nunca foram possíveis, e os casos de mortandade atingiram índices elevadíssimos nas últimas décadas.

Afinal, após todas as mudanças e adequações apresentadas pela Nova Lei Seca, definidas pela Lei nº 12.760/2012, esta corrigiu os equívocos da legislação anterior? E qual sua real efetividade na punição dos infratores na cidade de Caxias do Sul?

2 O PROBLEMA NO TRÂNSITO, SUAS CAUSAS

Segundo a pesquisa de Martins (2014), os acidentes de trânsito são considerados, nos dias de hoje, um dos maiores problemas de saúde pública no mundo, estando entre as dez principais causas de morte e responsável pelo óbito de mais de um milhão de pessoas anualmente e também são responsáveis por ferimentos de 20 a 50 milhões de pessoas, dado que buscou através da Organização Mundial de Saúde (OMS). Ainda segundo a autora, em termos econômicos, os traumatismos no trânsito comprometem entre 1 e 2% do produto interno bruto dos países.

De acordo com o Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA), a soma destes custos no Brasil atingiu a incrível marca de 30 bilhões de reais ao ano entre os anos de 2003 a 2006. Devido à dimensão do problema, Martins (2014) afirma que não apenas o Brasil, mas também em escala mundial, a ONU (Organização das Nações Unidas) definiu o período de dez anos, entre 2011 e 2020, como a década de ações para segurança viária no mundo, as quais agregam planejamento e execução de medidas preventivas, educação para o trânsito, investimento em estrutura.

3 VENDA E CONSUMO DE ÁLCOOL

No Brasil temos enraizado na nossa cultura que hábito de beber é normal, sendo que muitas vezes é uma forma de inclusão social em determinado grupo, muitas vezes a desculpa é apenas beber socialmente, mas qual seria o limite para beber socialmente? Os parâmetros mudam de acordo

com a vontade das pessoas e quando alguém não se encaixa nesse padrão é taxado como o chato, o certinho. Mas afinal, que mal há em tomar uma cervejinha de vez em quando? Desde que este hábito não prejudique a própria vida e principalmente a de outrem, nenhum problema. Entretanto, é a sua relação com o trânsito que torna esse problema ainda mais preocupante. Pinheiro em seu estudo nos afirma que o problema é grave:

O problema da embriaguez em acidentes de trânsito é realmente grave. As estatísticas não demonstram em que proporção real os acidentes são devidos em sua totalidade, ou em parte, aos efeitos do álcool sobre os motoristas e pedestres. Isso porque inúmeras circunstâncias ficam desconhecidas ou são escondidas, dadas as posições dos acidentados, dos indiciados, das partes enfim, denominando Roger Piret esse fato como a conspiração do silêncio. (PINHEIRO, 2001, p. 285)

Pinheiro (2001) ainda nos diz que a venda e o consumo irresponsável do álcool já causou e continua causando diversas tragédias em nossa sociedade. Desde sempre em nosso país a comercialização de álcool não é regrada de forma ideal. Até mesmo a aplicabilidade da Lei 8069/90, o Estatuto da Criança e do Adolescente (ECA), no que tange à proibição da venda ou indução de bebidas alcoólicas para menores de 18 anos, se mostra cada vez menos eficaz. E mesmo sendo um texto de 2001, estamos em 2014 e podemos fazer uma reflexão se essa realidade mudou ou continua igual.

4 HISTÓRICO DA LEGISLAÇÃO ACERCA DA EMBRIAGUEZ AO VOLANTE NO MUNDO E NO BRASIL

Segundo Silva (2006) a preocupação da sociedade no mundo com relação à embriaguez ao volante data de quase um século:

Os países escandinavos foram os primeiros a sentirem a necessidade de reprimir esta grave causa de insegurança no trânsito, que é a embriaguez ao volante. Desde fevereiro de 1926, a Noruega decidiu erigir em ilícito penal a ação de conduzir veículo automotor, sob a influência de bebida alcoólica, punindo-a com multa ou prisão até um ano, apreensão de carteira no mínimo por um ano e cassação caso ocorra reincidência na conduta. Desde então o exemplo foi seguido pela Finlândia, ainda no mesmo ano, depois pela Suécia, Dinamarca e daí por inúmeros países. (WALDYR, 1970, p. 51)

No Brasil, de acordo com Rizzardo (2007) também surgiu à necessidade da imposição de medidas mais severas para conter os motoristas irresponsáveis, embriagados que sob a quase certeza da impunidade, ceifavam a vida de muitas pessoas, quando não as deixavam com graves sequelas.

Assim o legislador brasileiro, sensível à evolução dos fatos sociais, aprova em 23 de setembro de 1997 o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), o qual finalmente em seu conteúdo destinou um Capítulo específico para tratar da seara penal, passando então a descrever como crime a conduta de dirigir veículo sob a influência de álcool ou de substância de efeitos análogos. Era a solução encontrada para o momento para tentar conter o crescimento da violência no trânsito que se perpetuava em virtude da carência de mecanismos ágeis para reprimir os condutores que, alcoolizados, acabavam cometendo grandes atrocidades (RIZZARDO, 2007, p. 607).

O Artigo 165 na forma originária no Código de Trânsito brasileiro em 1997 tinha a seguinte redação:

Art. 165 – Dirigir sob influência de álcool, em nível superior a 6 decigramas por litro de sangue, ou de qualquer substância entorpecente ou que determine dependência física ou química.
INFRAÇÃO: Gravíssima
PENALIDADE: Multa (5x) e suspensão do direito de dirigir
MEDIDA ADMINISTRATIVA: Retenção do veículo até apresentação de condutor habilitado e recolhimento do documento de habilitação.
(Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/19503.htm. Acesso em 11 Out. de 2014 às 16h 20 min.)

Segundo Maggio (2010), a alteração do texto original do caput do art.165 feita pela lei anterior (11.275/06) e, da mesma forma pela atual (11705/08), excluiu do texto a menção percentual de 6 decigramas de álcool por litro de sangue que era estabelecido para efeito da constatação dessa infração. O Autor nos diz que tal exclusão teve o objetivo, conforme o art. 276 do Código, também alterado pela nova lei, o de fazer com que, uma vez constatada qualquer quantidade de álcool ingerida pelo condutor ao dirigir, a este seja também aplicada à penalidade agora estabelecida no art. 165 com a nova lei, que é suspensão do direito de dirigir por 12 (doze) meses.

Uma importante medida que veio ao encontro desse pensamento de diminuição de acidentes e de mortes no trânsito, foi a promulgação, em 2008, da Lei Seca. Martins (2014) nos diz que assim que a lei entrou em vigor, houve vigilância acirrada nas rodovias nacionais utilizando-se bafômetros para detectar os índices alcoólicos. Entretanto, ela nos diz que essas medidas foram paulatinamente deixadas em segundo plano e o número de fiscalizações foi diminuindo, pairando a dúvida se as metas dessa Lei estavam sendo atingidas. Para a autora, a falta de fiscalização permanente, associada ao senso de impunidade, propiciou ao longo dos anos subsequentes ao início da lei, a reversão na tendência de queda no índice de acidentes; e a legislação de trânsito mais rígida é essencial para reduzir os acidentes, como evidenciado por ela em diversos países.

Segundo Salgado (2012), estudos relacionados aos acidentes de trânsito no Brasil afirmam que quase 90% (noventa por cento) estão relacionados ao comportamento dos usuários e o restante a outros diversos problemas como condições da via e falhas mecânicas. O autor ainda nos diz que, do percentual relacionado a comportamento, grande parte está relacionado ao mau hábito de beber e dirigir. E que a mudança na legislação para combater essa prática só veio em 20 de junho de 2008, quando foi promulgada a Lei 11.705 que alterou o Código de Trânsito Brasileiro e estabeleceu o que foi divulgado como tolerância zero, quanto à prática de dirigir sob efeito de álcool. A nova Lei estabeleceu a suspensão do direito de dirigir, a partir de uma concentração de 2 decigramas (dg) de álcool por litro de sangue (ou 0,1 mg de álcool por litro de ar expelido, no bafômetro). Neste caso, a Lei previa multa no valor de R\$ 955,00 (novecentos e cinquenta e cinco reais), perda da habilitação por 12 meses e anotação de 7 pontos na carteira (infração gravíssima). Para concentrações alcoólicas a partir de 6 dg/l (0,3 mg/l no bafômetro), a lei previa, ainda, a detenção do motorista que, processado criminalmente, pode pegar de seis meses a três anos de prisão.

Salgado (2012) nos diz ainda que com essa lei o Brasil tornava-se, então, um dos países com legislação mais severa, ficando atrás de poucos outros países como, por exemplo, o Japão, que define a concentração alcoólica em zero. A mudança já teria produzido efeitos, pois, segundo dado apurado por

ele através do Ministério da Saúde, em levantamento de 2010, houve queda, em média, de 6,2% (seis e dois décimos) nos índices de mortes no trânsito, em todo o país, um ano após a promulgação da "Lei Seca".

Martins (2014) afirma que com o intuito de corrigir os equívocos da legislação anterior, no final do ano de 2012 foi publicada a Lei nº 12760, e na parte operacional principalmente na aplicabilidade da lei ela trouxe consideráveis melhoras. A autora nos diz que a partir desta, o limite agora a ser considerado é de zero (tolerância zero), pois na prática o que ocorria era que ficava difícil estabelecer um limite seguro de consumo ao volante, ou seja, o limite mínimo antes definido, que era de 0,10, na prática em algumas pessoas não causava efeito algum, já em outras podia-se notar visualmente, o que tornava o trabalho dos agentes/policiais complicado. O valor da multa a ser imposta aos infratores foi aumentada consideravelmente, a legislação anterior estabelecia multa, infração gravíssima (cinco vezes) aos infratores, a atual prevê multa (dez vezes) e ainda o dobro na reincidência:

Art. 276. Qualquer concentração de álcool por litro de sangue ou por litro de ar alveolar sujeita o condutor às penalidades previstas no art. 165.

Art. 165. Dirigir sob a influência de álcool ou de qualquer outra substância psicoativa que determine dependência:

Infração - gravíssima;

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

Parágrafo único. Aplica-se em dobro a multa prevista no caput em caso de reincidência no período de até 12 (doze) meses.

(Disponível em:

http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2011-2014/2012/Lei/L12760.htm. Acesso em 12 d Out. de 2014 as 14h 20 min.)

Martins (2014) ainda afirma que outra grande mudança para melhor, desta atual legislação, foi a possibilidade de a forma de constatação da embriaguez agora poder ser feita por qualquer tipo de provas aceitas no direito, desta maneira, conforme art. 306, § 1o, II: imagens, sons e a simples constatação de um agente/policial feita em um termo de constatação pode ser utilizado para penalizar o infrator. Outro grande avanço foi que no Art. 307, § 3o, houve a mudança significativa da inversão do ônus da prova, agora cabe ao condutor provar que não está embriagado, o teste oferecido deve ser aceito pelo mesmo, pois sua simples recusa é considerada infração de trânsito,

incorrendo o infrator nas mesmas penalidades. Pois na pratica o que vinha ocorrendo era que muitos condutores se negavam a realizar o teste e o agente/policial não podia forçá-lo a realizar o teste:

Art. 306. Conduzir veículo automotor com capacidade psicomotora alterada em razão da influência de álcool ou de outra substância psicoativa que determine dependência: .

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

§ 1º As condutas previstas no caput serão constatadas por:

I - concentração igual ou superior a 6 decigramas de álcool por litro de sangue ou igual ou superior a 0,3 miligramas de álcool por litro de ar alveolar; ou

II - sinais que indiquem, na forma disciplinada pelo Contran, alteração da capacidade psicomotora.

§ 2º A verificação do disposto neste artigo poderá ser obtida mediante teste de alcoolemia, exame clínico, perícia, vídeo, prova testemunhal ou outros meios de prova em direito admitidos, observado o direito à contraprova.

§ 3º O Contran disporá sobre a equivalência entre os distintos testes de alcoolemia para efeito de caracterização do crime tipificado neste artigo.

(Disponível em:

http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2011-2014/2012/Lei/L12760.htm. Acesso em 12 d Out. de 2014 as 14h 20 min.)

Ainda segundo Martins (2014), apesar de a multa pela recusa, constante do § 3º do artigo 277, ter sido incorporada nos procedimentos de fiscalização de trânsito, pelos órgãos competentes, o autor entende que somente é possível punir alguém, pela infração de “dirigir sob influência de álcool” (art. 165), quando o condutor não se submeter aos exames de comprovação da embriaguez, mas estiverem presentes sinais que demonstrem a alteração de sua capacidade psicomotora; a mera recusa, sem estes sinais, não deveria ser unicamente o motivo de aplicação da multa. Os exames mencionados no artigo 277 estão detalhados na Resolução do CONTRAN nº 432/13 e podem ser assim resumidos: exame de sangue, teste de ar alveolar, exame clínico, constatação objetiva. São os seguintes os sinais de alteração da capacidade psicomotora, previstos na Resolução do CONTRAN nº 432/13: I – Quanto à aparência: sonolência, olhos vermelhos, vômito, soluços, desordem nas vestes, odor de álcool no hálito; II – Quanto à atitude: agressividade, arrogância, exaltação, ironia, falante, dispersão; III – Quanto à orientação: sabe onde está?

Saber a data e a hora? IV – Quanto à memória: sabe seu endereço? Lembra-se dos atos cometidos? V – Quanto à capacidade motora e verbal: dificuldade no equilíbrio, fala alterada. Como se vê, trata-se de uma análise extremamente subjetiva e que deveria ser melhorada, já que o § 2º, com a redação dada pela Lei nº 12.760/12, estabelece a competência do CONTRAN, para que indique quais são os sinais que efetivamente demonstram a alteração da capacidade psicomotora do condutor, o que vai muito além de aspectos relativos à vestimenta ou à atitude do averiguado, às vezes própria da sua personalidade:

Art. 277. O condutor de veículo automotor envolvido em acidente de trânsito ou que for alvo de fiscalização de trânsito poderá ser submetido a teste, exame clínico, perícia ou outro procedimento que, por meios técnicos ou científicos, na forma disciplinada pelo Contran, permita certificar influência de álcool ou outra substância psicoativa que determine dependência.

§ 2º A infração prevista no art. 165 também poderá ser caracterizada mediante imagem, vídeo, constatação de sinais que indiquem, na forma disciplinada pelo Contran, alteração da capacidade psicomotora ou produção de quaisquer outras provas em direito admitidas.

§ 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.

(Disponível em:

http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2011-2014/2012/Lei/L12760.htm. Acesso em 12 d Out. de 2014 as 14h 20 min.)

5 Lei Seca EM CAXIAS DO SUL

Segundo publicação do dia 06 de novembro de 2011 do Jornal Pioneiro, esse com sede na cidade de Caxias do Sul, cinco jovens tiveram um grave acidente na região central, próximo a Igreja de São Pelegrino, esse importante ponto turístico:

Lucas, 20 anos, Guilherme, 18, Maicon, 25, Charles, 26, e Luis Felipe, 17, estavam em um Templo, seguindo pela Avenida Itália, em direção ao Centro.

Às 6h15min, antes de acessar a Sinimbu, o carro bateu contra um poste e capotou. Martins e Viezzer morreram no local. Os outros três jovens foram levados ao Hospital Pompéia, mas Camargo não resistiu aos ferimentos e morreu às 8h40min deste domingo.

Medeiros e Rosa seguem internados, mas não correm risco de morte. (Disponível em: <http://pioneiro.clicrbs.com.br/rs/noticia/2011/11/tres-jovens-morrem-e-m-acidente-no-bairro-sao-pelegrino-na-area-central-de-caxias-do-sul-3552270.html>. Acesso em 10 d Out. de 2014 as 10h 40 min.)

Conforme outra reportagem do jornal Pioneiro, do dia 20 de dezembro de 2011, as autoridades de trânsito de Caxias do Sul resolveram após esse incidente que culminou com a morte dos três jovens, cujo condutor do veículo juntava três infrações gravíssimas: alcoolemia, velocidade e condutor não habilitado, tomar uma atitude e entrar de vez na “lei seca”, juntando forças:

A Força Tarefa é uma parceria entre a Secretaria Municipal de Trânsito, Transportes e Mobilidade com Brigada Militar, Polícia Civil, Polícia Rodoviária Estadual e Polícia Rodoviária Federal. — A força-tarefa influenciou positivamente nos acidentes nas rodovias estaduais que passam por Caxias. Constatamos 28% menos acidentes com lesões nas rodovias Estaduais — comemora o comandante do Grupo Rodoviário de Farroupilha, Marcelo Stassak. (<http://pioneiro.clicrbs.com.br/rs/geral/cidades/noticia/2013/11/forca-tarefa-no-transito-de-caxias-do-sul-comemora-dois-anos-4338597.html>. Acesso em 11 Out. de 2014 as 10h 40 min.)

Segundo dados buscados junto ao setor de estatística da Secretaria Municipal de Trânsito de Caxias do Sul, a qual forneceu dados estatísticos desde 2007, as mortes no trânsito da cidade estavam numa curva ascendente até o principio da operação.

No ano de 2007 tivemos na cidade de Caxias do Sul um total de 50 (cinquenta) mortes no trânsito uma média de 4,2 (quatro e dois décimos) mortes por mês. No ano de 2008 houve um acréscimo de 24% (vinte quatro por cento) nesses números totalizando 62 (sessenta e duas) mortes, contabilizando uma média mensal de 5,2 (cinco e dois décimos), ou seja, em apenas um ano pelo menos uma pessoa morreu a mais a cada mês. No ano de 2009 esse número ainda aumentou, ocorreram na cidade 63 (sessenta e três) mortes, um acréscimo de quase 2% (dois por cento), totalizando uma média mensal de 5,25 (cinco quartos decimais) de mortes.

Talvez o recuo no crescimento de mortes no trânsito tenha trazido uma falsa sensação de controle, porém no próximo ano, 2010, o crescimento voltou a ter índices altos: ocorreram 67 (sessenta e sete) mortes no total, um aumento de mais de 6% (seis por cento), sendo que a média mensal de mortes no

trânsito pulou para 5,6 (cinco e seis décimos).

No ano de 2011, ano do trágico acidente que deu fim a vida de três jovens, a média até novembro de mortes no trânsito mantinha-se na casa dos 5,5 (cinco e meio), com uma grande possibilidade de crescimento, pois em todos os anos anteriores o mês de dezembro era o que apresentava maior número de ocorrências fatais sendo 8 (oito) mortes nos anos de 2007, 2009 e 2010 e 9 (nove) mortes nos anos de 2008, 2010. Se considerarmos a média mensal do primeiro ano para o último houve um aumento de 31% no número de mortes em apenas 5 (cinco) anos.

Já no primeiro mês de atividade da Força Tarefa no trânsito de Caxias do Sul, o número de mortes foi significativamente inferior, ocorreram 2 (duas) mortes em dezembro de 2011, se considerarmos o mesmo mês no ano anterior houve uma redução de 77% (setenta e sete por cento) no número de mortes. O ano fechou com um total de 61 (sessenta e uma) mortes, um percentual 9% (nove por cento) menor que o ano anterior, sendo sua média mensal de óbitos de 5,1 (cinco e um décimo).

No ano de 2012 houve um total de 55 (cinquenta e cinco) mortes no trânsito da cidade, uma diminuição de 10%, reduzindo a média mensal para 4,6 (quatro e seis décimos). No ano de 2013, a queda no número de mortes deu uma estagnada sendo que ocorreram 54 (cinquenta e quatro) mortes, queda de um pouco menos de 2% (dois por cento), sendo que a média mensal baixou para 4,5 (quatro e meio) mortes.

Em reportagem no site da Rádio São Francisco em 19 de novembro de 2013, as autoridades comemoram os resultados da Força Tarefa:

A apresentação de dados não poderia revelar nada de diferente. As blitz integradas reduziram em dois anos, o número de acidentes em Caxias do Sul. O relatório foi apresentado na tarde desta terça-feira, no Salão Nobre da Prefeitura Municipal, e revelou a menor média de acidentes de trânsito com lesões, no perímetro urbano, dos últimos quatro anos. A Força Tarefa integrada pela Fiscalização de Trânsito, 12º Batalhão da Polícia Militar, Polícia Rodoviária Estadual, Polícia Rodoviária Federal, desde novembro de 2011 até novembro deste ano abordou mais de 53 mil veículos, destes 2.967 motoristas foram pegos sob influência de álcool e 3.949 veículos foram recolhidos para regularização.

O comandante do 12º BPM, Jorge Emerson Ribas, também comemorou os números apresentados.

- Há uma estabilidade também nos números de acidentes com mortes, mas o maior ganho nosso realmente foi a redução no número de acidentes, apontou.

Já o comandante do Comando Rodoviário da Brigada Militar de Farroupilha, Sargento Marcelo Stassak, destacou que a Força-tarefa foi tão positiva que está ultrapassando os limites de Caxias.

- Nos 30 km que fiscalizamos, 23 km da RS-122 e 7 km da Rota do Sol houve uma redução de 28% nos acidentes com lesões e 30% nos acidentes com óbitos. Essa é a função dessa união de esforços que está tendo um reflexo regional. Eu sou testemunha, pois acompanho o trabalho de todos os municípios da Serra, declarou.

Os dados foram complementados pelo inspetor Leandro Baía, comandante da 5ª Delegacia da Polícia Rodoviária Federal. Ele falou apenas da BR-116 também na área urbana da cidade.

- Reduzimos de 97 entre 2011 e 2012 para 60 entre 2012 e 2013, disse.

O Prefeito Alceu Barbosa Velho, destacou a união de esforços de todos, do trabalho conjunto, para os números satisfatórios apontados no relatório.

- Tudo isso é feito a muitas mãos, nenhum órgão sozinho alcançaria esse objetivo. Temos que continuar trabalhando coletivamente, assim seremos grandes. "Independente do governo, a força-tarefa vai continuar porque é uma ação que veio para ficar", afirmou. (Disponível em:

<http://radio1010.com.br/noticias/blitzda-forcatarefa-no-transito-reduz-numero-de-acidentes-796>. Acesso em 09 Out. de 2014 as 9h 32 min).

No ano de 2014, com dados contabilizados até o mês de setembro, ocorreram 42 (quarenta e duas mortes), média mensal de 4,7 mortes. Pela primeira vez desde o começo da operação houve um aumento no número de mortes, sendo esse percentualmente de 4% (quatro por cento).

Se considerarmos desde o pico, em novembro de 2011, quando começou a Força Tarefa, até a média mensal desse ano atual, houve uma redução de 15% (quinze por cento) no número de mortes.

Segundo matéria Jornal Pioneiro (2014) após quase três anos de operação. A Prefeitura Municipal, junto com as demais corporações que integram a Força Tarefa do trânsito da cidade de Caxias do Sul, reforçam que os principais objetivos da operação estão sendo realizados. Sendo que salienta que o principal deles é retirar os maus condutores de circulação da cidade.

Os dados obtidos juntos com o setor de estatística da Cidade de Caxias do Sul são impressionantes. No primeiro ano de operação, de novembro de 2011 até novembro de 2012, foram abordados 32.997 (trinta e dois mil novecentos e noventa e sete veículos), sendo que desses 1.317 (um mil trezentos e dezessete) foram autuados por dirigir sobre influência de álcool, artigo 165 do CTB. Esses condutores assopraram o bafômetro e esse acusou mais de 0,14 miligramas de álcool por litro de sangue, pois nessa época, já

considerando o limite da lei 11.705, que era de 0,10 miligramas de álcool por litro de sangue, mais a margem de erro que estipula o INMETRO (Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia), de 0,04 mg/l, o condutor era considerado embriagado, enquadrado no artigo 165 do CTB. Levando em conta o número de veículos abordados, podemos afirmar que 4% (quatro por cento) dos condutores foram enquadrados na modalidade administrativa: R\$ 955,00 (novecentos e cinquenta e cinco reais), 7 (sete) pontos na carteira (infração gravíssima) e normalmente 1(um) ano de suspensão.

Temos que levar em consideração que, nesse primeiro ano de operação, os condutores que apresentavam nível de alcoolemia até 0,14mg/l eram liberados sem nenhum tipo de punição. Por isso podemos afirmar que o número seria muito maior se a lei 12.760/12, que entrou em vigor no final desse período, a qual deu uma tolerância zero, já estivesse valendo, sendo que a margem de erro do INMETRO de 0,04mg/l segue igual em todo período.

Fazendo uma entrevista de maneira informal com um fiscal de trânsito, que trabalha diretamente nas blitz, esse afirmou que antes da tolerância mudar para zero, grande parte dos condutores, mesmo após ter bebido continuavam conduzindo e eram liberados após soprar e dar menos de 0,14mg/l, confirmando a teoria que nesse primeiro ano de Força Tarefa o número de condutores autuados administrativamente seria muito maior.

Em relação ao número de condutores que assopraram o bafômetro e esse acusou mais de 0,34mg por litro de sangue, o que configura crime de trânsito, no primeiro ano de força tarefa, de novembro de 2011 até novembro de 2012, temos o incrível número de 443 (quatrocentos e quarenta e três), sendo em sua maioria homens de 18 (dezoito) a 25 (vinte cinco) anos de idade. Foi dada voz de prisão a esses condutores, eles foram encaminhados ao distrito de polícia, ali foi estipulada fiança aos que não tinham antecedentes criminais. Segundo o fiscal de trânsito, além de pagar fiança os condutores tem que conseguir assinatura de um advogado, o delegado normalmente estipula o prazo de duas horas, não conseguindo o numerário e o advogado o infrator é encaminhado ao presídio municipal. Embriaguez crime representa 1,3% das abordagens totais. Juntos os dois casos de “165”, administrativo e criminal somam 5,3% das abordagens no período.

No segundo ano, novembro de 2012 a novembro de 2013, temos uma redução de 39% no número de abordagens, o que revela uma tendência, conforme afirmava Martins (2014) no primeiro momento é feita uma grande operação, mas com o tempo vai esmorecendo. Foi um total de 20.208 (vinte mil duzentos e oito) condutores parados. Desses, já com tolerância zero, foram enquadrados no artigo 165 administrativo, 943 (novecentos e quarenta e três) infratores, um total de 4,6% (quatro e seis décimos por cento), sendo impossível a comparação com o ano anterior, pois foram usados critérios diferentes. Em relação ao crime, 264 (duzentos e sessenta e quatro) condutores conduzidos à delegacia, o que manteve o percentual do ano anterior de 1,3% (um e três décimos por cento).

Já no terceiro ano da força tarefa, ano novembro de 2013 aos dias atuais, ainda faltando um mês para ser completo um ano inteiro de operação, houve um total de 10.107 (dez mil cento e sete) abordagens, já em números proporcionais ao número menor de meses, houve uma redução de 45% (quarenta e cinco por cento) no número de condutores parados nas blitz, se compararmos com o primeiro ano, essa redução alcança o total de 67% (sessenta e sete por cento). O número de condutores acima de 0,04 mg/l até 0,34 mg/l foi de 694 (seiscentos e noventa e quatro), o que representa 6,9% dos condutores abordados, um aumento de 50%, o que nos mostra que por mesmo depois de dois anos, os condutores não apresentam uma consciência em relação álcool e bebida. Em relação a quem ultrapassou 0,34mg/l ao assoprar o bafômetro, alcançou o número de 153 (cento e cinquenta e três) condutores, 1,5% (um e meio por cento) do total de abordados, o que representa um aumento de 13% (treze por cento).

Isso demonstra que proporcionalmente a queda no número de abordagens, o número de condutores embriagados vem aumentando, mesmo com as pessoas mais acostumadas, habituadas a fiscalização.

Em números totais destacamos que das 63.312 (sessenta e três mil trezentos e doze) abordagens, 2.954 (dois mil novecentos e cinquenta e quatro) apresentaram condutores embriagados até o limite administrativo, 4,7% (quatro e sete décimos por cento) e crime 860 (oitocentos e sessenta) condutores, 1,35% (um e trinta e cinco centésimos por cento). Totalizando

mais de 6% (seis por cento) os dois juntos.

6 Considerações Finais

Conclui-se, que com a imposição, na legislação de trânsito brasileira, de limites ao teor de álcool permitido no sangue dos condutores - medida semelhante aplicada em ordem mundial - é eficiente na prevenção da associação entre álcool e direção. Porém, não deve ser a única. Segundo a Organização Mundial da Saúde e as nações Unidas, outras medidas devem somar-se a essa: o monitoramento através de pesquisa (randomizada e com teste de etilômetro), a contínua fiscalização pelas autoridades de trânsito (principalmente nos horários e locais com maior prevalência), a ágil aplicação das medidas de punição, restrições maiores para condutores novatos e a instalação de sistemas de bloqueio da ignição dos veículos em caso de alcoolemia positiva. Além de um grande esforço na área da educação no trânsito, pois é de pequeno que se aprende. Deve crescer, para o condutor dirigindo sob efeito de álcool, o sentimento de que poderá ser apanhado e que sua punição virá de maneira rápida, não só no aspecto pecuniário, mas também na esfera penal. Espera-se que, colocando essas medidas em prática, seja estabelecido um sistema eficiente de controle e redução do "beber e dirigir", favorecendo o surgimento de uma cultura de "somente vou por a mão no volante quando estiver sóbrio".

O presente estudo apresenta, ainda, um importante avanço em relação ao "beber e dirigir", com a utilização de tecnologia recomendada internacionalmente, para a realização do levantamento da conduta de dirigir sob efeito de álcool em uma importante cidade do país, segundo dados da Secretaria Municipal de Trânsito, Caxias do Sul é a 35^a(trigésima quinta) cidade com maior número de veículos e condutores do país. A metodologia dos postos de checagem da sobriedade, com uso do bafômetro, demonstra ser aplicável para políticas voltadas para o álcool e o trânsito, podendo ser replicada em quaisquer localidades, como efetivo instrumento de controle e prevenção desta conduta.

Outra questão importante que o presente trabalho revelou foi a

diminuição gradual que aconteceu na cidade de Caxias do Sul no número de abordagens, desde o principio da operação, o que acabou por ser apontado como uma tendência nesse tipo de operação. Também mostrou que foi preciso uma tragédia para que os responsáveis tomassem alguma medida e que com o tempo a repressão vai perdendo espaço, mesmo que as blitz continuem estão em menor número e vemos que a percentagem de condutores embriagados aumentou, como ideal teríamos que ter um aumento também na repreensão a esse dado.

O fim das mortes no trânsito relacionado com embriaguez no volante não depende apenas de ter uma lei rígida, forte fiscalização, mas de um conjunto de fatores que juntos sim, vão trazer um enorme resultado. O mais importante de todos é a conscientização das pessoas e nisso o único caminho possível é a educação de qualidade voltada para o tema.

7 REFERÊNCIAS

Brasil. **Código de Trânsito Brasileiro, Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997.** Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l9503.htm. Acesso em 11Out. de 2014 as 16h 20 min.

Brasil. **Departamento Nacional de Trânsito. Anuário Estatístico de Acidentes de Trânsito.** Renaest; 2006

Brasil. **[Lei nº 11.275 de 07 de Fevereiro de 2006](#)** .Altera a redação dos arts. 165, 277 e 302 da Lei no 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro. Disponível em: <http://www.jusbrasil.com.br/topicos/10881403/lei-n-11275-de-07-de-fevereiro-de-2006>. Acesso em 13 d Out. de 2014 as 14h 20 min.

Brasil. **[Lei Nº 12.760, de 20 de dezembro de 2012](#)**. Altera a Lei no 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2011-2014/2012/Lei/L12760.htm. Acesso em 12 d Out. de 2014 as 14h 20 min.

Brasil. **[Lei Nº 11.705, de 19 de junho de 2008](#)**. Altera a Lei no 9.503, de 23 de setembro de 1997, que 'institui o Código de Trânsito Brasileiro', e 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, nos termos do § 4o do art. 220 da Constituição Federal, para inibir o consumo de bebida alcoólica por condutor de veículo

automotor, e dá outras providências. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2008/lei/l11705.htm. Acesso em 12 d Out. de 2014 as 14h 20 min.

MARTINS, Regina Helena Garcia **A lei seca cumpriu sua meta em reduzir acidentes relacionados à ingestão excessiva de álcool?**. Rev. Col. Bras. Cir. [online]. 2013, vol.40, n.6 [cited 2014-10-19], pp. 438-442 . Available from: <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0100-6991201300060003&lng=en&nrm=iso>. ISSN 0100-6991. <http://dx.doi.org/10.1590/S0100-69912013000600003>.

PINHEIRO, Geraldo de Faria Lemos. **Código de trânsito brasileiro interpretado**. 2. ed. São Paulo: Editora Juarez de Oliveira, 2001

RIZZARDO, Arnaldo. **Comentários ao Código de Trânsito Brasileiro**. Editora Revista dos Tribunais. 6. ed. rev. atual. e ampl. São Paulo. 2007.

SALGADO, Rogério de Souza. **O impacto da "Lei Seca" sobre o beber e dirigir em Belo Horizonte/MG**. Ciênc. saúde coletiva [online]. 2012, vol.17, n.4 [cited 2014-10-19], pp. 971-976. Available from: <http://www.scielo.org/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1413-8123201200400019&lng=en&nrm=iso>. ISSN 1413-8123. <http://dx.doi.org/10.1590/S1413-81232012000400019>.

SILVA, Waldyr. **Embriaguez ao volante pode ter outras provas além do bafômetro**. Disponível em: <http://blogdowaldyr.blogspot.com.br/2012/06/embriaguez-ao-volante-pode-ter-outras.html>. Acesso em 11 d Out. de 2014 as 10h 40 min.

_____. **Três jovens morrem em acidente no bairro São Pelegrino, na área central de Caxias do Sul**. Disponível em: <http://pioneiro.clicrbs.com.br/rs/noticia/2011/11/tres-jovens-morrem-em-acidente-no-bairro-sao-pelegrino-na-area-central-de-caxias-do-sul-3552270.html>. Acesso em 10 Out. de 2014 as 10h 40 min.

_____. **Força-Tarefa no Trânsito de Caxias do Sul comemora dois anos**. Disponível em: <http://pioneiro.clicrbs.com.br/rs/geral/cidades/noticia/2013/11/forca-tarefa-no-transito-de-caxias-do-sul-comemora-dois-anos-4338597.html>. Acesso em 11 Out. de 2014 as 10h 40 min.

_____. **Blitz da Força-Tarefa no Trânsito Reduz Número de Acidentes**. Disponível em: <http://radio1010.com.br/noticias/blitzda-forcatarefa-no-transito-reduz-numero-de-acidentes-796>. Acesso em 09 Out. de 2014 as 9h 32 min.

