

UNIVERSIDADE FEDERAL DO MARANHÃO
CENTRO DE CIÊNCIAS HUMANAS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM CIÊNCIAS SOCIAIS

JOSÉ WELLINGTON DE OLIVEIRA SILVA

Análise da influência da “Lei Seca” em São Luís - MA.

São Luís - MA

2019

JOSÉ WELLINGTON DE OLIVEIRA SILVA

Análise da influência da “Lei Seca” em São Luís - MA.

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Ciências Sociais da Universidade Federal do Maranhão, como requisito para obtenção do título de Mestre em Ciências Sociais.

Orientador: Professor Dr. José O. Alcântara Júnior

São Luís - MA

2019

JOSÉ WELLINGTON DE OLIVEIRA SILVA

Análise da influência da “Lei Seca” em São Luís - MA.

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Ciências Sociais da Universidade Federal do Maranhão, como requisito para obtenção do título de Mestre em Ciências Sociais.

Orientador: Professor Dr. José O. Alcântara Júnior

Aprovada em: 30 de agosto de 2019

BANCA EXAMINADORA

Prof. Dr. José O. Alcântara Júnior (Orientador – UFMA)
Programa de Pós-Graduação em Ciências Sociais

Prof. Dr. Paulo Fernandes Keller (UFMA)
Programa de Pós-Graduação em Ciências Sociais

Prof.^a Dr.^a Anne Caroline Nava Lopes (UFMA)
Coordenação do Curso de Licenciatura em Ciências Humanas / (UFMA Pinheiro)

Marchinha da Lei Seca

Tião Simpatia

Cana no engenho dá cachaça
Cachaça no volante agora é cana
Cana no engenho dá cachaça
Cachaça no volante agora é cana

Se dirigir não beba
Se beber não dirija
Amigo não insista
A lei agora é rígida.

É a lei seca que chegou para ficar
No teste do bafômetro se você não passar
Poderá ser autuado em flagrante
Bebida no volante, não deu certo e nem vai dar

Eu vou beber
Eu vou brincar
Mas dirigir embriagado nem pensar
Eu vou beber
Eu vou brincar
Peço a mulher pra dirigir no meu lugar.

Eu vou beber
Eu vou brincar
Mas se a “patroa” não quiser me acompanhar
Tem nada não, eu vou chamar
Uma “perua” para casa me levar.

RESUMO

Esta dissertação apresenta uma análise sociológica sobre as implicações da entrada em vigor da “Lei Seca” em relação ao hábito de dirigir após a ingestão de bebidas alcoólicas em São Luís - MA. Os acidentes de trânsito no Brasil são responsáveis por milhares de mortes todos os anos e a ingestão de bebidas alcoólicas antes de dirigir é um dos fatores de risco determinantes para a ocorrência de tais acidentes. Se por um lado o país se destaca por elevado número de mortes provocadas por acidentes de trânsito, por outro adota uma postura importante quando se trata da aprovação de leis que buscam aumentar a segurança no trânsito. A “Lei Seca”, em vigor há mais de dez anos no Brasil, surgiu a partir da necessidade de mudança de um hábito perigoso adotado por parte significativa dos condutores de veículos automotores no país: a condução desses veículos após a ingestão de bebidas alcoólicas. De acordo com dados do Ministério da Saúde (BRASIL, 2016), o endurecimento da legislação de trânsito tem surtido efeito, já que no período de 2012 a 2015 houve uma redução de 21,5% dos motoristas das capitais brasileiras que admitiram dirigir após o consumo de álcool. Por meio da pesquisa foi possível constatar que ainda é comum muitas pessoas considerarem seguro dirigir após a ingestão de bebidas alcoólicas na capital maranhense. Ao conversar com frequentadores de ambientes que comercializam bebidas alcoólicas, observei que eles têm forte resistência à ideia de deixarem seus veículos em casa quando saem para ingerir bebidas alcoólicas e que estão mais preocupados com as punições que receberão caso sejam flagrados dirigindo alcoolizados do que com os riscos de envolvimento em acidentes de trânsito.

PALAVRAS-CHAVE: trânsito; Lei Seca; bebidas alcoólicas.

RÉSUMÉ

Cet travail présente une analyse sociologique des implications de l'entrée en vigueur du "Lei Seca" en ce qui concerne la conduite après la consommation d'alcool à São Luís - MA. Les accidents de la route au Brésil sont responsables de milliers de décès chaque année et la consommation d'alcool avant de conduire est l'un des facteurs de risque déterminants de ces accidents. Bien que le pays se distingue par son nombre élevé de décès dus à des accidents de la route, il adopte une position importante en ce qui concerne l'adoption de lois visant à accroître la sécurité routière. La "Lei Seca", en vigueur depuis plus de dix ans au Brésil, découle de la nécessité de changer une habitude dangereuse adoptée par une partie significative des véhicules à moteur du pays: conduire ces véhicules après avoir consommé de l'alcool. Selon des données du Ministère de la Santé (BRÉSIL, 2016), le durcissement de la législation sur la circulation a eu un effet, puisqu'au cours de la période 2012-2015, il a eu une réduction de 21,5% des conducteurs des capitales brésiliennes qui ont admis avoir conduit après consommation d'alcool. Des recherches ont révélé qu'il est encore courant que de nombreuses personnes considèrent qu'il est prudent de conduire après avoir consommé de l'alcool dans la capitale du Maranhão. En discutant avec des buveurs, j'ai remarqué qu'ils résistaient fortement à l'idée de laisser leur véhicule à la maison quand ils sortaient pour boire de l'alcool et qu'ils étaient plus préoccupés par les punitions qu'ils recevraient s'ils étaient pris en état d'ivresse que des risques d'implication dans des accidents de la route.

MOTS-CLÉS: transit; Lei Seca; boissons alcoolisées.

LISTA DE GRÁFICOS, TABELAS E IMAGENS

GRÁFICOS

Gráfico 1: Taxa de mortes por acidentes de trânsito no Brasil (1998-2016).....	31
Gráfico 2: Óbitos por acidentes de transporte no Maranhão (1996-2017).....	33
Gráfico 3: Acidentes e mortes no trânsito no Brasil (2008-2016).....	34
Gráfico 4: Porcentagem de pessoas que declararam ter dirigido logo após a ingestão de bebidas alcoólicas por unidade da federação - 2013.	36
Gráfico 5: Proporção de pessoas com 18 anos ou mais de idade que ingeriram bebidas alcoólicas e dirigiram logo em seguida segundo capitais. PNS, Brasil, 2013.	38
Gráfico 6: Mortes por acidentes de trânsito no Brasil: taxa por 100 mil habitantes.	48
Gráfico 7: Percentual de infrações por dirigir sob a influência de álcool ou de qualquer substância entorpecente ou que determine dependência física ou psíquica em relação ao total de infrações registradas por ano.	71

TABELAS

Tabela 1: acidentes e mortes no trânsito brasileiro (1979-2017).....	29
Tabela 2: Óbitos por acidentes de transporte por sexo e ano do óbito no Maranhão de 1996 a 2017.	32
Tabela 3: Proporção de pessoas com 18 anos ou mais de idade que ingeriram bebidas alcoólicas e dirigiram logo em seguida por sexo segundo capitais. PNS, Brasil, 2013.	37
Tabela 4: Efeitos da presença de álcool no sangue.	43
Tabela 5: Ações Educativas "Lei Seca" realizadas pelo Detran/MA (2015-2016)	74
Tabela 6: Blitz educativas realizadas pelo Detran/MA (2015-2018)	74
Tabela 7: Frota de veículos e quantidade de condutores habilitados no Maranhão e São Luís/MA (2015-2018).....	75
Tabela 8: AITS's lavrados por condução sem habilitação.	75
Tabela 9: Quantidade de Operações de fiscalização da "Lei Seca" realizadas pelo BPRv (2016-2018)	77
Tabela 10: Autos de Infração de Trânsito Lavrados por alcoolemia – 2016-2018	78
Tabela 11: Relação entre o número de condutores abordados e autos de infração de trânsito lavrados por alcoolemia 2016-2018	79
Tabela 12: Medidas tomadas em relação aos condutores flagrados dirigindo alcoolizados	79
Tabela 13: Relação entre o número de condutores abordados e os que aceitaram realizar o teste do etilômetro e os que recusaram.....	80
Tabela 14: Relação entre o número de condutores que aceitaram realizar o teste do etilômetro e o resultado	81
Tabela 15: Relação entre o número de condutores que recusaram realizar o teste do etilômetro e TCACP	84
Tabela 16: Relação entre a frota circulante e o número de veículos abordados.....	84

IMAGENS

Figura 1: Mapa das áreas de realização das observações diretas.	26
Figura 2: Educadora do Detran/MA distribui material sobre a "Lei Seca".....	73
Figura 3: Policiais militares do BPRv realizam blitz de fiscalização da Lei Seca.	76

LISTA DE ABREVIATURAS OU SIGLAS

ABRAMET – Associação Brasileira de Medicina de Tráfego
ABRASEL – Associação Brasileira de Restaurantes e Empresas de Entretenimento
ADI - Ação Direta de Inconstitucionalidade
AITS's – Autos de Infração de Trânsito
BPE – Beber Pesado Episódico
BPRv – Batalhão de Polícia Rodoviária do Maranhão
CAS – Concentração de Álcool no Sangue
CISA – Centro de Informações sobre Saúde e Álcool
CNH – Carteira Nacional de Habilitação
CONTRAN – Conselho Nacional de Trânsito
CPRv – Companhia de Polícia Militar Rodoviária Independente do Maranhão
CTB – Código de Trânsito Brasileiro
DATASUS – Departamento de Informática do Sistema Único de Saúde
DENATRAN – Departamento Nacional de Trânsito
DETRAN/MA – Departamento Estadual de Trânsito do Maranhão
DPE – Defensoria Pública Estadual do Maranhão
DPVAT - Danos Pessoais Causados por Veículos Automotores de Vias Terrestres
DNIT – Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes
IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
IPEA – Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada
KM - Quilômetro
MP – Medida Provisória
OAB – Ordem dos Advogados do Brasil
OMS – Organização Mundial de Saúde
PM/MA – Polícia Militar do Maranhão
PNS 2013 – Pesquisa Nacional de Saúde 2013
PRF – Polícia Rodoviária Federal
RENAVAN – Sistema de Registro Nacional de Veículos Automotores
SAMU – Serviço Móvel de Urgência
SMTT – Secretaria Municipal de Trânsito e Transportes de São Luís
SNT – Sistema Nacional de Trânsito
STF – Supremo Tribunal Federal

TCACP – Termo de Constatação de Alteração da Capacidade Psicomotora

VIGITEL – Vigilância de Fatores de Risco e Proteção para Doenças Crônicas por
Inquérito Telefônico

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO.....	11
METODOLOGIA.....	21
CAPÍTULO I – Em busca de um trânsito seguro: a legislação de trânsito brasileira e sua recepção.....	29
CAPÍTULO II: Fiscalização do cumprimento da “Lei Seca” em São Luís/MA.....	70
CAPÍTULO III: “Sair sem o meu carro?! Nem pensar!”	85
CONSIDERAÇÕES FINAIS	97
REFERÊNCIAS	100
ANEXOS	107

INTRODUÇÃO

A presente pesquisa apresenta uma análise sociológica sobre as implicações da entrada em vigor da “Lei Seca” em relação à condução de veículos por pessoas que ingeriram bebidas alcoólicas em São Luís/MA. Ela é resultado dos estudos desenvolvidos sobre a mobilidade urbana a partir da minha inserção no Grupo de Estudos e Pesquisas das Formas Sociais, coordenado pelo Prof. Dr. José O. Alcântara Júnior. A partir desses estudos e das observações realizadas enquanto frequentava bares e similares no período noturno, surgiu o desejo de produzir uma pesquisa que analisasse a relação entre a condução de veículos automotores e a ingestão de bebidas alcoólicas na capital maranhense e sobre os efeitos “da Lei Seca” para esse tipo de comportamento no período de 2008 a 2018.

É importante frisar que o estudo sobre o trânsito das cidades estava tradicionalmente ligado às áreas técnicas do conhecimento, como as engenharias, mas neste trabalho analisamos o trânsito através de “suas características sociais e políticas, em termos de disputa pelo espaço, feita por atores diferenciados, com interesses e necessidades mutáveis e conflitantes” (VASCONCELLOS, 1999: 8). Faremos ainda uma análise do aspecto cultural do uso dos veículos como objetos que, em certa medida, são utilizados não só como meios de transporte, mas também como símbolo da situação financeira do indivíduo, como destaca Schmitz (2010): “pensar no significado que conduzir um veículo tem na vida das pessoas como também no significado de se ter um automóvel. Na sociedade atual, ter um carro pode ser sinônimo de status e sucesso” (SCHMITZ apud LOPES, 2018: 16).

Em relação às questões urbanas, área na qual se inserem os estudos sobre a mobilidade, Manuel Castells (1983) afirma que

[...] as ‘ciências sociais’ são especialmente pobres em análises sobre a questão, devido à íntima relação que elas mantêm com as ideologias explicativas da evolução social, e ao papel estratégico desempenhado por estas ideologias nos mecanismos de integração social (CASTELLS, 1983: 28).

E, que por esse motivo a matéria-prima da sociologia urbana se caracteriza por

Dito isto, a pobreza do trabalho propriamente teórico sobre os problemas conotados pela ideologia urbana obriga a tomar como matéria-prima fundamental, por um lado, a massa de ‘pesquisas’ acumuladas pela ‘sociologia

urbana’, e por outro, toda uma série de situações e de processos identificados como ‘urbanos’ na prática social.

No que diz respeito à sociologia urbana, ela é, de fato, o ‘fundamento científico’ (e não social) de inúmeros discursos ideológicos que ampliam, combinam e adaptam teses e dados acumulados pelos investigadores. Também, mesmo se tratando de um campo com forte predomínio ideológico, de vez em quando aparecem análises, descrições, observações de situações concretas que ajudam a seguir uma pista específica dos temas tratados nesta tradição, e questões percebidas como urbanas na sociologia espontânea dos assuntos (CASTELLS, 1983: 28).

A pobreza do trabalho teórico da sociologia urbana citada por Castells tem ligação com o fato de que, no caso brasileiro, a questão do trânsito fosse tradicionalmente estudada principalmente a partir do viés tecnicista. Isso se deve ao fato da existência de três áreas básicas dos estudos relativos à circulação urbana, que são as seguintes:

[...] planejamento urbano – tem como função definir as formas como o solo será ocupado e usado e o tipo e características gerais da infra-estrutura; planejamento de transportes – detalha os sistemas de transporte de pessoas e mercadorias; engenharia de tráfego – se encarrega de ordenar a circulação no espaço dado (VASCONCELLOS, 1999: 17).

Dessa forma, o conhecimento produzido sobre esse viés tem como principal característica ver a circulação urbana “como um ‘dado’, um resultado real das atividades humanas ocorridas na cidade, sem a necessidade de análise mais profunda sobre a natureza destas atividades e sua relação com o tráfego” (VASCONCELLOS, 1999: 42). O que se quer destacar é que as pesquisas realizadas nas áreas de planejamento urbano, planejamento de transportes e engenharia de tráfego, denominada aqui de tradição tecnicista, não levam em consideração os aspectos sociais do trânsito, pois o vê apenas como um resultado das atividades desenvolvidas pelos indivíduos, não levando em consideração os diferentes grupos sociais envolvidos nessas ações e nem os seus diferentes interesses e necessidades.

Para a tradição tecnicista da produção de conhecimento sobre a circulação urbana - representada pelo planejamento urbano e de transportes e pela engenharia de tráfego - as pessoas desempenham papéis fixos e imutáveis e, conseqüentemente, os indivíduos que os assumem têm também interesses fixos e imutáveis. Esse postulado é o contrário da proposta elaborada pela visão sociológica da circulação urbana, representada no Brasil, pelos estudos de Alcântara Júnior (2011 e 2018) e Vasconcellos (1998 e 1999), entre outros. Este último teórico afirma que as especificidades da circulação e dos seus participantes fazem com que não existam papéis fixos e, sim, pessoas que podem assumir

qualquer um dos papéis (motorista, pedestre, ciclista, motorista de ônibus, passageiro, etc.) e que existe a constante troca desses papéis tanto durante o dia como em um mesmo deslocamento.

Vasconcellos (1999) enfatiza que, como os papéis são transitórios, “os interesses e necessidades” dos indivíduos também estão em constante processo de mudança. Outro ponto interessante é que Vasconcellos ressalta que “deve-se considerar as diferenças sociais, políticas e econômicas entre os atores no trânsito, principalmente no tocante às suas possibilidades reais de acesso aos meios de transporte” (VASCONCELLOS, 1999: 49), para podermos entender as formas como os atores sociais interagem no trânsito e o que os leva aos momentos de conflito.

Na pesquisa entendo o conceito de trânsito como sendo “o conjunto de todos os deslocamentos diários, feitos pelas calçadas e vias da cidade, e que aparece nas ruas na forma de movimentação geral de pedestres e veículos” (VASCONCELOS, 1998: 11). Também considero importante a definição técnica do Código de Trânsito Brasileiro, Lei N° 9.503, de 23 de setembro de 1997, que apresenta o conceito de trânsito como sendo “a utilização das vias por pessoas, veículos e animais, isolados ou em grupos, conduzidos ou não, para fins de circulação, parada, estacionamento e operação de carga e descarga” (CTB, Lei N° 9.503, de 23 de setembro de 1997. Art. 1º, Parágrafo Primeiro). Enquanto a primeira definição focaliza principalmente a questão do movimento, a segunda apresenta uma visão geral sobre todas as dimensões do trânsito tais como parada e estacionamento, ou seja, não o vê apenas pela ótica da movimentação. A partir disto, afirmo que na análise desenvolvida levei em consideração as características do trânsito citadas nas duas definições acima.

O trânsito e a mobilidade de forma geral ganham novas conotações na virada do século XIX para o XX, quando os habitantes das cidades passam por processos de hiper estimulação de seus sentidos.

Teóricos como Georg Simmel e Walter Benjamin, entre outros, estavam atentos para a dinâmica desse fenômeno e criaram, segundo Singer (2001), a “concepção neurológica da modernidade” por afirmarem que “a modernidade também tem que ser entendida como um registro da experiência subjetiva fundamentalmente distinto,

caracterizado pelos choques físicos e perceptivos do ambiente urbano moderno” (SINGER, 2001: 116).

Para Singer, “as cidades, é claro, sempre foram movimentadas, mas nunca haviam sido tão movimentadas quanto se tornaram logo antes da virada do século”. Ele afirma que, entre outros elementos, “a proliferação dos sinais e a nova densidade e complexidade do trânsito das ruas tornaram a cidade um ambiente muito mais abarrotado, caótico e estimulante do que jamais havia sido no passado” (SINGER, 2001: 117).

Dessa forma o estilo de vida dos habitantes das cidades passa a ter como principais características o caos, a velocidade e a fragmentação. Estes elementos resultam, principalmente, das “novas formas de transporte rápido”, da “turbulência sem precedentes do tráfego” e dos “sinais de trânsito” que produzem a intensificação da estimulação sensorial dos indivíduos (SIMMEL, 2005). Essas transformações, que aconteceram na Europa na virada do século XIX para o XX, são sentidas em São Luís no início da segunda década do século XX, como pode ser visto nas notícias veiculadas pelo jornal “A Pacotilha”. Destaco uma dessas notícias, do ano de 1912, para ilustrar o fato:

Os automoveis: Iniciado, entre nós, o transporte por meio de automoveis, torna-se necessário que, pelo poder competente, **seja regulamentado esse serviço, a fim de evitar consequências desagradáveis ou funestas. O povo ainda não se habilitou com a velocidade do auto**, elle que até agora só conhecia o passo medido e vagoroso das filecas da Carril. Nestas condições, **pôr o automovel em disparada pela cidade**, até mesmo no voltar das esquinas, numa terra em que perambulam numerosos indijentes, uns que não enxergam e não ouvem, outros de passo vacilante, trôpego, em consequência da velhice ou de enfermidade, **constitui um imenso perigo**, que urjentemente convém evitar, **estabelecendo o máximo de velocidade e multas, no caso de inobservancia**. A prova do que fica dito está no fato de **ter sido atropelado, por um automovel**, hoje pela manhã, **devido à carreira vertiginosa em que o mesmo vinha**, o sr. Olavo Lafayette Galvão, que rolou por terra, recebendo algumas contuzões. O cazo deu-se em frente do estabelecimento comercial dos srs. Gonçalves da Rocha & Irmão, à rua de Santana (OS AUTOMÓVEIS, 1912) (grifos meus).

No trecho que precede a notícia de um atropelamento, é possível perceber a presença de um discurso que alerta para o perigo que o automóvel e a velocidade por ele proporcionada representam para “o povo que ainda não se habilitou” com esses novos elementos da vida na cidade, que configuravam o novo ambiente urbano. Nesse momento, a população começa a sentir os efeitos do que Simmel chama de intensificação da estimulação sensorial dos indivíduos “que resulta da mudança rápida e ininterrupta de impressões interiores e exteriores” (SIMMEL, 2005: 578-579). É interessante observar

que a notícia apresenta ainda uma recomendação para eliminar esse “imenso perigo”: estabelecer “o máximo de velocidade e multas, no caso de inobservância”, ou seja, faz-se um apelo à punição como forma de conscientizar os condutores para o perigo que os automóveis representam aos pedestres.

Outro teórico que destaca o perigo representado aos pedestres pelos veículos e pela aceleração por ele introduzidas é Lewis Munford (2008):

‘Atenção para as carruagens!’, exclamava Mercier, no seu Tableau de Paris, do século XVIII. ‘Eis que vem o médico vestido de preto no seu carrinho, o mestre de baile no seu cabriolet, o mestre esgrimista no seu diable – e o príncipe atrás de seis cavalos a galope, como se estivesse em campo aberto (...) As rodas ameaçadoras dos ricos arrogantes correm tão rapidamente como sempre por pedras manchadas com o sangue de suas vítimas infelizes.’ Não se imagine que o perigo estivesse sendo exagerado: na França, a diligência, introduzida no século XVII, matava mais pessoas, anualmente, do que a estrada de ferro, que surgiu depois dela. Essa aceleração do ritmo da vida, esse rápido movimento, esses excitamentos e perigos superficiais, representavam a dourada psicológica da amarga pílula da disciplina política autocrática. Na cidade barroca, podia-se dizer: ‘As carruagens movem-se depressa’; tal como o povo costumava dizer, para justificar o fascismo na Itália: ‘Os trens correm no horário’ (MUNFORD, 2008: 442).

Em relação ao conceito de acidentes de trânsito entendo aqueles acontecimentos em que os agentes participantes (pedestres, condutores de veículos automotores, ciclistas, passageiros, etc.) da circulação viária se envolvem numa situação inesperada, súbita. Recorro a uma passagem em que Guillermo Giucci (2004) apresenta, de forma concisa, o significado de acidente: “o acidente é a praga da modernidade. Pode ser mencionado, mas é indesejado, mal recebido e o drama o acompanha como uma sombra. Tudo é projetado para estimular a fluidez do sistema, para garantir a circulação permanente” (GIUCCI, 2004: 78). O trecho em questão destaca que os acidentes de trânsito são fenômenos que surgem em contradição com os objetivos do uso dos veículos, pois penso que estes têm como primeira função proporcionar mobilidade, independentemente da causa desta última, que pode ser desde trabalho até diversão.

Sobre o termo acidente, em relação ao trânsito, Lopes (2018:16) destaca que “é pouco utilizado na literatura internacional”. A autora aponta que há uma discussão sobre a utilização da palavra acidente, já que esta leva a uma ideia de inevitabilidade ou imprevisibilidade desses fenômenos:

Pela possibilidade de má interpretação de algo inevitável, imprevisível ou que não seja passível de prevenção. Termos como crash e injury têm sido utilizados em língua inglesa, por não transmitirem essa conotação. No Brasil, trabalha-se

com o conceito de Acidente de Transporte Terrestre (ATT) como evento não intencional, porém evitável, causador de sequelas físicas e emocionais. Esse conceito é importante por traduzir a previsibilidade do evento (SOUZA, et al. apud LOPES, 2018: 16-17).

Em relação às causas dos acidentes de trânsito, é importante destacar que:

Ainda que seja comum se referir à “causa” de um acidente de trânsito, a maioria deles não pode ser associada a um único evento causal. Os acidentes de trânsito acontecem, em geral, por uma convergência de fatores, sendo possível identificar um ou mais fatores determinantes (que contribuíram diretamente) e outros fatores não determinantes (que contribuíram indiretamente).

Denomina-se fator de risco associado à ocorrência de acidentes de trânsito qualquer fator que aumenta a probabilidade da sua ocorrência. O risco de ocorrência dos acidentes em uma visão abrangente está relacionado com a exposição ao trânsito, o binômio legislação/fiscalização e um grande número de fatores associados aos componentes físicos do sistema de trânsito: ser humano, veículo, via e meio ambiente.

A influência dos fatores associados à exposição ao trânsito e à legislação/fiscalização, assim como diversos fatores associados aos componentes físicos, ocorre indiretamente: são fatores não determinantes. No entanto, muitos dos fatores relacionados aos componentes físicos do sistema de trânsito estão diretamente relacionados com o acidente: são fatores determinantes (FERRAZ, 2012: 49).

Sobre as causas dos acidentes de trânsito, Vasconcelos (1998) destaca a importância do “ambiente de circulação” para a ocorrência deles. Segundo ele:

As causas dos acidentes de trânsito são muito variadas e complexas. Os principais fatores são o comportamento humano, as condições da via e do veículo e as características do ambiente de circulação (a disposição física das vias e calçadas, os conflitos de trânsito). Embora os estudos tendam a atribuir a maior parte da ‘culpa’ ao fator humano, é preciso cuidado: nos países em desenvolvimento como o Brasil, o ambiente de circulação tem uma participação essencial, na medida em que ele foi adaptado irresponsavelmente para o uso do automóvel (VASCONCELLOS, 1998: 64).

Entre os fatores determinantes de risco de ocorrência de acidentes de trânsito a ingestão de bebidas alcólicas antes de dirigir é um dos que ganham destaque. Dados da OMS apontam que

Na maioria dos países de renda per capita elevada, cerca de 20% dos condutores mortos em acidentes rodoviários apresentam alcoolemia excessiva, ou seja, uma concentração de álcool no sangue (CAS) superior aos limites autorizados por lei. Essa porcentagem contrasta com os resultados de pesquisas realizadas em países de baixa e média renda, onde 33% a 69% de condutores mortos e 8% a 29% de condutores feridos estão sob o efeito do álcool ao sofrerem um acidente (OMS, 2007: 4).

A Pesquisa Nacional de Saúde¹ realizada no Brasil em 2013, aferiu, entre outras questões, o envolvimento da população em geral em acidentes de trânsito e especialmente entre aqueles condutores que haviam declarado a ingestão de bebidas alcoólicas² imediatamente antes do ato de dirigir. Ao analisar os dados obtidos pela PNS, Ribeiro (2017) afirma:

Entre as pessoas que referiram consumir álcool e dirigir um veículo automotor em seguida, aproximadamente 0,4% se envolveram em acidentes de trânsito. Segundo a PNS, o percentual de homens que se envolveram em um acidente de trânsito e que relataram beber e dirigir em seguida (0,8%) foi bem maior que a proporção obtida entre as mulheres (0,1%). Entre os homens, a faixa de idade dos mais jovens (18 a 29 anos) apresentou maior prevalência de pessoas que sofreram acidentes de trânsito e que relataram comportamento de drinking and driving. Entre as mulheres, a partir de 40 anos de idade, a prevalência foi indetectável na amostra (RIBEIRO, 2017: 36).

O crescente aumento da frota de veículos, que, na capital maranhense, praticamente quadruplicou num período menor do que duas décadas (2001 a 2018), tem feito com que os acidentes de trânsito sejam verificados com frequência no cotidiano da cidade, foco da pesquisa.³ Dessa forma, o objeto da pesquisa realizada, por caracterizar um problema social, consiste em “analisar o processo pelo qual se constrói e se institucionaliza o que, em determinado momento do tempo, é constituído como tal” (LENOIR, 1998: 73). O que afirmo aqui é que a questão do trânsito se apresenta como um problema social que requer estudos para o entendimento de sua lógica de funcionamento, como destacou Alcântara Júnior (2011):

¹ A PNS é uma pesquisa de âmbito nacional e base domiciliar, realizada pela Fundação Oswaldo Cruz e pelo Ministério da Saúde, em parceria com o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). A pesquisa foi aprovada em junho de 2013 pela Comissão Nacional de Ética em Pesquisa (CONEP) sob parecer nº 328.159 e a realização do trabalho de campo foi entre agosto de 2013 e fevereiro de 2014. A PNS faz parte do Sistema Integrado de Pesquisas Domiciliares do IBGE e utiliza uma subamostra da Amostra Mestre do IBGE (Souza-Jr et al., 2015), com a mesma estratificação das unidades primárias de seleção (UPAs), constituídas por um ou mais setores censitários. Foi selecionada uma amostra por conglomerados em três estágios. No primeiro, em cada estrato, foi realizada a seleção das UPAs. No segundo estágio, em cada UPA, foi selecionado aleatoriamente um número fixo de domicílios. E, no terceiro estágio, em cada domicílio, foi selecionado aleatoriamente um morador adulto (de 18 anos ou mais de idade). No total, foram visitados 81.254 domicílios, destes, 69.994 estavam ocupados. Foram realizadas 64.348 entrevistas domiciliares e 60.202 com o morador selecionado (RIBEIRO, 2017: 28).

² De acordo com o Anexo I, item III, do DECRETO Nº 6.117, DE 22 DE MAIO DE 2007, é considerada bebida alcoólica aquela que contiver 0.5 grau Gay-Lussac ou mais de concentração, incluindo-se aí bebidas destiladas, fermentadas e outras preparações, como a mistura de refrigerantes e destilados, além de preparações farmacêuticas que contenham teor alcoólico igual ou acima de 0.5 grau Gay-Lussac.

³ Entre 2001 e 2011, é possível notar um crescimento de 93,6% no número de óbitos por acidentes de trânsito na população total da capital maranhense. Já a taxa de óbito (por 100 mil) em acidentes de trânsito na população total de São Luís aumentou em 67,5% nesse mesmo período, ocupando a terceira posição entre as capitais brasileiras. Esses dados alertam para o aumento da violência com que os acidentes de trânsito acontecem (WAISELFISZ, 2013: 43).

Na atualidade, a mobilidade urbana constitui-se em um dos grandes problemas da vida das cidades brasileiras e do mundo. A compreensão das suas regularidades sociais, impressas a partir das ações e práticas sociais verificadas na sua dinâmica cotidiana hodierna, requer análises sociais especializadas. A compreensão de aspectos das formas sociais contidas na mobilidade possibilita apreender as intervenções sobre operações sociais dos movimentos dos indivíduos, que se interpõem nesses intercursos sociais, quando da realização de diversos processos de interações e relações sociais e que são produzidos por conteúdos sociais lá manifestados (ALCÂNTARA JÚNIOR, 2011: 120-121).

De acordo com Giucci (2004) e Munford (2008) entre outros, o trânsito urbano sofreu grandes impactos com o advento do uso do automóvel. Essas transformações são decorrentes da velocidade proporcionada por esses veículos e das sensações por ela gerada. Ao analisar o desenvolvimento das cidades, Munford (2008) destaca o prazer contido no movimento em linha reta ao longo duma avenida. Para ele,

O movimento em linha reta ao longo de uma avenida não era meramente uma economia, mas um prazer especial: trazia para dentro da cidade o estímulo e a animação do movimento rápido, que até então só o cavaleiro tinha conhecido, ao galopar pelos campos ou através da floresta de caça (MUNFORD, 2008: 439).

Para Giucci (2004) uma evidência da grande importância até hoje dada ao automóvel, foi o fato dele ser o principal objeto causador de transformações na vida urbana. Estradas são abertas, ruas são alargadas e pavimentadas tudo isso para oferecer melhor mobilidade a esse novo objeto metálico e conforto aos seus usuários. A cidade se transforma para receber esse novo veículo, que ditará o ritmo das suas ruas e os transeuntes têm que se adaptar a esse inusitado estilo de vida. Ainda de acordo com Giucci, “desde sua invenção na Europa, no final do século XIX, o automóvel percorreu o mundo, dominou as cidades e se transformou em protagonista da vida cotidiana” (GIUCCI, 2004: 11) e, por conseguinte, adquiriu vários significados, tais como: pertencimento a uma classe social abastada, possibilidade de locomover-se mais rápido e com maior segurança, masculinidade, objeto de trabalho e moradia, como no caso do *trailer*.

Giucci (2004) afirma que o automóvel, apesar de nascer como um conjunto inseguro de peças metálicas, é a máxima “manifestação de uma nova etapa do progresso técnico” (GIUCCI, 2004: 15). É o objeto que, por excelência, promete a mobilidade sem limites para seu usuário, isso, é claro, no seu início, quando ainda não tinham surgido os enormes engarrafamentos que causam justamente o efeito contrário, ou seja, a imobilidade. Mas, não é somente pela sua funcionalidade que o automóvel se destaca

como protagonista da vida moderna. Ele confere ao seu usuário muito mais que mobilidade. Ele tem o poder de converter esse elemento em *status*. Ele diferencia as pessoas e é símbolo de distinção social. Giucci (2004) afirma que a

[...] utilidade é um aspecto fundamental do automóvel, mas de modo algum o único. Seus atributos de mobilidade e visibilidade o protegem da neutralidade – a via pública ainda é uma das melhores formas de evidenciar a distinção (GIUCCI, 2004: 16).

O automóvel ganha notoriedade e admiração porque depois do seu desenvolvimento, quando deixa de ser uma máquina insegura, passa a “ser visto como uma exigência do mundo moderno – economia de tempo, utilidade, trabalho, liberdade, independência, prestígio” (GIUCCI, 2004: 19). Apesar das visíveis contradições geradas pelo uso em massa dessas máquinas – engarrafamentos⁴, congestionamentos e elevado número de acidentes – ainda são essas as vantagens citadas para se descrever a necessidade do uso do automóvel. A ideia de prestígio conferido aos seus proprietários é um dos fatores que fazem muitas pessoas dirigirem após a ingestão de bebidas alcoólicas. Entre as pessoas ouvidas por mim ao longo da pesquisa, principalmente entre os homens, foi constante o argumento de que saiam com seus veículos (motocicletas e automóveis) para as festas porque estes lhe proporcionariam maior visibilidade já que, de acordo com eles, seriam vistos como pessoas que tiveram sucesso financeiro. A posse do automóvel no Brasil apresenta-se como um critério de diferenciação social, como destaca Alcântara Júnior (2011):

Antes do início da fabricação em massa de carros populares, o automóvel era um item de consumo de luxo que conferia destaque social ao proprietário, o qual ostentava pelas ruas seus privilégios em termos de mobilidade, diferenciando-se dos demais. **Até hoje, o bem-estar econômico é simbolizado pela troca frequente de um carro ainda seminovo por um mais moderno. Na sociedade brasileira, verifica-se a preferência pelo móvel em detrimento do imóvel para abrigo. Ou seja, compra-se um carro antes mesmo de uma casa** (ALCÂNTARA JÚNIOR, 2011: 124) (grifos meus).

Outro teórico que chama a atenção para o desejo de posse de um automóvel em detrimento da casa própria é Giucci (2004). Para ele:

O automóvel passa a rivalizar com a casa nas ambições de propriedade. A casa, porém, não se move e poucos podem ver seu interior. De modo contrário, a

⁴ Para Alcântara Júnior (2011: 127) os engarrafamentos são “uma ironia para os apressados, ao pensarem que a aquisição de um automóvel para cada membro da família tornaria suas vidas mais lépidas”.

circulação do automóvel pelo espaço público o torna um objeto de desejo constante (GIUCCI, 2014: 105).

É opinião comum entre estudiosos do assunto – Da Matta (2010), Giucci (2004) e Vasconcellos (1996, 1998, 1999, 2000 e 2013) – que o uso do automóvel, além de garantir mobilidade para o seu usuário, proporciona-lhe sentimento de grandeza e onipotência, que dão a ilusão de permitir atingir limites impossíveis ao ser humano comum, como destaca o filósofo Peter Sloterdijk: “quem dirige um carro sente como o seu pequeno eu se expande em um ente superior que tem como pátria o mundo das vias rápidas e compreende que foi convocado a ser algo mais que metade de um pedestre animalesco” (SLOTERDIJK apud GIUCCI, 2004: 15). De utilidade primeira – a de meio de locomoção rápido e seguro – o automóvel conserva pouco, já que em grandes centros urbanos temos os congestionamentos que prendem o indivíduo por várias horas, e percebemos também que a ligação com o automóvel, em muitos casos, apresenta-se como algo peculiar, chegando inclusive à “constatação de que boa parte da classe média brasileira investe mais em seus carros que em casa própria” (BADERNA, 2004: 10).

A partir do surgimento do automóvel, o trânsito tornou-se um problema social, pois modificou as relações na sociedade já que:

[...] a lista de efeitos sociais realmente impressiona. Sobre a distribuição da população, os negócios, a indústria, o governo, a saúde, a morte, a família, o ócio, a sexualidade, a moral, a vida urbana e rural, os valores, a educação, a moradia, a linguagem, a percepção de tempo e espaços (GIUCCI, 2004: 12).

Tais mudanças decorrem, assim, do advento do uso do automóvel. Não pretendo dizer que o trânsito é constituído somente pela circulação de automóveis, mas é necessário reconhecer que eles assumem papel preponderante na circulação urbana devido à nossa própria estrutura urbana que privilegia seu uso, pois segundo Vasconcellos:

A busca de maior fluidez para a circulação dos veículos leva à destruição da cidade, à abertura indisciplinada de novas vias, ao alargamento de vias existentes, quase sempre em detrimento da qualidade de vida dos moradores e dos pedestres. A cidade vai-se desumanizando, transformando-se num lugar em que apenas o veículo ‘sente-se bem’, em que as pessoas não possuem mais segurança e conforto enquanto pedestres ou moradores (VASCONCELLOS, 1998: 37).

A urbanista Jane Jacobs (2000) também chama a atenção para o fato de que as cidades são construídas tendo em vista o automóvel. Segundo ela:

[...] o conflito entre pedestres e veículos nas ruas advém principalmente da quantidade esmagadora de carros, em favor dos quais todas as necessidades dos pedestres, exceto as mínimas, são sacrificadas constante e progressivamente (JACOBS, 2000: 386).

METODOLOGIA

O processo de construção do objeto de pesquisa exigiu esforço redobrado, mas não me afastei dele, pois soa forte em mim a lição de Bourdieu quando diz que para o sociólogo “o que conta, na realidade, é a construção do objecto, e a eficácia de um método de pensar nunca se manifesta tão bem como na sua capacidade de construir objectos socialmente insignificantes em objectos científicos” (BOURDIEU, 2001: 20). No caso da pesquisa cujos resultados são apresentados nesta dissertação, a dificuldade encontrada residiu no fato de transformar o hábito de conduzir um veículo após a ingestão de bebidas alcoólicas, fenômeno que tradicionalmente era estudado pelas ciências da saúde, em objeto de pesquisa sociológica.

A elaboração desta dissertação se assentou sobre dados obtidos/produzidos por meio de pesquisa quantitativa e qualitativa. A pesquisa quantitativa foi realizada para a obtenção de informações estatísticas sobre o trânsito e a ingestão de bebidas alcoólicas no Brasil, principalmente Maranhão e sua capital, São Luís. Para tanto, foram realizadas consultas em sites de instituições que catalogam tais tipos de informações, como: Observatório Nacional de Segurança Viária, Ministério das Cidades, Departamento de Informática do Sistema Único de Saúde do Ministério da Saúde (DATASUS), Departamento Nacional de Trânsito, Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, Departamento Estadual de Trânsito do Maranhão, Associação Brasileira de Medicina de Tráfego, Instituto de Comunicação e Informação Científica e Tecnológica em Saúde da Fundação Oswaldo Cruz, Organização Mundial da Saúde e Organização das Nações Unidas. Ainda foram obtidos dados estatísticos diretamente na Divisão de Estatísticas do Detran/MA, na Coordenação de Educação para o Trânsito do Detran/MA e no Batalhão da Polícia Militar Rodoviária do Maranhão.

Ao trabalhar com as fontes citadas no parágrafo anterior, foi dada especial atenção ao debate sobre a utilização de estatísticas oficiais nas pesquisas sociais, já que elas “variarão em termos não apenas da sua precisão, mas também nas maneiras nas quais são compiladas” (MAY, 2004: 96). Este cuidado se faz necessário já que “críticos das estatísticas oficiais argumentam que estas ajudam a gerar mitos que refletem relações de

poder e ideologias existentes na sociedade” (MAY, 2004: 102). Por conta disso foi levado em consideração a orientação de que “as estatísticas oficiais têm de fato as suas utilizações, desde que se esteja ciente das limitações e dos tipos de dados que estão sendo utilizados” (MAY, 2004: 103). Ao trabalhar com as estatísticas, tive o cuidado de analisar a própria produção desses dados para não cometer o erro de elaborar uma análise simplista já que, “o caráter oficial e sempre geral, senão exaustivo, dos dados estatísticos tem como efeito, muitas vezes, suprimir todo o espírito crítico” (MERLLIÉ, 1998: 108).

Para a definição do período de análise – estatísticas anuais de 2008 a 2018 - da pesquisa documental, levei em consideração que:

Definir um limite de tempo para o estudo é uma decisão subjetiva do analista, relacionada às suas ambições intelectuais. As dificuldades envolvidas em obter e analisar os dados históricos relevantes também devem ser consideradas. Dados confiáveis podem estar disponíveis apenas para algumas variáveis e períodos e longos períodos podem tornar difícil distinguir entre mudanças estruturais e decisões referentes às políticas (VASCONCELLOS, 1996: 105).

A presente pesquisa tomou como dado histórico relevante a entrada em vigor da Lei Nº 11.705, de 19 de junho de 2008, mais conhecida como “Lei Seca” que, ao ter como objetivo a alcoolemia zero no trânsito, busca torná-lo mais seguro para todos os agentes que fazem parte de sua dinâmica. Cabe ressaltar, que este evento é de grande importância nas medidas voltadas à prevenção de acidentes de trânsito no Brasil.

Outra fonte de informações sobre o hábito de conduzir veículos após a ingestão de bebidas alcoólicas foi o jornal impresso “O Estado do Maranhão”. A escolha desse periódico se deu em razão de ser o de maior circulação no Maranhão e, em consequência, ser o que abrange o maior público leitor⁵. Os dados produzidos por este matutino foram obtidos através de pesquisa realizada na Biblioteca Pública Benedito Leite⁶, na Seção de Materiais Especiais, no Acervo de Jornais, Revistas e Obras Raras.

A pesquisa ao jornal O Estado do Maranhão aconteceu de duas formas:

⁵Este jornal, segundo Cunha (2006), surge em 1959, inicialmente com o nome de *O Dia*, e depois da mudança de proprietários e de suas características gráficas, em 1973, seu nome mudou para o que conhecemos hoje. Ainda segundo a citada autora, este periódico “tem uma tiragem de 10.900 exemplares de segunda-feira a sábado e 16.000 aos domingos, atendendo 80% da preferência dos leitores do Estado” (CUNHA, 2006: 61). Estes dados justificam a nossa escolha em tomá-lo como fonte de dados secundários, pois é o de maior abrangência na cidade de São Luís, assim como do Estado do Maranhão.

⁶ A Biblioteca Pública Benedito Leite está localizada na Praça do Panteon, s/n, Centro. CEP. 65.020-430, São Luís – MA.

a) foram consultadas todas as edições do Jornal O Estado do Maranhão, referentes aos anos de 2008 e 2009 (os dois primeiros anos de vigor da “Lei Seca”); do mês de janeiro de 2015 e janeiro a abril de 2018 (quando se intensificaram as operações de fiscalização da “Lei Seca” em São Luís/MA). Essas edições foram analisadas na sua integralidade, ou seja, busquei informações em todos os cadernos e editorias do jornal;

b) por meio de busca no site do periódico em questão, <https://imirante.com/oestadoma/busca>. Após a realização da busca e de encontrar conteúdo que fazia menção à “Lei Seca” ou a casos de acidentes de trânsito, eu fazia a análise apenas da edição em que tal conteúdo foi publicado.

Os conteúdos que utilizei na elaboração desta dissertação foram publicados em dois cadernos do jornal O Estado do Maranhão:

a) No primeiro caderno: na editoria “Opinião” que publica artigos de leitores ou especialistas em determinados conteúdos e o Editorial (a forma como o “jornal pensa”); na editoria “Geral/O País” que contém conteúdo relevantes para todo o Brasil; na editoria “Polícia” contendo reportagens sobre crimes, investigações policiais, realização de blitz pela Polícia Militar do MA e acidentes de trânsito;

b) No caderno Cidades: na editoria “Cidades” que publica reportagens sobre o trânsito (realizações de blitz pela Polícia Militar ou SMTT, ações do poder executivo municipal para resolver problemas de circulação urbana ou sobre esses problemas e acidentes de trânsito) e sobre outros conteúdos.

Constatei que não uma regularidade sobre a publicação de temas relativos ao trânsito. Ora as reportagens sobre acidentes são publicadas na editoria “Polícia”, ora na editoria “Cidades”; ora as reportagens sobre realização de blitz sobre a “Lei Seca” são publicadas na editoria “Polícia”, ora na editoria “Cidades”.

A realização desta etapa da pesquisa deu-se debaixo da compreensão que:

Os documentos não são somente uma simples representação de fatos ou da realidade. Alguém (ou uma instituição) os produz visando a algum objetivo (prático) e a algum tipo de uso (o que também inclui a designação sobre a quem está destinado o acesso dos dados) (FLICK, 2009: 232).

Além disso levei em consideração que a fase da coleta de dados constitui-se como um processo de análise e construção dos próprios dados, como sugere Dominique Merllié:

Contrariamente ao que sugere o termo ‘dados’, os elementos de informação em que se apoia a análise científica nunca são dados ou inteiramente prontos, mas sempre o produto de uma atividade de construção que deve constituir-los. Por conseguinte, o sociólogo não recebe passivamente os ‘fatos’ que analisa e mobiliza em construções teóricas: análise e construção caracterizam também a ‘fase’ de ‘coleta de dados’ (MERLLIÉ, 1998: 108).

A pesquisa qualitativa teve como objetivo identificar e analisar as concepções dos condutores de veículos automotores sobre a relação entre a ingestão de bebidas alcóolicas e direção veicular e sobre a “Lei Seca” na capital maranhense. Para esse fim foi utilizada a observação direta em locais (bares, restaurantes, boates e lojas de conveniências localizadas nos postos de combustíveis) concentradores de pessoas que após a ingestão de bebidas alcóolicas possivelmente assumiriam a direção de um veículo automotor. Essa etapa da pesquisa foi realizada nos meses de abril a dezembro de 2018. Eu realizei as observações nas duas primeiras semanas de cada um desses meses, de quinta-feira a sábado sempre no período noturno. As observações se iniciavam por volta da 22h de um dia e se encerravam entre às 2h e 3h da madrugada do dia seguinte.

Nesta fase utilizei o procedimento adotado por Mignolo (2003) chamado por ele apenas de “conversas” para se referir ao “conhecimento que vem e vai, mas permanece na mente e altera um determinado argumento” (MIGNOLO, 2003: 12). Essas conversas foram realizadas com as pessoas principalmente nos momentos em que elas estavam ingerindo bebidas alcóolicas. As pessoas escolhidas, no total de 223, foram as que estavam com a chave de ignição do veículo ou capacete à mostra, portanto participaram da pesquisa 156 homens e 67 mulheres de várias idades⁷.

Após a abordagem inicial das pessoas, quando explicava o que estava fazendo no local, etapa muito complicada quando tentava conversar com mulheres (muitas se negaram a conversar e outras disseram que acharam que eu me apresentava como pesquisador apenas para iniciar uma paquera), eu perguntava se elas tinham conhecimento da “Lei Seca” (todas responderam que sim) e a partir desse momento eu

⁷ Na pesquisa de campo eu não me preocupei com o perfil socioeconômico das pessoas, mas depois percebi que esse é um aspecto que ajudaria muito na análise por mim elaborada.

deixava que elas falassem o que pensavam sobre a condução de veículos após a ingestão de bebidas alcoólicas.

A escolha por conversas informais com os interlocutores se deu em razão da dificuldade de realizar entrevistas. Inicialmente ainda tentei realizá-las mas não obtive sucesso devido ao fato das pessoas se negarem a responder as perguntas por desconfiarem que eu era um agente policial disfarçado que informaria para viaturas policiais as características das pessoas que estavam bebendo para que as mesmas fossem abordadas quando saíssem dos bares conduzindo seus veículos e que as entrevistas seriam utilizadas como provas do seu descumprimento da lei.

Os locais de realização das observações diretas, esses pontos da cidade foram escolhidos devido à alta concentração de bares e similares e por permitir o meu deslocamento entre eles com maior facilidade, foram os seguintes (ver Figura 1):

Área 1 – Ponta d’Areia e Jardim Renascença:

Avenida Prof. Mário Meirelles, na Ponta d’Areia: Eitza Lounge Bar e Buteko Lagoa;

Rua das Patativas, no Jardim Renascença: Forno 500 Pizzaria, Bico Fino Gourmet e Assim Assado Restaurante de Churrasquinho;

Rua das Samambaias, no Jardim Renascença: Big Joe Tabacaria e Bar e Veneto Club.

Área 2 - Aterro do Bacanga:

Avenida Senador Vitorino Freire: Choperia Beira Mar, Chopperia Kabão, Chopperia Marujo e Loja de Conveniências Portos Empreendimentos do Posto de Combustíveis Desterro (em frente ao Mercado do Peixe);

Área 3 - Praia Grande/Reviver:

Rua do Trapiche: Bar do Porto e Bar Contraponto Roots;

Rua Portugal: Buriteco Café;

Travessa Marcellino Almeida: Restaurante Cafofinho da Tia Dica.

Figura 1: Mapa das áreas de realização das observações diretas.



Outra técnica utilizada foi a de observação participante. Esta consistiu em pegar caronas com condutores que haviam ingerido bebidas alcoólicas imediatamente antes de dirigir. Para a realização desta fase da pesquisa, eu passei a sair com pessoas que já conhecia antes de iniciar o mestrado e que, após tomarem conhecimento da minha pesquisa e de eu explicar o meu objeto de estudo, afirmaram que sempre que saíam para beber, utilizavam o seu automóvel em seus deslocamentos. Esse grupo de pessoas era formado por três homens e duas mulheres. Sempre que saímos eu escolhia uma dessas pessoas para pegar carona quando elas avisavam que iriam se deslocar para suas residências ou para outros pontos da cidade. Me deslocava com elas para observar como conduziam sob efeito de álcool. Esse método foi semelhante ao que Da Matta (2010) utilizou para realizar uma pesquisa sobre o “comportamento no trânsito” da região metropolitana da Grande Vitória e do interior do Espírito Santo. Ele afirma que para a realização de tal pesquisa,

[...] montamos um protocolo de investigação baseado em observação direta e em que o pesquisador visitou locais de reunião de motoristas e com eles viajou, participando do trabalho dos informantes, dialogando com eles e examinando in loco como o observado reagia às ocorrências do trajeto percorrido (Da MATTA, 2010: 131).

Uma característica fundamental da pesquisa observacional para a realização da minha análise sobre o comportamento de dirigir após a ingestão de bebidas alcoólicas é que ela

[...] é uma modalidade na qual o pesquisador se torna participante do universo pesquisado, ficando sujeito às mesmas condições dos fatos ou eventos que observa. Daí, como foi indicado antes, a importância de interagir com o observado no mesmo ambiente e no momento mesmo em que este executa aquilo que é alvo da própria investigação (Da MATTA, 2010: 132).

Peguei carona com pessoas que haviam ingerido álcool antes de dirigir quinze vezes e somente em uma, no mês de dezembro de 2018, o condutor foi abordado por uma viatura da Polícia Militar do Maranhão que trafegava pela mesma avenida e sentido do automóvel em que estávamos (Avenida Daniel de La Touche, no bairro Ipase de Baixo). Naquela ocasião, após termos saído de um bar no Aterro do Bacanga e irmos para a Cohama deixar três pessoas, nós nos deslocávamos, por volta das 2h da madrugada de um sábado, de um bar no bairro da Cohama para a região central da capital. Os policiais que fizeram a abordagem não possuíam o etilômetro e apesar dos visíveis sinais de embriaguez apresentados pelo condutor, não fizeram a autuação por alcoolemia. Eles fizeram uma ligação solicitando a presença de outra viatura com o equipamento e depois de aproximadamente 20 minutos de espera e muita conversa, os policiais fizeram a liberação do veículo após terem, segundo eles, recebido uma chamada para uma “ocorrência mais grave”. A única advertência feita foi a de que fossemos para casa.

Para a realização das conversas/observações com condutores que dirigiam após a ingestão de bebidas alcoólicas, levei em consideração a sugestão que:

[...] o pesquisador ou a pesquisadora pode e deve acompanhar e seguir os sujeitos que pesquisa; de preferência, utilizando-se de metodologias etnográficas de “estar junto”, “ir junto” e “voltar junto”, seguindo os sujeitos, fisicamente, enquanto esses movem seus corpos pelo espaço (BÜSCHER; VELOSO: 2018).

É importante ressaltar que desde fins da década de 1980 essa técnica de pesquisa já era colocada em prática. Alcântara Júnior (2018) afirma que na realização de pesquisa para dissertação defendida no ano de 1990, utilizou as

[...] observações livres nas diversas vezes em que tomei algum ônibus dessa linha para o Conjunto Ceará, o que me aproximou da realidade e, em seguida, realizei um trabalho sistemático de observação na linha mais antiga que atendia a esse conjunto habitacional, durante uma semana (ALCÂNTARA JÚNIOR, 2018: 17).

No projeto de pesquisa “Análise de expressões da sociabilidade dos passageiros de ônibus em São Luís” (2007-2009) coordenado por José O. Alcântara Júnior, essa técnica de pesquisa foi utilizada também. Nesse projeto, uma das etapas da pesquisa, da qual eu participei como bolsista de iniciação científica, os pesquisadores acompanhavam as interações entre os passageiros nos seus deslocamentos diários, ou seja, eram pesquisadores/passageiros.

A opção pela observação direta foi devido ao fato dela ser “um método essencial que dá acesso ao que se esconde, a fim de retratar o encandeamento das ações e das interações, ou ainda para apreender o que não se diz, ou ‘o que é percebido sem ser dito’” (CHOUVIN; JOUNIN: 2015: 125-126). Essa técnica de pesquisa foi fundamental para que eu percebesse os discursos de pessoas que saem para ingerir bebidas alcoólicas dirigindo os seus veículos.

CAPÍTULO I – Em busca de um trânsito seguro: a legislação de trânsito brasileira e sua recepção.

Os estudos sobre o trânsito no Brasil apresentam dados preocupantes. Para Vasconcellos:

O aumento acelerado do número de automóveis e da organização da indústria automobilística, em 1956, causou um enorme número de feridos e mortos. Dados mais recentes do sistema de informação do Ministério da Saúde, entre 1979 e 2010 (Datusus apud Instituto Sangari e Waiselfisz, 2012), apontam a morte no trânsito de 939 mil pessoas⁸. Considerando dados históricos das rodovias federais (Dnit, 2012) e o conhecido sub-registro das mortes no trânsito na história do Brasil, é possível afirmar que, no período central considerado neste livro, entre 1960 e 2010, o uso de veículos motorizados, especialmente o automóvel e a motocicleta, causou 1,5 milhões de mortes no país (VASCONCELLOS, 2013: 8).

Destaco ainda o relatório publicado pela Organização Mundial da Saúde (OMS), em outubro de 2015, sobre as mortes no trânsito brasileiro⁹. Em 2013, foram mais de 41 mil mortes provocadas por acidentes de trânsito nas estradas e ruas brasileiras e, de 2009 a 2014, o número de acidentes de trânsito no país deu um salto de 19 por 100 mil habitantes para 23,4 por 100 mil habitantes. Esses são dados que apontam para a importância de pesquisas científicas que tomem o trânsito como objeto de análise.

Tabela 1: acidentes e mortes no trânsito brasileiro (1979-2017)

Ano	Óbitos por sexo				Acidentes por sexo		
	Homem	Mulher	Ignorado	Total	Homem	Mulher	Total
1979	16.547	4.811	26	21.384	*	*	*
1980	15.763	4.585	17	20.365	*	*	*
1981	15.394	4.403	19	19.816	*	*	*
1982	16.552	4.698	12	21.262	*	*	*
1983	16.176	4.450	10	20.636	*	*	*
1984	17.705	4.843	16	22.564	*	*	*
1985	19.425	5.500	12	24.937	*	*	*
1986	23.482	6.666	24	30.172	*	*	*
1987	21.965	6.143	27	28.135	*	*	*
1988	22.239	6.300	20	28.559	*	*	*
1989	22.973	6.428	22	29.423	*	*	*
1990	22.679	6.389	21	29.089	*	*	*
1991	22.159	6.256	40	28.455	*	*	*

⁸ Dados atualizados mostram que de 1979 até 2017, 1.299.103 pessoas morreram em acidentes de trânsito no Brasil.

⁹ De acordo com a OMS o “Brasil aparece em quinto lugar entre os países recordistas em mortes no trânsito, precedido por Índia, China, EUA e Rússia e seguido por Irã, México, Indonésia, África do Sul e Egito. Juntas, essas dez nações são responsáveis por 62% das mortes por acidente no trânsito” (SENADO FEDERAL, 2012: 21).

1992	21.331	5.835	46	27.212	*	*	*
1993	21.654	6.165	33	27.852	*	*	*
1994	22.895	6.579	55	29.529	*	*	*
1995	25.954	7.138	63	33.155	*	*	*
1996	27.870	7.635	40	35.545	*	*	*
1997	28.499	7.232	25	35.756	*	*	*
1998	24.659	6.334	33	31.026	89.367	30.769	120.136
1999	24.101	6.000	17	30.118	94.454	31.472	125.926
2000	23.940	5.685	20	29.645	93.742	32.191	125.933
2001	25.335	5.682	14	31.031	88.883	30.203	119.086
2002	27.125	6.145	18	33.288	88.150	28.779	116.929
2003	27.280	6.335	5	33.620	87.542	26.647	114.189
2004	29.052	6.609	13	35.674	89.898	27.257	117.155
2005	29.798	6.805	8	36.611	95.425	28.858	124.283
2006	30.379	6.859	11	37.249	97.009	29.447	126.456
2007	31.488	6.916	15	38.419	95.993	28.019	124.012
2008	31.963	7.225	23	39.211	80.860	22.584	103.444
2009	31.354	7.098	17	38.469	104.104	30.213	134.317
2010	35.836	8.058	14	43.908	125.469	35.554	161.023
2011	36.665	7.861	27	44.553	135.697	38.418	174.115
2012	37.680	8.334	37	46.051	140.462	39.707	180.169
2013	35.615	7.816	21	43.452	151.393	43.684	195.077
2014	36.764	8.044	15	44.823	159.794	46.230	206.024
2015	32.590	6.937	16	39.543	158.998	45.376	204.374
2016	29.429	6.266	13	35.708	162.941	45.949	208.890
2017	29.935	6.466	28	36.429			

Fonte: OLIVEIRA, 2018; DATASUS (MS/SVS/CGIAE - Sistema de Informações sobre Mortalidade – SIM)

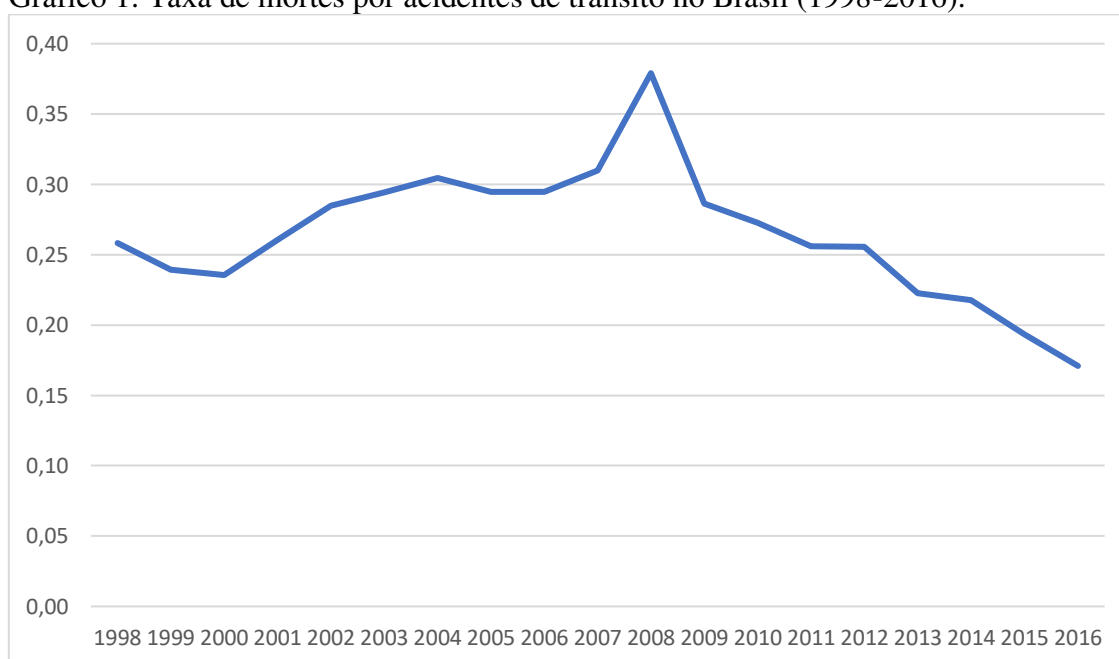
Os números apresentados pela tabela acima dão uma dimensão da elevada quantidade de acidentes de trânsito e de mortes por eles provocadas ao longo dos últimos trinta e oito anos no Brasil. Apesar do número de mortes apresentar uma leve tendência de queda a partir da entrada em vigor do Código de Trânsito Brasileiro em 1998, observamos que a quantidade de mortes nas ruas e estradas brasileiras teve uma tendência de crescimento constante entre os anos de 2001 até 2012, ou seja, por mais de uma década. De acordo com o Relatório de Pesquisa do IPEA 2015, esse crescimento está associado ao aumento da frota de veículos no Brasil, pois:

A situação dos acidentes de trânsito tende a se agravar ainda mais neste contexto de franca expansão da frota de veículos automotores que o país está vivendo desde o final do século passado. Destacam-se, nessa expansão da frota de veículos automotores, as vendas de motocicletas, que, por características intrínsecas, apresentam baixas condições de proteção aos usuários em caso de colisão e queda. Isso proporciona alto grau de severidade aos acidentes que

envolvem esse tipo de veículo, aumentando as estatísticas de mortes e feridos graves. Desde 2003, a frota nacional aumentou 136,5%; a de automóveis, 102,6%; e a de motocicletas, 269,8% (gráfico 1), principalmente no Nordeste brasileiro (incremento de 414%), aumentando os conflitos nas ruas e rodovias e consequentemente a quantidade de vítimas de trânsito (IPEA, 2015: 07).

Outra informação que pode ser aferida dos dados da tabela 1 é o da taxa de letalidade dos acidentes de trânsito no Brasil no período de 1998 a 2016, apresentada no gráfico a seguir:

Gráfico 1: Taxa de mortes por acidentes de trânsito no Brasil (1998-2016).



Fonte: OLIVEIRA, 2018; DATASUS (MS/SVS/CGIAE - Sistema de Informações sobre Mortalidade – SIM)

Por meio da análise desses dados observamos que de 1998 a 2000, os três primeiros anos de vigor do Novo Código de Trânsito Brasileiro, a taxa de mortalidade por acidente de trânsito registrou uma leve queda, voltando a crescer nos oito anos seguintes (2001 a 2008). É importante destacar que em 1998 o Brasil registrava em média 1 vítima fatal a cada 4 acidentes de trânsito e em 2008 essa média passou para 1 vítima fatal a cada 2,63 acidentes de trânsito, o maior índice registrado. Após a entrada em vigor da “Lei Seca”, essa taxa diminuiu significativamente, chegando a 1 vítima fatal para cada 5,88 acidentes de trânsito nas ruas e estradas brasileiras no ano de 2016, o que indica uma redução na violência com que tais fenômenos acontecem.

Ao analisar os dados disponíveis no DATASUS sobre as mortes de trânsito no estado do Maranhão, presentes na tabela a seguir, constatei que tais fenômenos são

responsáveis por aproximadamente 4,5% das mortes registradas pelo Ministério da Saúde no estado. Se levarmos em consideração que para calcular o número de óbitos o Sistema de Informações sobre Mortalidade do Ministério da Saúde utiliza 146 categorias para definir a causa de uma morte, notamos que os acidentes de transporte foram responsáveis por uma quantidade elevada de mortes no estado em questão. O número de homens mortos em acidentes de trânsito no Maranhão é 4,73 vezes maior que o do número de mulheres, taxa que fica acima da nacional (no Brasil o número de homens mortos em acidentes de trânsito é de 4,05 vezes maior do que entre as mulheres).

Tabela 2: Óbitos por acidentes de transporte por sexo e ano do óbito no Maranhão de 1996 a 2017.

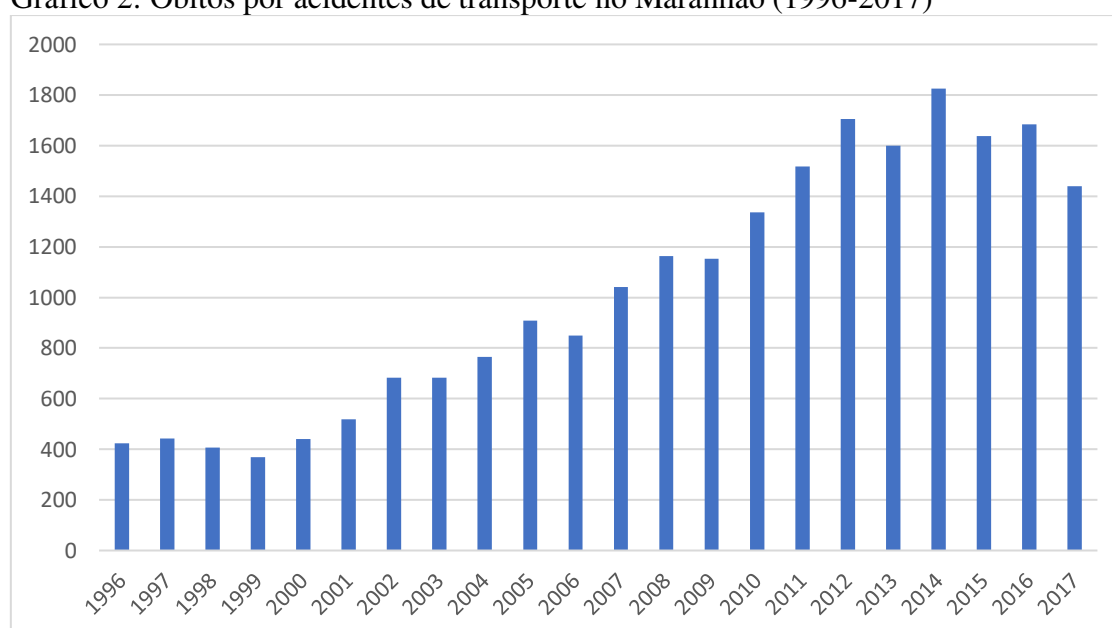
Ano	Sexo			Total
	Homem	Mulher	Ignorado	
1996	310	109	5	424
1997	344	96	2	442
1998	331	74	2	407
1999	286	80	3	369
2000	360	81	*	441
2001	425	94	*	519
2002	542	140	*	682
2003	536	146	*	682
2004	618	148	*	766
2005	725	183	1	909
2006	693	157	*	850
2007	849	191	1	1.041
2008	970	193	1	1.164
2009	957	197	*	1.154
2010	1.082	255	*	1.337
2011	1.287	230	*	1.517
2012	1.416	289	*	1.705
2013	1.336	263	*	1.599
2014	1.536	289	*	1.825
2015	1.404	232	1	1.637
2016	1.418	267	*	1.685
2017	1.214	224	1	1.439
TOTAL	18.639	3.938	17	22.594

Fonte: DATASUS (MS/SVS/CGIAE - Sistema de Informações sobre Mortalidade – SIM)

Ao analisar o gráfico seguinte, que apresenta a variação do número de mortes no trânsito por anos no Maranhão, é facilmente percebido que no geral houve uma tendência

de aumento quase constante ao longo do tempo. Entre 1996 e 2017 apenas em 8 anos o número de mortes no trânsito foi menor que no ano anterior. Em 1998, ano em que passam a vigorar as novas leis de trânsito, começa uma leve tendência de queda nesse tipo de fatalidade que se estende apenas até o ano de 1999. É interessante destacar que em 2008, ano da entrada em vigor da “Lei Seca”, o número de mortes aumentou quando comparado a 2007, tendência diferente da observada no Brasil que registrou uma diminuição do número de óbitos resultantes de acidentes de trânsito. No Maranhão os efeitos da nova lei não foram percebidos imediatamente e é possível fazer uma relação com a demora no início da fiscalização de cumprimento desse dispositivo legal, o que será melhor abordado mais à frente.

Gráfico 2: Óbitos por acidentes de transporte no Maranhão (1996-2017)



Fonte: DATASUS (MS/SVS/CGIAE - Sistema de Informações sobre Mortalidade – SIM)

Além do elevado número de mortes resultantes dos acidentes de trânsito no Brasil, ganha destaque também a quantidade de vítimas desses acidentes que adquiriram algum tipo de invalidez permanente. Segundo dados presentes no Relatório Anual 2018 da Seguradora Líder (Administradora do Seguro DPVAT¹⁰), 3.081.573 pessoas

¹⁰ O Seguro DPVAT oferece cobertura abrangente para todas as vítimas de acidentes de trânsito (com exceção das vítimas de acidentes com trens, barcos, bicicletas e aeronaves e qualquer outro tipo de veículo que não esteja obrigado ao registro no Detran) registrados em território nacional, condição garantida tanto para ocorrências que resultem em morte (com indenização de R\$ 13.500) e invalidez permanente (com indenização de R\$ 13.500), quanto para a cobertura de custos médico-hospitalares (com valor que pode chegar a R\$ 2.700) (COSTA, 2017: 3-4).

adquiriram invalidez permanente em decorrência de acidentes de trânsito no período de 2008 a 2018.

Se por um lado o país se destaca por elevado número de mortes e invalidez permanente provocadas por acidentes de trânsito, por outro adota uma postura importante quando se trata da aprovação de leis que buscam aumentar a segurança no trânsito. A “Lei Seca”, em vigor há mais de dez anos no Brasil, surgiu a partir da necessidade de mudança de um hábito perigoso adotado por parte significativa dos condutores de veículos automotores no país: a condução desses veículos após a ingestão de bebidas alcoólicas. De acordo com dados do Ministério da Saúde (BRASIL, 2016), o endurecimento da legislação de trânsito tem surtido efeito, já que no período de 2012 a 2015 houve uma redução de 21,5% dos motoristas das capitais brasileiras que admitiram dirigir após a ingestão de bebidas alcoólicas. Outro dado a ser destacado é que após a entrada em vigor da “Lei Seca”, apesar do número total de acidentes de trânsito ter aumentado, o número de óbitos por acidentes de trânsito¹¹ no Brasil permaneceu estável, assumindo uma tendência de queda de 2014 para 2016, como pode ser verificado no gráfico a seguir.

Gráfico 3: Acidentes e mortes no trânsito no Brasil (2008-2016).



Fonte: OLIVEIRA, 2018.

¹¹ De acordo com o Relatório Global sobre Álcool e Saúde 2018, 27% das mortes, doenças e lesões no trânsito em 2016 estavam associadas ao consumo de álcool (ANDRADE, 2019: 26).

De acordo com a Pesquisa Nacional de Saúde 2013:

[...] a proporção de pessoas que se envolveram em acidente de trânsito com lesões corporais nos últimos 12 meses anteriores à pesquisa, no Brasil, foi de 3,1%. Esse percentual foi maior entre os homens, registrando 4,5%, enquanto entre as mulheres foi de 1,8%. Os grupos de idade mais jovens apresentaram maiores percentuais, enquanto, para os mais velhos, a proporção foi menor. Das pessoas que se envolveram em acidente de trânsito, 47,2% deixaram de realizar atividades habituais, e 15,2% tiveram sequelas ou incapacidades (IBGE, 2015: 59).

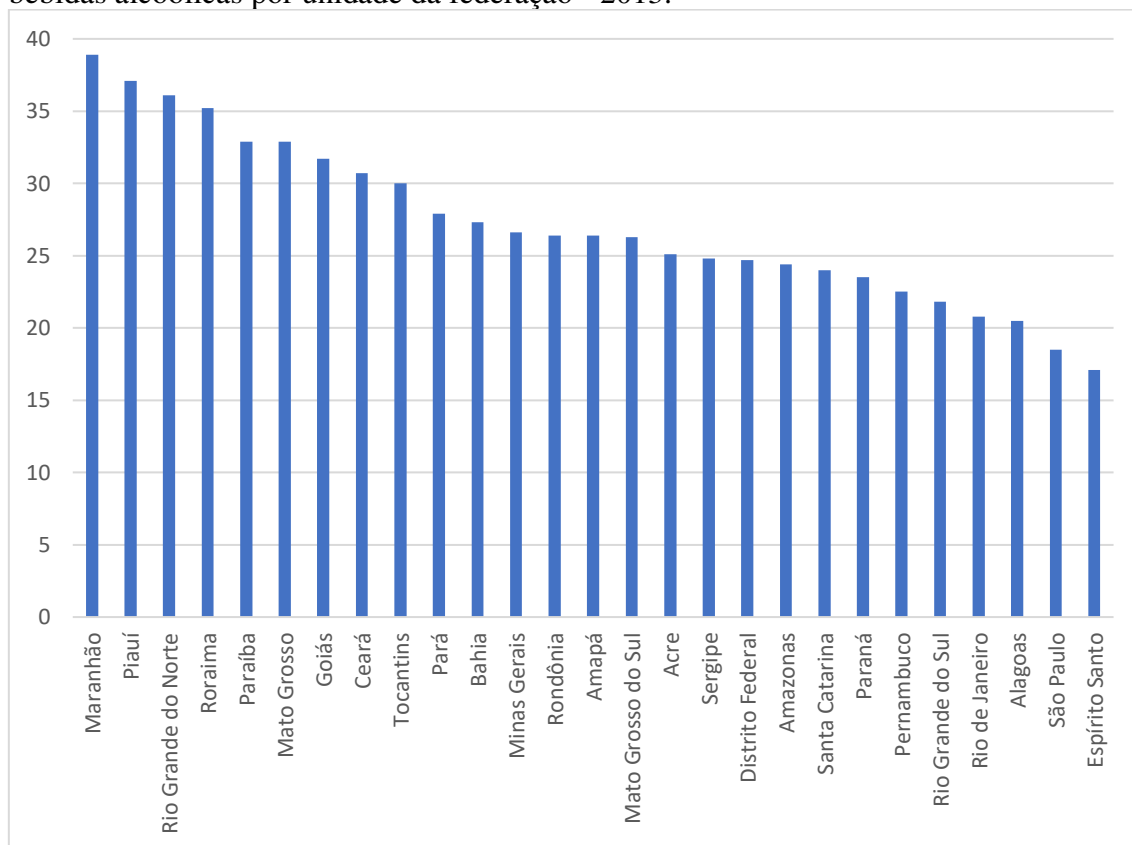
Do total de pessoas envolvidas em acidentes de trânsito, a PNS 2013 constatou que no Brasil “32,2% sofreram o acidente no deslocamento para o trabalho, e 9,9%, trabalhando” (IBGE, 2016: 25).

Desde o final do século XX, o Brasil tem se preocupado com a regulamentação mais eficaz do trânsito no seu território. Em 1998, entrou em vigor o Novo Código de Trânsito Brasileiro (CTB) e, em 2008, foi promulgada a Lei N° 11.705, conhecida popularmente como “Lei Seca” que tem como principal objetivo eliminar o hábito de conduzir um veículo após a ingestão de bebidas alcoólicas ou qualquer outra substância psicoativa. Os gráficos e tabelas a seguir apresentam dados aferidos pela Pesquisa Nacional de Saúde realizada em 2013 sobre a ingestão de bebidas alcoólicas e direção veicular que mostram que cinco anos após a entrada em vigor da “Lei Seca” ainda era considerável o número de pessoas que dirigiam após a ingestão de bebidas alcoólicas, já que:

[...] a PNS estimou a proporção de indivíduos que conduziram veículo motorizado, carro ou motocicleta, após o consumo de bebida alcoólica independente da quantidade de bebida consumida e da periodicidade desta prática. Este percentual, para o Brasil, foi de 24,3% variando de 20,8% na Região Sudeste a 29,6% na Região Centro-Oeste. Considerando o total da população brasileira adulta, a proporção foi de 4,4%. Entre as pessoas que dirigiam carro ou motocicleta, o consumo de bebida alcoólica seguido de direção automotiva foi maior entre homens (27,4%) do que entre as mulheres (11,9%). No que se refere à faixa de idade, o hábito foi mais prevalente entre os condutores de 25 a 39 anos de idade (29,2%). A menor proporção foi observada entre os idosos de 60 anos ou mais de idade, 16,1% (IBGE, 2014: 28).

Por mais que a lei estabeleça tolerância zero ao hábito de beber e dirigir, ainda é elevado o número de pessoas que admitem essa prática. De cada quatro condutores brasileiros, um afirma dirigir logo após a ingestão de bebidas alcoólicas, principalmente entre a população mais jovem.

Gráfico 4: Porcentagem de pessoas que declararam ter dirigido logo após a ingestão de bebidas alcoólicas por unidade da federação - 2013.



Fonte: PNS 2013.

Por meio da análise do gráfico acima podemos constatar uma variação muito grande do comportamento em questão de acordo com a unidade da federação. Enquanto o estado do Maranhão lidera com um total de 38,9% dos entrevistados que afirmaram ter dirigido logo após a ingestão de bebidas alcoólicas, o estado de Espírito Santo foi o que apresentou a menor taxa com 17,1%. Em relação a idade em que esse comportamento é mais frequente no estado do Maranhão, temos a faixa de idade 30-39 anos entre os homens com uma taxa de 50,7% e a faixa de idade 40 anos ou mais entre as mulheres com a taxa de 32%.

Tabela 3: Proporção de pessoas com 18 anos ou mais de idade que ingeriram bebidas alcoólicas e dirigiram logo em seguida por sexo segundo capitais. PNS, Brasil, 2013.

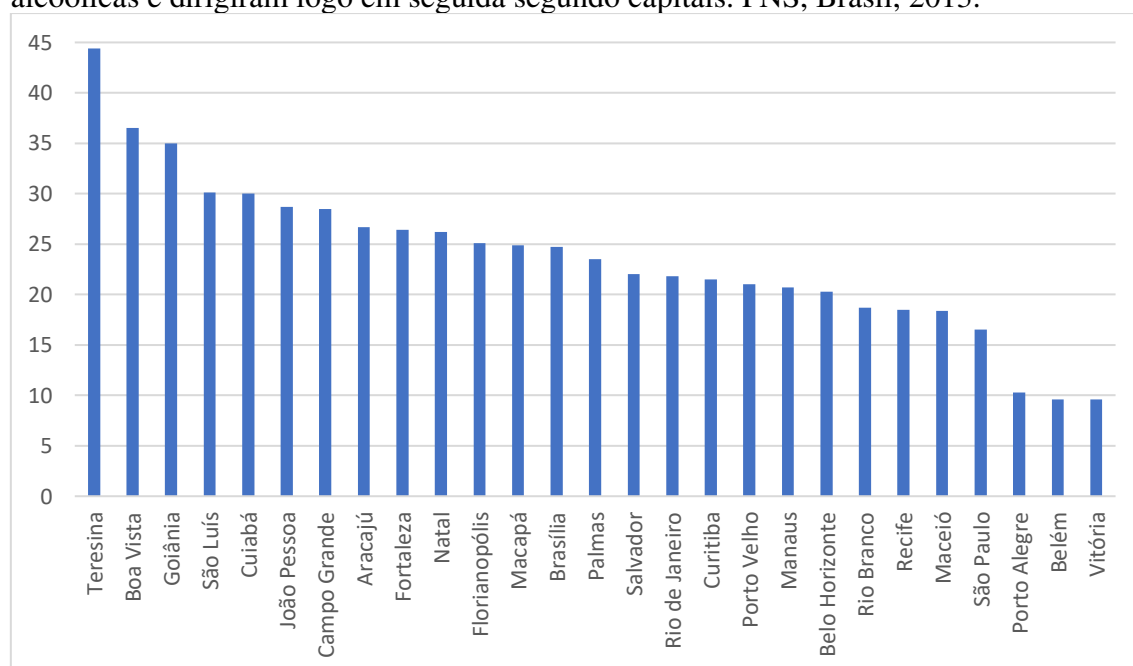
Capitais	Sexo		Total
	Masculino	Feminino	
	%	%	%
Todas as capitais	24,4	11,8	21,3
Norte	21,7	9,3	19,6
Porto Velho	25	8,9	21
Rio Branco	24,7	1,6	18,7
Manaus	22,6	11	20,7
Boa Vista	38,5	28	36,5
Belém	10,3	4,2	9,6
Macapá	28,8	4,5	24,9
Palmas	28,2	7,3	23,5
Nordeste	29,4	10,3	25,6
São Luís	33,6	11,8	30,1
Teresina	50,5	11,1	44,4
Fortaleza	29,4	11,8	26,4
Natal	27,6	17,2	26,2
João Pessoa	32,1	12,5	28,7
Recife	19,2	16,6	18,5
Maceió	17,8	20,6	18,4
Aracajú	31,1	3,3	26,7
Salvador	27,7	2,6	22
Sudeste	19,6	13,7	18,1
Belo Horizonte	22,6	12,9	20,3
Vitória	12,4	2,5	9,6
Rio de Janeiro	25,4	11,6	21,8
São Paulo	17,1	15	16,5
Sul	21,8	6,3	17,4
Curitiba	26,2	6,6	21,5
Florianópolis	31,9	10,8	25,1
Porto Alegre	13	4,5	10,3
Centro-Oeste	33,9	13,5	28,3
Campo Grande	33,5	14	28,5
Cuiabá	32,7	23,2	30
Goiânia	44,9	11,7	35
Brasília	29,1	12,6	24,7

Fonte: PNS 2013.

Ao analisarmos os dados da tabela anterior é visível que a ingestão de bebidas alcoólicas entre condutores de veículos é elevada mesmo para as capitais, onde geralmente se concentram as fiscalizações da “Lei Seca”. As capitais da região Centro-Oeste e as do Nordeste, com 28,5% e 25,6%, respectivamente, são as que apresentam a

maior porcentagem de condutores que dirigem após a ingestão de bebidas alcoólicas. Entre as capitais, como fica mais facilmente visualizado no gráfico seguinte, enquanto Teresina lidera nesse quesito com 44,4%, Belém e Vitória, com 9,6% cada, se destacam como as capitais com a menor porcentagem de condutores que dirigem após a ingestão de bebidas alcoólicas. São Luís, a cidade foco da pesquisa, aparece em quarto lugar com uma taxa de 30,1% o que vai de encontro com as observações realizadas. É importante destacar também que nas capitais brasileiras o comportamento em discussão é verificado majoritariamente entre os homens (24,4%), chegando a ser mais do que o dobro do que é verificado entre as mulheres (11,8%). Em relação a cidade de São Luís, o número de homens que dirigiam sob efeito de álcool era quase três vezes maior do que entre as mulheres.

Gráfico 5: Proporção de pessoas com 18 anos ou mais de idade que ingeriram bebidas alcoólicas e dirigiram logo em seguida segundo capitais. PNS, Brasil, 2013.



Fonte: PNS 2013.

Os dados apresentados nas páginas anteriores expõem apenas uma parte do problema que suscita debates de vários setores da sociedade brasileira que buscam soluções para o mesmo. Entre as várias medidas adotadas no Brasil que visam produzir maior segurança no trânsito, destaco a adoção de leis mais rígidas.

A primeira lei brasileira para coibir a condução de veículos após a ingestão de bebidas alcoólicas data de 1928. O decreto N° 18.323, que regulamentava a circulação internacional de automóveis e estabelecia regras de sinalização e medidas de segurança

do trânsito, em seu artigo 87, alínea ‘c’ determinava aos condutores que fossem “encontrados em estado de embriaguez na direção de veículos de qualquer natureza, será imposta multa de 100\$000 (cem mil réis), independentemente do processo a que fiquem sujeitos”. Por meio do Decreto-Lei Nº 2.994, de 28 de janeiro de 1941 foi criado o primeiro Código Nacional de Trânsito. O artigo 127, no parágrafo 55, considerava dirigir em estado de embriaguez, como uma das infrações cometidas por condutores de veículos, com multa de 200\$000 (duzentos mil réis). Como medida administrativa o artigo 130, parágrafo 5, determinava a apreensão da carteira de habilitação “quando o condutor tiver vício de embriaguez ou entorpecentes”. Com o Decreto-Lei Nº 3.651, de 11 de setembro de 1941, que dava nova redação ao Código Nacional de Trânsito, no seu artigo 129, inciso II, alínea ‘e’, foi retirada a multa permanecendo apenas a apreensão do documento de habilitação pelo prazo de um a doze meses para quem fosse flagrado dirigindo “em estado de embriaguês, devidamente comprovado”.

Em 23 de setembro de 1997 foi sancionada a Lei Nº 9.503 que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro (CTB). No segundo parágrafo do artigo 1º o CTB estabelece que “o trânsito, em condições seguras, é um direito de todos e dever dos órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito, a estes cabendo, no âmbito das respectivas competências, adotar as medidas destinadas a assegurar esse direito”. Tendo em vista o asseguramento de tal direito o CTB estabelece regras para todos os envolvidos no trânsito: condutores de veículos (automotores, elétricos, de propulsão humana, de tração animal, reboque ou semi-reboque), passageiros e pedestres.

Na Lei Nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, é constante a preocupação com a segurança do trânsito, tanto é que o artigo 26, quando começa a abordagem sobre as normas gerais de circulação e conduta, afirma que “os usuários das vias terrestres devem abster-se de todo ato que possa constituir perigo ou obstáculo para o trânsito de veículos, de pessoas ou de animais, ou ainda causar danos a propriedades públicas ou privadas”. Apesar de muitas vezes ser difundida a ideia de que a lei de trânsito no Brasil tem um foco punitivista, o CTB apresenta a educação como umas das ideias centrais para a segurança no trânsito. Isso pode ser constatado por meio da análise do Capítulo VI do código que é intitulado “Da educação para o trânsito”. No artigo 74 do CTB, fica estabelecido que “a educação para o trânsito é direito de todos e constitui dever prioritário para os componentes do Sistema Nacional de Trânsito”. Para o cumprimento desse dever,

o SNT deve promover a educação para o trânsito em todos os níveis de ensino e ainda realizar campanhas educativas, principalmente nos períodos de férias escolares e feriados prolongados.

Destaco ainda que, de acordo com o CTB, o Ministério da Educação deve adotar um currículo interdisciplinar com conteúdo sobre segurança de trânsito para todos os níveis de ensino. Essa medida tem uma importância significativa para a formação de condutores mais conscientes da necessidade de se ter uma postura mais segura no trânsito. Rosa (2004) afirma que as leis possuem uma função educativa. Para esse teórico, o conhecimento da existência de uma lei

[...] resulta, geralmente, na convicção, por parte de quem a conhece, de que a conduta recomendada na referida norma é a mais conveniente.

Esse fato revela a influência educativa da norma jurídica, moldando as opiniões sociais e portanto o comportamento grupal, por meio de um processo de aprendizado e de convencimento de que é socialmente útil, ou bom, agir de certo modo. Não se trata, a propósito, apenas de ameaça de sanções impostas pela sociedade, em consequência da transgressão dos mandamentos da ordem jurídica, o que já possui em si aquela influência sobre a conduta, a que aludimos. Cuida-se também da força condicionante da opinião pessoal e grupal, quanto ao que é justo ou injusto, bom ou mau para a sociedade, modo de proceder adequado ou inadequado (ROSA, 2004: 59).

É importante destacar que em busca de um trânsito mais seguro, desde a sua promulgação o CTB passou por importantes mudanças produzidas por 34 leis. Dentre estas destacamos a Lei N° 11.705¹², de 2008 que alterou a relação entre o ato de ingerir bebidas alcoólicas ou outras substâncias entorpecentes e a direção de veículos.

Inicialmente o CTB, no artigo 165, determinava que “dirigir sob a influência de álcool, em nível superior a seis decigramas por litro de sangue, ou de qualquer substância entorpecente ou que determine dependência física ou psíquica” constituía infração de trânsito gravíssima que tinha como punições a aplicação de penalidade de multa (cinco vezes o valor da multa para infrações graves) e a suspensão do direito de dirigir e como

¹² Sobre o comportamento de beber e dirigir, estima-se que a Lei Seca tenha evitado cerca de 41 mil mortes, desde o ano de sua implementação, 2008, até o final de 2017. Ainda, dados do Ministério da Saúde indicam redução de 27,4% do número de mortes por acidentes de trânsito nas capitais brasileiras entre 2010 e 2016, o que poderia estar relacionado à Lei Seca e outras ações, como o Programa Vida no Trânsito. No entanto, parte da população ainda relata dirigir depois de beber, e os motoristas utilizam aplicativos para driblar as blitzes. Apesar da implementação da Lei Seca e de seu fortalecimento, ainda é preciso intensificar a fiscalização, aplicar as devidas punições, e desenvolver iniciativas para a conscientização da população, e esse deve ser um compromisso contínuo de toda a sociedade (ANDRADE, 2019: 12).

medida administrativa a retenção do veículo até a apresentação de condutor habilitado e recolhimento do documento de habilitação. No ano de 2006, por meio da Lei N° 11.275, esse artigo muda e fica definido que “dirigir sob a influência de álcool ou de qualquer substância entorpecente ou que determine dependência física ou psíquica” passa a constituir infração de trânsito punível com praticamente as mesmas medidas da versão de 1997. A única mudança no que diz respeito à punição é que em 2006 ficou estabelecido a suspensão do direito de dirigir por 12 meses. Mas, notamos que o hábito de beber e dirigir começa a ser mais problematizado, já que na lei de 1997 era tolerado a alcoolemia de até seis decigramas por litro de sangue e na lei de 2006 não ficou definido nenhum nível de alcoolemia como sendo tolerado para quem fosse assumir a direção de veículos.

Em 2008, com a Lei N° 11.705, o artigo 165 sofre modificação na sua redação e passa a ser “dirigir sob a influência de álcool ou de qualquer substância psicoativa que determine dependência”, saindo os termos física ou psíquica. Por meio da Lei N° 12.760 de 2012 as punições para a infração prevista no artigo 165 passam a ser a penalidade de multa (dez vezes o valor da multa para infrações graves) e a suspensão do direito de dirigir por doze meses; a medida administrativa de recolhimento do documento de habilitação e retenção do veículo; e fica definido que será aplicado o dobro da multa em caso de reincidência no período de doze meses. Essa lei adiciona o artigo 276 “qualquer concentração de álcool por litro de sangue ou por litro de ar alveolar sujeita o condutor às penalidades previstas no art. 165” e, o artigo 277 (de grande importância para a punição dos condutores que se recusavam a fazer testes de alcoolemia):

[...] o condutor do veículo automotor envolvido em acidente 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 (BRASIL, 1997: 40).

O parágrafo segundo do artigo 277 estabelece que

[...] a infração prevista no art. 165 também poderá ser caracterizada mediante imagem, vídeo, constatação de sinais que indiquem, na forma estabelecida pelo Contran, alteração da capacidade psicomotora ou produção de quaisquer outras provas em direito admitidas (BRASIL, 1997: 40).

Essa medida permitiu que os agentes de fiscalização passassem a aplicar as punições cabíveis para condutores que estavam visivelmente embriagados, mas se recusavam a realizar qualquer tipo de teste que comprovasse o seu estado de embriaguez.

A Lei Nº 13.281 de 2016 adiciona o artigo 165A que define como infração gravíssima “recusar-se a ser submetido a teste, exame clínico, perícia ou outro procedimento que permita certificar influência de álcool ou outra substância psicoativa”. As punições são as mesmas previstas pelo artigo 165.

A combinação entre o a ingestão de bebidas alcoólicas e a direção de veículos é apontado por várias pesquisas que investigam essa relação como umas das principais causas de acidentes de trânsito. De acordo com o “Beber e Dirigir: Manual de Segurança de Trânsito para Profissionais de Trânsito e de Saúde” da Organização Mundial da Saúde, a ingestão de bebidas alcoólicas aumenta os riscos de acidentes de trânsito já que

Os efeitos imediatos do álcool no cérebro podem ser de caráter depressor ou estimulante, em função da quantidade absorvida. Em ambos os casos, o álcool produz uma alteração fisiológica que aumenta o risco de acidentes, visto que modifica a capacidade de discernimento, torna os reflexos mais lentos, diminui a vigilância e reduz a acuidade visual. Fisiologicamente, o álcool também provoca diminuição da pressão sangüínea e depressão das funções de consciência e respiração. Além disso, o álcool tem propriedades analgésicas e anestésicas em geral. **O álcool pode alterar a capacidade de discernimento e aumentar o risco de acidente mesmo com um nível baixo de alcoolemia. Todavia, os efeitos negativos são progressivamente intensificados à medida que a alcoolemia aumenta.** Não são apenas a capacidade de discernimento e os reflexos que ficam prejudicados: a visão também sofre deterioração. Além do risco direto de acidente, acredita-se que o álcool prejudique outros aspectos da segurança do condutor, como o uso de cinto de segurança e capacete e o respeito dos limites de velocidade” (OMS, 2007: 7) (grifos meus).

Ferraz (2012) destaca que entre os fatores de risco de acidentes associados ao ser humano:

[...] o uso do álcool é um dos principais fatores que provocam acidentes de trânsito pelas seguintes principais razões: provoca euforia e excesso de confiança nas pessoas, o que leva à aceitação de um nível de risco superior ao normal; prejudica o raciocínio, podendo ocasionar tomadas de decisões equivocadas; reduz a capacidade visual e a capacidade de concentração; aumenta o tempo de percepção e reação (FERRAZ, 2012: 53).

No âmbito internacional, de acordo com Bastos (2018), a preocupação com o aumento dos riscos de envolvimento em acidentes de trânsito por parte de condutores embriagados levou a Inglaterra, em 1872, a aplicar a sua primeira lei para punir condutores de carruagem que desenvolviam suas atividades após a ingestão de bebidas alcoólicas. O Licensing Act punia com prisão ou multa os condutores de carruagens que fossem flagrados embriagados. Essa e outras medidas foram tomadas a partir da constatação de que

[...] mesmo em concentrações de 0,01g/L de sangue o álcool já causa perda de reflexo e aumenta o tempo de reação ao trânsito. Seu consumo contribui para o descontrole no comportamento dos usuários e aumenta a tendência de impulsividade, reduzindo a capacidade de avaliar riscos. Maiores concentrações de álcool no sangue causam sonolência e podem levar a desmaios ao volante (BASTOS, 2018: 03).

Tabela 4: Efeitos da presença de álcool no sangue.

Quantidade (decigramas por litro de sangue)	Efeito	Impacto na capacidade de dirigir
2–3 (cerca de um copo de cerveja, um cálice pequeno de vinho ou uma dose ¹³ de bebida destilada).	As funções mentais começam a ficar comprometidas e a percepção da distância e da velocidade é prejudicada.	Menor habilidade de realizar duas funções ao mesmo tempo e menor habilidade visual.
3–5 (cerca de dois copos de cerveja, um cálice grande de vinho ou duas doses de bebidas destiladas)	O grau de vigilância e o campo visual diminuem e o controle cerebral relaxa, dando sensação de calma e satisfação.	Menor coordenação e resposta mais lenta a situações de emergência.
5–8 (cerca de três ou quatro copos de cerveja, três copos de vinho ou três doses de uísque)	Os reflexos ficam retardados, há dificuldade de adaptação da visão à diferença de luminosidade, a capacidade pessoal é superestimada, os riscos são subestimados e há tendência à agressividade.	Difícil controle de velocidade e necessidade de mais tempo para processar informações.
8–15 (a partir dessa taxa, as quantidades são muito grandes e variam de acordo com o metabolismo da pessoa)	Há dificuldade em controlar o veículo, incapacidade de coordenação e falhas na coordenação neuromuscular.	Dificuldade de manutenção do veículo dentro das faixas e perda de tempo de resposta.
15–20	Ocorre dupla visão e desconexão com a realidade.	Extrema dificuldade de condução do veículo e respostas audiovisuais afetadas.
20-50	A embriaguez é total e a pessoa, em geral, não consegue sequer ficar em pé.	

¹³ Dose padrão é a unidade de medida que define a quantidade de etanol puro contido nas bebidas alcoólicas. Uma dose padrão equivale, em geral, à mesma quantidade de álcool, e corresponde a volumes maiores ou menores, dependendo do teor alcoólico das bebidas. Atualmente, não há uma definição oficial para dose padrão no Brasil. Apesar de, geralmente, seguirmos as recomendações da OMS, a partir de referências científicas disponíveis e consultas a sites especializados em diferentes tipos de bebidas, o CISA considera que os volumes e teores alcoólicos mais praticados no Brasil como sendo 1 dose de bebida correspondem a 14 g de álcool puro, o que equivale a: 350 mL de cerveja/chope com cerca de 5% de álcool; 150 mL de vinho com cerca de 12% de álcool e, 45 mL de destilado (vodca, uísque, cachaça, gin, tequila, rum) com cerca de 40% de álcool (ANDRADE; 2019: 20).

Maior que 50	A pessoa entra em coma alcoólico, havendo risco de morte.	
--------------	---	--

Fonte: Adaptado de BASTOS et al. 2018 e FERRAZ et al. 2012.

Conduzir um veículo, principalmente os automotores, é uma atividade que requer atenção e capacidade de reação muito rápida. Vanderbilt (2009) afirma que

[...] quando estamos no trânsito, todos nós nos transformamos em analistas de risco. Precisamos continuamente tomar decisões rápidas em fragmentos de momentos, sobre se é seguro atravessar um cruzamento, sobre a velocidade certa para fazer uma curva, sobre quando devemos frear quando vemos um aglomerado de luzes de freio a distância (VANDERBIT, 2009: 246).

Como foi visto na tabela anterior, mesmo um baixo nível de alcoolemia altera as capacidades necessárias para fazer as análises dos riscos envolvidos na condução de veículos. O autor norte americano afirma ainda que o

Aumento do risco de colisões, como muitos estudos têm demonstrado, começam a ocorrer com apenas 0,02% de concentração de álcool no sangue, começam a aumentar significativamente para 0,05% e sobem rapidamente para 0,08 a 0,1% (VANDERBIT, 2009: 255).

É com a compreensão que mesmo um baixo nível de alcoolemia aumenta os riscos de envolvimento em acidentes de trânsito que é feita uma nova alteração no CTB de 1997. Jorge e Adura (2013) destacam que

[...] é possível afirmar que não existe concentração segura, sendo, portanto, alcoolemia zero o único padrão proposto de dirigibilidade sem riscos. A Associação Brasileira de Medicina de Tráfego (Abramet), identificando a alcoolemia como principal vetor da morbimortalidade no trânsito, elaborou a diretriz Alcoolemia e Direção Veicular Segura (Abramet, 2008) e produziu nota técnica que resultou na aprovação da Lei 11.705, de 19 de junho de 2008, na qual o poder público, finalmente, determina que qualquer concentração de álcool por litro de sangue sujeita o condutor a duras penalidades e mesmo à privação da liberdade, sinalizando uma nova atitude do governo quanto à junção álcool e direção (JORGE; ADURA: 2013: 31).

Essa lei, popularmente conhecida como “Lei Seca”, estabelece no seu primeiro artigo que

Esta Lei altera dispositivos da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, com **a finalidade de estabelecer alcoolemia 0 (zero) e de impor penalidades mais severas para o condutor que dirigir sob a influência do álcool**, e da 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 obrigar os estabelecimentos comerciais em que se vendem ou oferecem bebidas**

alcoólicas a estampar, no recinto, aviso de que constitui crime dirigir sob a influência de álcool” (grifos meus).

É importante notar que se em 1997 ainda era tolerado a ingestão de bebidas alcoólicas e a direção de veículos desde que o condutor não ultrapassasse a alcoolemia de seis decigramas por litro de sangue, a lei de 2008 estabelece alcoolemia zero e ainda torna mais severas as penalidades para quem for flagrado dirigindo sob a influência de álcool ou de qualquer outra substância psicoativa que determine dependência.

Um dos argumentos mais utilizados para criticar o fato da “Lei Seca” ter estabelecido alcoolemia zero para condutores de veículos é que ela é muito rigorosa e pune até mesmo quem ingere uma quantidade pequena de bebida alcoólica. Mas é necessário destacar que os efeitos do álcool no organismo são muito variáveis, como destaca Andrade (2019) no trecho abaixo, o que leva à constatação de que não há dose segura para quem conduzirá um veículo automotor:

Independentemente da quantidade que uma pessoa consome, o corpo tem um limite: em média, demora de 1 a 3 horas para metabolizar 14 g de álcool puro (1 dose). Esse montante varia amplamente de pessoa para pessoa e de ocasião para ocasião, pois diversos fatores influenciam este processo, com destaque para o sexo biológico.

Diferenças fisiológicas entre homens e mulheres também influenciam este processo: o organismo feminino apresenta menores níveis de enzimas responsáveis pela metabolização do álcool, o que faz com que a substância demore mais tempo para ser eliminada. Além disso, tem proporcionalmente menor quantidade de água que o corpo masculino, de modo que o etanol fica mais concentrado em seu organismo, agravando os efeitos.

[...]

Apesar de existir um consenso sobre as causas e os efeitos do álcool, diversos fatores influenciam a relação dose-efeito. Além do sexo biológico, como destacado anteriormente, outras variáveis que afetam os sintomas provocados pela substância incluem: idade, estrutura física (massa corporal e altura), vulnerabilidade genética, estado de saúde, padrão de consumo (quantidade, frequência e velocidade), a qualidade da bebida, o contexto e as motivações do consumo. Outro fator interessante e que deve ser um ponto de atenção é o próprio hábito de beber: quem o faz com frequência, por exemplo, provavelmente terá menor sensibilidade à substância do que aqueles que não possuem o mesmo hábito (ANDRADE, 2019: 19).

Para que a alcoolemia zero fosse alcançada, várias medidas foram tomadas, entre as quais destaco o disposto no artigo 2º “são vedados, na faixa de domínio de rodovia federal ou em terrenos contíguos à faixa de domínio com acesso direto à rodovia, a venda varejista ou o oferecimento de bebidas alcoólicas para consumo no local” e o endurecimento para a definição de crime de trânsito do artigo 306 para quem “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”. A alcoolemia acima de seis decigramas por litro de sangue deixa de ser uma infração de trânsito e passa a ser caracterizada como crime de trânsito.

Em 2012, com a Lei N° 12.760, o artigo 306 passa por nova mudança e estabelece que condutores flagrados conduzindo “veículo automotor com capacidade psicomotora alterada em razão da influência de álcool ou de outra substância psicoativa que determine dependência” será punido com “detenção, de seis meses a três anos, multa e suspensão ou proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor”. Como um dos grandes problemas para a autuação de condutores nessa situação era a comprovação de que eles estavam sob a influência de álcool, o parágrafo primeiro do artigo em questão estabelece que as condutas previstas pelo mesmo poderão ser constatadas por meio “da concentração igual ou superior a 6 decigramas de álcool por litro de sangue ou igual ou superior a 0,3 miligrama de álcool por litro de ar alveolar; ou sinais que indiquem, na forma disciplinada pelo Contran, alteração da capacidade psicomotora”. A verificação da quantidade de álcool no sangue é obtida por meio de:

[...] exame de uma pequena amostra de sangue ou urina, ou por meio da análise do ar expirado dos pulmões. A quantidade de álcool presente na corrente sanguínea é indicada em termos de alcoolemia (CAS), geralmente expressa em: gramas de álcool por 100 mililitros de sangue (g/100 ml); miligramas de álcool por 100 mililitros de sangue (mg/100 ml); gramas de álcool por decilitro (g/dl); miligramas de álcool por decilitro (mg/dl) ou outra unidade apropriada. [...] A concentração de álcool no ar expirado pela boca, por outro lado, corresponde à quantidade de álcool, medida em gramas, presente em 210 litros de ar expelido, ou, se medida em miligramas, em 210 mililitros de ar. A relação entre concentração de álcool no sangue e no hálito, amplamente conhecida, é utilizada para converter o resultado de álcool no ar expelido em taxa de alcoolemia, indicando assim o nível de intoxicação alcoólica. O teor de álcool no sangue pode ser diretamente medido em laboratórios de análises clínicas. Porém, o mais comum em operações de fiscalização viária é efetuar uma estimativa da alcoolemia a partir da concentração de álcool no ar expirado pela boca. Esta medida é geralmente obtida graças a um aparelho chamado etilômetro (ou, mais popularmente, “bafômetro”) (OMS, 2007: 10-11).

Além dessas medidas que tornaram o hábito de beber e dirigir cada vez sujeito a punições mais rigorosas, temos mais uma mudança no CTB. A Lei N° 13.546 de 2017, acrescentou o parágrafo terceiro ao artigo 302 do CTB que trata da prática de homicídio culposo na direção de veículo automotor e o parágrafo segundo ao artigo 303 que trata da prática de lesão corporal culposa na direção de veículo automotor. Com essas alterações

se o agente responsável pelo homicídio culposo “conduz veículo automotor sob a influência de álcool ou de qualquer outra substância psicoativa que determine dependência” será punido com pena de “reclusão, de cinco a oito anos, e suspensão ou proibição do direito de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor”. Já para os condutores responsáveis pela prática de lesão corporal culposa, o parágrafo segundo do artigo 303 estabelece

[...] a pena privativa de liberdade é de reclusão de dois a cinco anos, sem prejuízo das outras penas previstas neste artigo, se o agente conduz o veículo com capacidade psicomotora alterada em razão da influência de álcool ou de outra substância psicoativa que determine dependência, e se do crime resultar lesão corporal de natureza grave ou gravíssima (BRASIL, 1997: 44).

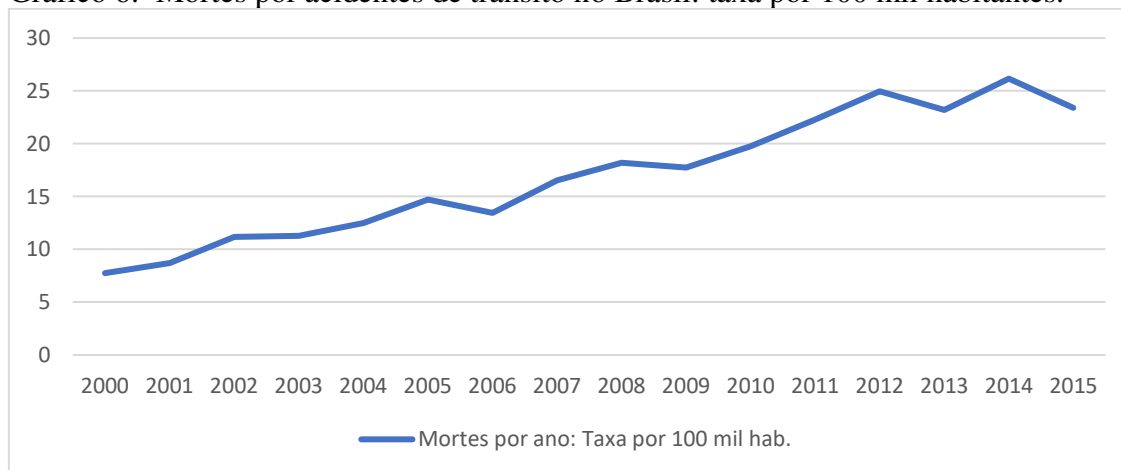
Todas essas medidas adotadas pelo Estado brasileiro para a redução dos casos de condutores que dirigem sob a influência do álcool estão de acordo com recomendações da Organização Mundial de Saúde para quem o “o público precisa saber por que o álcool ao volante é perigoso e anti-social, estar ciente da existência de uma legislação específica, compreender que a fiscalização é rigorosa e saber que, se não respeitar as leis, terá de pagar um preço extremamente alto” (OMS, 2007: 18) e de acordo também com a recomendação da Organização das Nações Unidas por meio do “Plan mondial pour la Décennie d’action pour la sécurité routière 2011-2020¹⁴” que estabelece como uma das iniciativas eficazes para que sejam reduzidos ou evitados os acidentes de trânsito a “fixation et application de seuils d’alcoolémie au-dessus desquels il est interdit de conduire¹⁵”.

É importante destacar que a taxa de mortes por acidentes de trânsito no Brasil passou por uma leve diminuição nos anos imediatamente posteriores à entrada em vigor da “Lei Seca” (2008) e das leis complementares que a tornaram mais severas (2012 e 2014), mas nos anos seguintes observa-se um crescimento dessa taxa. No gráfico seguinte é possível constatar que entre os anos 2000 e 2008 a tendência era de crescimento na taxa de mortes. Entre 2008 e 2009 tem-se uma leve queda e em 2009 a taxa volta a crescer até o ano de 2012, quando novamente constata-se uma diminuição da taxa até o ano seguinte quando ela volta a crescer.

¹⁴ Plano Mundial para a Década de Ação pela Segurança Rodoviária 2011-2020.

¹⁵ Fixação e aplicação de limites de alcoolemia acima dos quais se é proibido a condução de veículos. (tradução livre)

Gráfico 6: Mortes por acidentes de trânsito no Brasil: taxa por 100 mil habitantes.



Fonte: DATASUS (MS/SVS/CGIAE - Sistema de Informações sobre Mortalidade – SIM)

Em um primeiro momento esperava-se que com a adoção de leis mais rigorosas o número de mortes por acidentes de trânsito diminuísse significativamente. Isso não foi observado e pode estar relacionado à falta de fiscalização efetiva de cumprimento dos dispositivos legais. Bastos (2018) destaca que as mudanças na legislação devem ser acompanhadas pelo aumento no nível de fiscalização para produzirem os resultados esperados. O autor afirma que:

Segundo a Organização Mundial de Saúde (WHO), em uma análise global, as principais contramedidas em relação ao álcool apresentadas no mundo foram de fiscalização, legislação e educação. Em geral, os países desenvolvidos têm apresentado redução na incidência de condutores sob o efeito de álcool, apesar de poucas mudanças em suas leis, as quais evoluíram principalmente em termos da CAS permitida por lei para condutores recém habilitados e motoristas profissionais. Portanto, grande parte de suas ações consiste em campanhas educativas e fiscalização (BASTOS, 2018: 10).

Apesar da ampla divulgação dos altos índices de acidentes de trânsito provocados pela ingestão de bebidas alcoólicas e da realização de campanhas publicitárias para conscientizar a população sobre os efeitos positivos oriundos do fim do hábito de beber e dirigir, a reação às leis, especificadamente à Lei N° 11.705, de 2008, em muitos casos, foi no sentido de contestação. Ao estabelecer tolerância zero à ingestão de bebidas alcoólicas e ato de dirigir, essa lei “problematizou as concepções locais de bebida e de beber em relação ao ato de dirigir: certos hábitos eram considerados inofensivos, incapazes de causar maiores problemas até a vigência da norma legal” (DA MATTA, 2010: 13). Da Matta (2010) destaca que somente após a adoção desse dispositivo legal passou-se a discutir de forma mais sistemática a perigosa relação entre os atos de beber e dirigir um veículo motorizado; e que entre os motoristas brasileiros

estava cristalizada a ideia de que a ingestão de bebidas alcoólicas e o ato de dirigir não era em si tão perigoso, que tudo dependia da habilidade dos motoristas. É interessante observar que o ato de conduzir um veículo sob os efeitos do álcool é um costume que já chamava atenção no Brasil desde fins do século XIX, quando os veículos ainda eram movidos à tração animal, como foi destacado por Gilberto Freyre:

[...] mais de um europeu dos que estiveram no Brasil na primeira metade do século XIX deixou registrado o seu espanto ante a velocidade extraordinária com que os carros rodavam pelas ruas do Rio de Janeiro. Um desses europeus foi Radiguet. É dele a expressão ‘vitesse extraordinaire’ para caracterizar o excesso de velocidade dos carros, que, de repente, tornou perigosas as ruas do Rio de Janeiro. Tanto mais perigosas quanto não eram raros os boleiros bêbados (FREYRE, 2004: 672).

Da Matta afirma que as primeiras reações à lei em questão foram negativas e que:

Chegou-se a alegar motivos comerciais para suprimi-la, pois ela arruinaria estabelecimentos comerciais cujo negócio estava centrado na venda de bebidas alcoólicas. Houve uma significativa e importante batalha entre a lei (que separava terminantemente dirigir de beber) e o costume estabelecido, que não via problema ou sequer tinha consciência das implicações entre esses atos. Atualmente, a população parece ter se ajustado a ela, convencida de que o velho hábito de dirigir alcoolizado era realmente um abuso de cidadania ou uma irresponsabilidade aos chamados direitos do cidadão no trânsito (DA MATTA, 2010: 14-15).

A receptividade negativa à “Lei Seca” pode estar relacionada ao consumo de bebidas alcoólicas no Brasil. De acordo com o relatório “Álcool e a saúde dos brasileiros: panorama 2019” elaborado pelo Centro de Informações sobre Saúde e Álcool (CISA), tendo como base dados de 2010 a 2017 sobre o consumo de bebidas alcoólicas e os impactos para a saúde dos brasileiros, é elevado o número de pessoas que fazem uso dessa substância no país:

Segundo o Relatório Global sobre Álcool e Saúde 2018 (OMS, 2018a), no Brasil, 21,4% da população é abstinência na vida (nunca ingeriu bebidas alcoólicas). No último ano, 40% consumiram álcool, sendo que os homens são maioria (44%, versus 27,3% das mulheres). O consumo per capita de álcool puro, entre 2010 e 2016, diminuiu de 8,8 L para 7,8 L. Isso equivaleria a dizer que cada brasileiro com mais de 15 anos deixou de beber cerca de 1 dose por semana. Apesar de ser maior que a média mundial (6,4 L de álcool puro), o índice brasileiro está abaixo da média da região das Américas (8,0 L) (ANDRADE, 2019: 34).

De acordo com os dados acima constata-se que 78,6 % dos brasileiros, a maioria absoluta da população, fez ou faz uso do álcool. Outro dado que chama atenção é o relativo à quantidade de álcool ingerida pelos brasileiros:

Quando os dados são analisados apenas entre os brasileiros que bebem (15+ anos), a média de consumo diário em 2016 foi de 41,7 g de álcool puro, o equivalente a cerca de 3 doses por dia. Essa estimativa é aproximadamente 27% maior do que a observada entre os bebedores da região das Américas e da média mundial, ambas de 32,8 g por dia (cerca de 2,3 doses por dia) (ANDRADE, 2019: 34).

Uma informação relevante sobre a relação dos brasileiros com o álcool diz respeito ao padrão de consumo. A OMS estabelece o Beber Pesado Episódico (BPE)¹⁶ como algo nocivo e que precisa ser reduzido, mas no Brasil essa meta ainda está distante de ser alcançada, já que:

A OMS mostrou que, enquanto houve diminuição da frequência de BPE em adultos (15+ anos), no mundo, de 20,5% em 2010 para 18,2% em 2016, no Brasil houve aumento, de 12,7% em 2010 (20,7% homens; 5,2% mulheres) para 19,4% em 2016 (32,6% homens; 6,9% mulheres) (ANDRADE, 2019: 34).

Observa-se que num período de 6 anos enquanto no mundo a frequência de ingestão abusiva de álcool diminuiu 2,3%, no Brasil aumenta 6,7%. Entre as capitais brasileiras temos:

No conjunto das 27 cidades, em 2017, a frequência do consumo abusivo de álcool no último mês foi de 19,1%, sendo maior para homens (27,1%) do que para mulheres (12,2%). Essa frequência tendeu a diminuir com a idade, a partir dos 35 anos, e a aumentar com a escolaridade. A frequência apurada em 2017 é maior do que a verificada em 2010, de 18% - entre homens era de 26,8%, e entre mulheres de 10,6%. Independentemente do sexo, a frequência do consumo abusivo foi maior entre os jovens, alcançando mais de 30% dos homens e mais de 10% das mulheres entre 18 e 44 anos de idade. A partir dos 45 anos de idade, o consumo abusivo declinou progressivamente até chegar a 9% entre os homens e 1,8% entre as mulheres na faixa etária de 65 anos ou mais. Para ambos os sexos, a frequência do consumo abusivo aumentou com a escolaridade do indivíduo (ANDRADE, 2019: 36).

São Luís registra uma frequência de BPE elevada também. Esse padrão de consumo entre os consumidores de álcool na população da capital maranhense é de 20% (31,2% entre homens e 10,8% entre as mulheres).

Em São Luís a reação à “Lei Seca” não foi diferente. Antes da entrada em vigor da “Lei Seca”, o que ocorre em 19 de junho de 2008, podemos notar cobranças quanto a

¹⁶ É definido pela OMS como o consumo de 60 g ou mais de álcool puro (cerca de 4 doses ou mais no Brasil) em pelo menos uma ocasião, no último mês. É comum referir-se ao BPE como binge drinking, expressão que se tornou mais popular. Esse padrão de consumo está relacionado a maior risco de prejuízos imediatos; se frequente, pode aumentar o impacto negativo do álcool nos órgãos e sistemas (ANDRADE, 2019: 12).

aplicação e fiscalização da lei vigente na época que permitia a alcoolemia de até seis decigramas por litro de sangue, como podemos observar em reportagem publicada no jornal “O Estado do Maranhão” do dia 24 de janeiro de 2008. Nela é destacada a constatação de que o índice de condutores que dirigem sob o efeito de álcool é o maior do país. Além disso ganha destaque, o fato de que na capital maranhense, no ano de 2007, o Departamento Estadual de Trânsito (Detran/MA) contabilizou apenas 29 infrações

[...] a pessoas flagradas dirigindo sob influência de álcool, em nível superior a seis decigramas por litro de sangue, ou de qualquer substância entorpecente ou que determine dependência física ou psíquica. **As autoridades de São Luís preocuparam-se, em 2007, mais com os motoristas que avançaram o sinal vermelho do semáforo ou da parada obrigatória.** Foram 20.228 infrações do gênero registradas” (EMBRIAGUEZ, 2008, p. 10) (grifos meus).

Já em 02 de fevereiro de 2008 é publicada uma reportagem dando destaque para os efeitos negativos para os comerciantes da entrada em vigor da Medida Provisória N° 415 de 2008 que mais tarde seria convertida na “Lei Seca”. A MP N° 415 proibia a comercialização de bebidas alcoólicas em rodovias federais, fora de áreas urbanas e obrigava os estabelecimentos comerciais que vendiam ou ofereciam bebidas alcoólicas a estamparem, no recinto, aviso de que constituía crime dirigir sob a influência de álcool; e modificava o Código de Trânsito Brasileiro, com a finalidade de estabelecer alcoolemia zero e de impor penalidades mais severas para os condutores que dirigiam sob a influência de álcool. Sob o título de “MP sobre bebida provoca revolta: comerciantes dizem que proibição de venda do produto ao longo de rodovias não evitará acesso de motoristas ao álcool” a reportagem afirma que:

[...] os donos de estabelecimentos comerciais localizados na BR-135 estão revoltados com a Medida Provisória n° 415, do governo Federal, que proíbe a comercialização de bebidas alcoólicas em rodovias federais. [...]. A medida visa, fundamentalmente, dificultar o acesso dos motoristas às bebidas alcoólicas. A medida, entretanto, não foi bem recebida pelos donos de bares, restaurantes e postos de gasolina à beira da BR-135. Muitos, desconhecendo a lei, fizeram estoques para o período carnavalesco e agora não sabem o que fazer com a bebida guardada.

PREJUÍZO

A proprietária de um restaurante localizado no Km-12 da BR-135, Luzia Lisboa, de 39 anos, comprou, recentemente, 20 grades de cerveja, pensando no Carnaval. Com a MP em vigor, ela prevê um prejuízo de aproximadamente R\$ 1 mil. ‘Eu não sei como vou conseguir repor esse dinheiro todo. Eu compro cerveja para pagar depois e os fornecedores não aceitam devolução. Sinceramente, estou desesperada’, disse a comerciante, acrescentando que é a renda do restaurante que sustenta a família, composta por ela, o marido e dois filhos (MP, 2008, p.5).

Nesta reportagem é possível percebermos claramente que a futura “Lei Seca” encontraria forte resistência e um dos argumentos contrários a ela seria de que produziria prejuízos financeiros para proprietários de estabelecimentos comerciais que vendiam bebidas alcoólicas. Ainda é possível percebermos, apesar de não ter sido dito textualmente, que o consumo desse tipo de produto era comum entre os condutores, inclusive aqueles que costumavam viajar em períodos de feriados prolongados.

Quando a Medida Provisória Nº 415 de 2008 estava em análise no Congresso Nacional, a discussão sobre a eficácia das leis proibindo o consumo de álcool se intensificou na sociedade e só então começou-se a chamar a atenção para o fato de que esse hábito era perigoso para os agentes envolvidos no trânsito. No dia 03 de fevereiro de 2008 o jornal O Estado do Maranhão publicou duas reportagens sobre o tema. Na primeira, intitulada “Leis de trânsito devem ser fiscalizadas, dizem especialistas” a atenção é dada para o fato de que apenas a existência da lei não seria o suficiente para fazer com que os condutores de veículos mudassem o seu comportamento e que para alcançar este objetivo seria necessário uma fiscalização eficiente e o desenvolvimento de campanhas educativas para a conscientização dos condutores sobre a importância do cumprimento da lei para a segurança de todos. Tal pensamento vai de encontro com o que Da Matta (2010) afirma:

Qualquer legislação está destinada ao fracasso caso a sociedade que a recebe dela não necessite ou esteja preparada para suas inevitáveis implicações disciplinadoras. Afinal, toda mudança realizada na área da administração pública causa reações. Se for inteligente e capaz de traduzir os anseios e ideais da sociedade, enfrentará resistências locais. A mudança liberta, mas inevitavelmente fecha espaços e diz um desagradável “não pode!” a comportamentos antigos, bem estabelecidos e tomados pela população que os pratica como normais, racionais ou naturais. A lei recém-promulgada, quase sempre percebida como uma novidade negativa, promove uma clara consciência dos velhos hábitos (DA MATTA, 2010: 12).

Na segunda reportagem, publicada na editoria “O País” do jornal citado no parágrafo anterior, sob o título de “Deputado propõe bafômetro para carro”, é dado destaque para um projeto de lei do deputado federal capixaba Jurandy Loureiro, que previa a obrigatoriedade de instalação nos veículos automotores de dispositivo sensor de ar alveolar que travasse a ignição do veículo caso fosse detectada a presença de álcool no interior do veículo:

O ‘nariz eletrônico’, como define o próprio autor do projeto, detecta o ar ambiente do carro. Identificada a presença de álcool, a ignição do automóvel é

travada. Jurandy disse que não é possível enganar o sistema, fazendo, por exemplo, com que uma pessoa sóbria dê a partida para depois o real condutor assumir o volante.

‘O sistema é acionado e, durante todo o trajeto, ele fica ligado. Se em algum momento ele detectar que o motorista está dirigindo com o teor alcoólico acima do permitido, ele trava. Dessa forma, impede qualquer pessoa alcoolizada a dirigir’, afirmou.

De acordo com o parlamentar, o equipamento já tem sido adotado em alguns países, como Inglaterra e Estados Unidos, para reduzir os acidentes de trânsito. ‘Já que não podemos impedir motoristas embriagados de sair dirigindo por aí, vamos, então, impedir os carros de circular com motoristas alcoolizados’, disse Jurandy na justificativa do projeto. Precisamos adotar medidas de ‘tolerância zero’ para os motoristas que dirigem embriagados, e isso deve ser feito com urgência’ (DEPUTADO, 2008, p. 16).

É interessante notarmos que o autor do projeto de lei pensa que é necessário adotar medidas de tolerância zero para a ingestão de bebidas alcoólicas e o hábito de conduzir um veículo, mas que só é possível impedir que as pessoas dirijam embriagadas por meio de um dispositivo no próprio veículo e que é impossível “impedir motoristas embriagados de sair dirigindo”. Isso nos mostra o quanto o hábito de beber e dirigir era considerado um hábito enraizado e de difícil mudança numa parte considerável dos condutores brasileiros.

Logo após a entrada em vigor da Lei N° 11.705, de 2008, nota-se uma ampla divulgação da mesma, dos seus objetivos e sobre como seria a sua fiscalização. No dia 28 de junho de 2008, o jornal O Estado do Maranhão publicou uma notícia sobre a atuação da PRF na operação “Lei Seca”, e uma entrevista com um advogado que esclarecia alguns pontos da lei citada anteriormente. Chama atenção a última questão feita ao advogado:

Pergunta: Se eu tiver tomado três cervejas e meus reflexos em perfeitas condições, ainda assim serei multado?

Resposta: Se você consumiu álcool, pela lei, cometeu um crime e a punição é a mesma (OPERAÇÃO, 2008, p. 5).

Aqui podemos observar que o entrevistador pensa que a ingestão de bebidas alcoólicas e a direção de veículos estão relacionadas à capacidade de cada indivíduo, o que nos remete ao pensamento de Da Matta (2010):

A lei problematizou as concepções locais de bebida e de beber em relação ao ato de dirigir: certos hábitos eram considerados inofensivos, incapazes de causar maiores problemas até a vigência da norma legal. Pelo costume, o bêbado era o outro: o vizinho, ou o desconhecido, pois beber sempre esteve associado à comensalidade, aos parentes, amigos e à boa e farta mesa, bem como às pessoas e à gente da casa. O porre jamais ocorre com os nossos, que

sabem beber e bebem bem, com compostura; mas sempre com os outros, de tal sorte que a quantidade de bebida ingerida segue a lógica da relação pessoal: os desconhecidos bebem sempre muito mais que os conhecidos. Nessa concepção, o álcool pode ser ingerido em grandes quantidades pelos nossos, que, sendo bons bebedores, jamais perdem o controle. Tal princípio, que contempla a gradação e a proximidade social, entretanto, não é válido para os outros, aos quais a lei – se lei há – deve ser duramente aplicada. Além disso, e esse é o ponto fundamental, a relação entre os atos de beber e dirigir um veículo motorizado não havia sido seriamente discutida até então (DA MATTA, 2010: 13-14).

O que Da Matta (2010) expressa no trecho acima, foi amplamente verificado nas conversas realizadas em bares e pontos de ingestão de bebidas alcoólicas em São Luís com várias pessoas que conduziriam veículos. Muitas delas afirmaram que não se sentiam com a capacidade reduzida para dirigir, mesmo admitindo a ingestão de muitas doses de bebidas alcoólicas e estarem com o nível de alcoolemia que resulta em reflexos mais lentos e fala arrastada. Algumas afirmaram dirigirem tão bem bêbadas quanto sóbrias. Essa foi uma afirmação recorrente. Outra afirmação constante foi a de pessoas que disseram que depois que bebem e pegam a direção de um veículo, contam com uma espécie de “piloto automático” que sempre as leva para casa. Poucos foram os que demonstraram preocupação e afirmaram parar de beber na “hora certa”, ou seja, dirigiriam após a ingestão de bebidas alcoólicas, mas faziam um intervalo entre o momento em que paravam de ingerir tais bebidas e a hora em que iriam dirigir.

Após a entrada em vigor da “Lei Seca”, por meio da análise do que foi publicado no jornal O Estado do Maranhão, constatei que São Luís viveu um período de euforia em relação à mesma. Em um período de dois meses (julho e agosto de 2008) foram feitas 50 publicações - editoriais, artigos, notícias e reportagens - nesse periódico que tinham como destaque a Lei N° 11.705, de 2008.

Em 1° de julho de 2008 foi publicada uma reportagem que cobrava a fiscalização da lei na cidade de São Luís:

Lei Seca ainda não é fiscalizada em São Luís: órgãos como a SMTT, a PM e a PRF ainda não estão equipados para abordar condutores; no país, 296 motoristas já foram presos.

Com 11 dias em vigor, a lei 11.705, conhecida popularmente como “Lei Seca”, ainda não está sendo cumprida no perímetro urbano de São Luís. A nova lei, [...], até o momento não é cumprida na capital.

No período das **festas juninas, época em que essa fiscalização deveria ter sido feita com mais intensidade, por se tratar de um período em que é crescente o consumo de álcool, não se presenciou nenhum tipo de operação**

desta espécie nas ruas e avenidas da cidade. Motoristas afirmam não ter sofrido nenhum tipo de abordagem por parte da Secretaria Municipal de Trânsito e Transporte (SMTT) e nem da Polícia Militar (PM) (LEI, 2008, p. 5) (grifos meus).

É interessante notar que a reportagem destaca que num período de grande ingestão de bebidas alcoólicas, não aconteceram fiscalizações e nem abordagens para que fosse evitado o hábito de beber e dirigir. Mas, é bom nos atentarmos para o fato que a lei estava em vigor há pouco dias. A reportagem continua e faz uma comparação entre o restante do país e o Maranhão:

Operação

No último fim de semana, a PRF realizou nas rodovias federais do país a operação Grau Zero, para intensificar a fiscalização de condutores suspeitos de ingerir álcool. Só nos estados do Sul e Sudeste, foram autuados quase 300 motoristas. **Mas, estranhamente, no trecho da BR-135, em São Luís, não ocorreu nenhuma blitz.**[...]

O chefe da assessoria técnica da SMTT, Cláudio Ribeiro, explicou que **a secretaria ainda não têm os etilômetros**, mas, segundo ele, um processo licitatório já foi aberto para a aquisição dos aparelhos. ‘Nós estamos em fase de aquisição dos aparelhos para começar o trabalho ostensivo nas ruas’, afirmou Cláudio Ribeiro. **Quanto à inexistência dos agentes de trânsito em trabalhar com essas autuações, Ribeiro revelou que a secretaria está capacitando o efetivo para atuar nessas fiscalizações. “Como essa lei é recente, os nossos agentes estão em um processo de capacitação”, disse.**

O chefe do policiamento metropolitano de São Luís, coronel Francisco Melo, disse que a Polícia Militar ainda não recebeu nenhuma diretriz do comando e nem da Secretaria de Estado de Segurança (Sesec) para iniciar esse trabalho. ‘Não recebemos nenhuma ordem do comando, nem da Secretaria de Segurança quanto a essa lei. **Ainda não possuímos os aparelhos de fiscalização, portanto não é possível realizarmos qualquer operação**’, revelou Melo (LEI, 2008, p. 5) (grifos meus).

Chama atenção a declaração feita pelas autoridades que deveriam atuar no sentido de coibir o ato de dirigir após a ingestão de bebidas alcoólicas. Desde a entrada em vigor do CTB que o artigo 165 considerava uma infração de trânsito dirigir sob a influência de álcool, em nível superior a seis decigramas por litro de sangue e em 2006 passou a ser infração dirigir sob a influência de álcool em qualquer nível. As afirmações na reportagem acima de que nem a SMTT e nem a PM contavam com etilômetros e de que a secretaria ainda estava capacitando agentes para esse tipo de abordagem, nos leva à conclusão de que nada foi feito por esses órgãos para punir quem conduzia veículos sob o efeito de álcool, mesmo passados dez anos da existência de uma lei que tornava isso uma infração de trânsito. É bom lembrar que, em relação a legislação anterior, a “Lei Seca” apenas estabeleceu alcoolemia zero e tornou mais rigorosas as penalidades.

No dia 06 de julho de 2008, na editoria “Opinião” o jornal O Estado do Maranhão publicou um artigo intitulado “Eis a questão” de Lino Raposo Moreira (membro da Academia Maranhense de Letras) no qual o mesmo defendia a “Lei Seca” das críticas que começavam se insurgir contra a mesma:

Formou-se uma polêmica de forma alguma trivial, porque centrada em ameaça concreta a nossas vidas, a respeito da chamada Lei Seca. [...]

Ninguém está, como não poderia estar, proibido de beber. Proibido está é de beber e depois sair dirigindo por aí, ameaçando vidas, e ser ele mesmo o juiz da quantidade de álcool que pode ingerir sem risco aos outros. O bêbado, no entanto, é a pessoa menos qualificada para avaliação de suas próprias habilidades. O sujeito, claro, pode saborear quantos barris de cerveja quiser, de vinho, de uísque ou de Caninha 51. [...] Não pode é bater na mulher, jogar os filhos do alto de edifícios ou **assassinar usando como armas a bebida e o automóvel. O álcool deve andar no tanque, não no sangue e no cérebro enevoado do motorista.**

No Brasil há leis que não pegam, sempre por inércia até aqui. Agora, **parece haver uma campanha com o fim de fazer a lei não pegar**, para depois dizerem que não pegou. Surgiram de repente estatísticas surrealistas revelando queda de 25% na venda de bebida em bares e restaurante no primeiro fim de semana após a vigência da lei, levando, afirmam, a considerável aumento de desemprego no setor, o que justificaria a revogação dela. [...]

Direitos constitucionais estariam sendo violados. Quais? O de matar impunemente? Quem vai para a cadeia no Brasil por crimes de trânsito? [...]

Essa lei... servirá para **mudar práticas antes consideradas imutáveis**. Quando a preservação de vidas humanas está em jogo, o melhor é pecar por excesso, se necessário, do que por falta. Beber ou não beber ao volante, eis a inevitável e inarredável questão (EIS, 2008, p. 5) (grifos meus).

É importante destacar que o autor do artigo citado acima frisa que um dos motivos alegados para a revogação da lei seria de que ela produziria grave prejuízo para setores que tinham a venda de bebidas como principal fonte de lucro. Esse argumento também foi constatado por Da Matta (2010) em pesquisa realizada no estado do Espírito Santo. Esse foi, e, ainda é um dos argumentos amplamente utilizados pelos detratores da lei em questão. Em conversas com garçons e gerentes de bares situados na região da Lagoa da Jansen, muitos afirmaram que vários estabelecimentos recentemente fecharam as portas devido às constantes fiscalizações feitas no entorno para punir os motoristas alcoolizados e que os bares que ainda funcionam tiveram uma queda considerável no faturamento. Mais à frente discutirei sobre a contradição desse argumento quando observamos a noite de São Luís.

Ainda no dia 06 de julho de 2008 o jornal O Estado do Maranhão publicou uma reportagem de uma página sobre uma pesquisa contratada pelo periódico e realizada pelo Instituto Escutec, que demonstrava o apoio de ampla maioria da população de São Luís à “Lei Seca”. Sob o título de “População de São Luís aprova “Lei Seca”: segundo pesquisa, 64,6% dos ludovicenses acham justo que a nova lei puna severamente quem dirigir depois de beber”, a reportagem apresentou vários dados a respeito da receptividade da população da capital em relação à nova lei. Destacarei a seguir os principais.

Em relação à divulgação da lei, 97,7% dos entrevistados declararam que já tinham ouvido falar dela e apenas 2,3% disseram que não, o que demonstra que aconteceu uma divulgação muito grande do novo dispositivo legal. Mas isso não significava que as pessoas conheciam a lei: apenas 12,3% declararam saber de todo o conteúdo da nova lei; 86,5% conheciam mais ou menos a nova lei e 1,2% ainda não a conheciam. Em relação ao que pensavam da lei, 64,6% consideravam justas as punições aplicadas mesmo para quem consumisse uma dose mínima; 33,9% não consideravam justo e 1,5% não souberam ou não responderam.

Um dado considerável da pesquisa foi em relação a quantidade de pessoas que admitiram dirigir após a ingestão de bebidas alcoólicas: 51,8% disseram que sim e 48,2% que não. Essa informação nos mostra o quanto o hábito de beber e dirigir era regular na nossa sociedade. Por outro lado, 88% disseram que nunca haviam dirigido embriagados e 12% disseram que sim. Aqui, temos um dado importante: o que essas pessoas consideravam como está embriagado? Em relação à mudança de comportamento, 53,5% afirmaram que mudariam de comportamento, 45,9% disseram que não e 0,6% não souberam ou não responderam. Essa mudança de comportamento levaria 51,5% a só beberem em casa, 42,1% a voltarem para casa utilizando táxi ou ônibus depois da ingestão de bebidas alcoólicas, 2,9% a contratarem motoristas e 3,5% disseram não saber ou não responderam. O curioso é que apesar da maioria dos entrevistados concordar com a lei, 56,1% achavam que ela seria mais uma lei que existiria e não seria cumprida e apenas 37,4% pensavam que ela seria efetivamente cumprida.

Mesmo com pouco tempo em vigor a “Lei Seca”, no cenário nacional, apresentava resultados positivos na redução do número de acidentes. Em notícia publicada no dia 08 de julho de 2008 pelo jornal “O Estado do Maranhão”, o médico José Gomes Temporão, ministro da saúde de 2007 a 2010, afirmava que “houve uma redução

substantiva. Cerca de 30% no Rio Grande do Sul e 19% em uma capital que eu não me lembro. Mas conversando com diretores e médicos é perceptível uma redução” (TEMPORÃO, 2008, p.5). Ainda assim a nova lei continuava recebendo ataques e um dos argumentos que passou a ser utilizado é que ela obrigava o condutor a gerar provas contra si mesmo, o que a tornaria inconstitucional:

PROVAS CONTRA SI

A “Lei Seca” **tem sido danosa para a sociedade como um todo**. Essa é a avaliação do presidente executivo da Associação Brasileira de Bares e Restaurantes (Abrasel), Paulo Solmucci Júnior. De acordo com ele, **a norma gera problemas** por fazer o motorista ‘construir provas para si mesmo’.

A Abrasel entrou com **ação declaratória de inconstitucionalidade** no Supremo Tribunal Federal (STF) contra a Lei Federal nº 11.705/08, que proíbe a ingestão de qualquer quantidade de álcool antes de dirigir.

Ele completou que, **com as fiscalizações, os bares diminuíram o faturamento** entre 30% e 45% em todo o Brasil (TEMPORÃO, 2008, p.5) (grifos meus).

Mais uma vez se utiliza o argumento de que a lei produziria prejuízos econômicos para justificar a contrariedade a ela. Com bases nesse argumento a Abrasel – Nacional protocolou em julho de 2008, junto ao Supremo Tribunal Federal (STF), uma Ação Direta de Inconstitucionalidade¹⁷, a ADI nº 4103, que ainda aguarda decisão daquele tribunal. Considerar danosa para a sociedade, já que uma ADI visa preservar o interesse coletivo, uma lei que tem como objetivo reduzir o número de acidentes nos leva a pensar como o hábito de conduzir veículos após a ingestão de bebidas alcoólicas era visto como algo que não produziria grandes danos para a segurança e vida das pessoas. O argumento de que ninguém é obrigado a produzir provas contra si mesmo fez com que muitos condutores se recusassem a fazer o teste do “bafômetro”. Almeida (2014) constata que:

Em 2008, quando entrou em vigor a Lei Seca, o impacto positivo foi imediato. Com medo de serem “pegos no bafômetro”, muitos motoristas deixaram de

¹⁷ A ação direta de inconstitucionalidade - ADI é a ação típica do controle abstrato brasileiro, tendo por escopo a defesa da ordem jurídica, mediante a apreciação, na esfera federal, da constitucionalidade, em tese, de lei ou ato normativo, federal ou estadual, em face das regras e princípios constantes explícita ou implicitamente na Constituição da República. [...] A função precípua da ação direta de inconstitucionalidade é a defesa da ordem constitucional, possibilitando a extirpação da lei ou ato normativo inconstitucional do sistema jurídico. [...] O autor da ADI não atua na qualidade de alguém que postula interesse próprio, pessoal, mas, sim, na condição de defensor do interesse coletivo, traduzido na preservação da higidez do ordenamento jurídico (PAULO, 2015: 838-839).

conduzir depois de beber. Como consequência, no ano seguinte, houve uma redução de quase quatro mil pedidos de indenização por morte ao DPVAT. **Bastou os motoristas descobrirem que não eram obrigados a soprar no bafômetro e que as blitz eram previsíveis, para que a curva de mortes retornasse à trajetória ascendente** (ALMEIDA, 2014: 114) (grifos meus).

Esse foi um dos motivos para a modificação da “Lei Seca” em 2012, que permitiu a punição a condutores que conduziam embriagados mesmo que eles se recusassem a fazer o teste do “bafômetro”.

Quando a lei completou um mês em vigor, o jornal “O Estado do Maranhão” publica uma notícia intitulada de “Lei Seca muda hábitos de motoristas e donos de bares”. Essa publicação tinha como base dados de Brasília, Salvador e São Paulo. Nela são apresentadas algumas medidas adotadas por donos de bares e restaurantes para recuperar o movimento e evitar o prejuízo financeiro. Ainda de acordo com a notícia, o Ministério da Saúde informava que “atendimento de emergência feito pela Samu em 14 grandes cidades do país caiu 24% depois que a lei seca entrou em vigor” (LEI, 2008, p. 5). É interessante observar que mesmo assim, em São Luís, a fiscalização da lei demorou a acontecer. No dia 20 de julho de 2008 o jornal citado acima publica duas reportagens sobre a lei. A primeira, que foi reportagem de capa do caderno “Cidades”, tinha como título “Lei Seca ainda não é fiscalizada: falta de bafômetros para cobrar de motoristas o cumprimento da lei que proíbe a ingestão de bebida alcoólica em SL.” Nela é informado que

No Maranhão, a fiscalização efetiva da nova lei está ocorrendo somente nas rodovias federais (BRs) em trabalho feito pela Polícia Rodoviária Federal (PRF), que dispõe atualmente de 11 bafômetros, divididos em cinco delegacias regionais. Desde que a lei entrou em vigor até o dia 17 deste mês, a PRF já prendeu, 16 motoristas infratores em operações realizadas principalmente nos fins de semana.

Sem os bafômetros, os órgãos de trânsito não podem fiscalizar o cumprimento da lei. De acordo com o Detran, o processo de licitação, para que o órgão adquira os bafômetros, será aberto esta semana. No entanto, não foi divulgada a data em que o órgão iniciará as fiscalizações, muito menos a quantidade de equipamentos que serão utilizados na região metropolitana.

De acordo com o secretário adjunto da SMTT, Cláudio Ribeiro, os agentes de trânsito só poderão iniciar a fiscalização quando o Detran adquirir os bafômetros e disponibilizá-los ao Município. "Como esta fiscalização é de responsabilidade estadual, ou seja, da Polícia Militar e do Detran, nós decidimos, em uma reunião realizada semana passada, que o departamento estadual entrará nesta parceria com os bafômetros e a SMTT entrará com a prestação do serviço. Os nossos agentes já estão sendo capacitados para operar o equipamento e aguardamos somente a finalização do processo licitatório por parte do Detran", disse ele. No entanto, a Assessoria de Comunicação do Detran informou que o diretor Operacional do órgão, Pádua Nazareno, garantiu

que os bafômetros serão distribuídos somente para o próprio departamento e para a Polícia Militar para serem utilizados em blitzes na região metropolitana.

Enquanto os órgãos ficam decidindo quem comprará os bafômetros, a população começa a duvidar até do cumprimento da "Lei Seca". "Ninguém sabe, na verdade, se essa lei já está vigorando ou não em São Luís. A gente procura os jornais para saber como o Detran se posiciona e há uma coisa. Novamente vamos à procura dos jornais para saber se a Secretaria de Transportes agirá no cumprimento da lei e eles dizem que estão esperando o posicionamento do Detran. Fica complicado acreditar que o Município vai cumprir as determinações, sendo que as autoridades competentes não se articulam", disse a dona de casa Maria Antônia Rodrigues Costa, que mora no São Francisco. O motorista de ônibus Carlos Eulálio Fontana, 49 anos, disse que São Luís precisa de medidas urgentes que combatam as infrações no trânsito, principalmente por causa da crescente frota de veículos, no entanto, **ele confessou que não acredita em mudanças no que diz respeito às punições mais severas ao infrator de trânsito.** "Eu acho que nada vai mudar. O que vai acontecer é que os próprios fiscais vão ficar perdidos no cumprimento da lei. Os órgãos não estão se entendendo, o que vai refletir na falta de cumprimento da lei", reclamou ele. De acordo com o secretário adjunto da SMTT, Cláudio Ribeiro, mais de 300 agentes de trânsito estão sendo preparados para fiscalizar o cumprimento da Lei 11.705/08. Ele garantiu que há compromisso por parte do Município para que o número de acidentes de trânsito, que envolve diretamente o uso de bebidas alcoólicas, diminua consideravelmente. "A lei é válida e necessária aqui em São Luís, onde o número de acidentes tem crescido. Faremos aquilo que é de nossa responsabilidade para que alcancemos nossas metas no que diz respeito à diminuição de acidentes de trânsito. No entanto, é necessário que o motorista saia de casa com a consciência de que o volante não combina com álcool", alertou ele (LEI, 2008, p. 1) (grifos meus).

Enquanto a lei já apresentava resultados em algumas cidades do país, em São Luís ainda se discutia sobre qual instituição deveria ser responsável por fazer a fiscalização da mesma e quem adquiriria e faria a utilização dos "bafômetros", equipamentos indispensáveis àquela época para a constatação de que um condutor estava sob o efeito de álcool. Fato esse que poderia contribuir para a descrença de algumas pessoas sobre o efetivo cumprimento do dispositivo legal.

Sob o título "Motoristas já mudam o comportamento", o jornal O Estado do Maranhão publicou no dia 20 de julho de 2008, na página 2 da editoria "Cidade" uma reportagem informando que, apesar da não fiscalização da lei, os condutores da capital já começavam a mudar o seu comportamento em relação à ingestão de bebidas alcoólicas e condução de veículos (MOTORISTAS, 2008, p.20). Nela é dado destaque para duas falas de pessoas diferentes: uma que afirmou já ter mudado o hábito de ingerir bebida alcóolica e depois dirigir e outra que afirmava não ter mudado e que seria "duro" ter que sair de casa sem levar o carro. Uma fala de importância fundamental é de um dono de bar que afirmava que a venda de bebidas alcólicas apresentava uma queda depois da entrada em

vigor da nova lei, o que levaria a se pensar que as pessoas estavam deixando de consumir a bebida por medo de ser autuado numa fiscalização.

Sobre as investidas contra a “Lei Seca”, a mais incisiva a que tive acesso foi a publicada na editoria “Opinião” do jornal O Estado do Maranhão na data de 23 de julho de 2008. Num artigo intitulado “Eu perdi a virgindade”, o advogado Alex Murad, àquela época, presidente da Comissão de Direitos Sociais da OAB/MA, fazia críticas severas à lei, que, na sua opinião, estaria transformando “pessoas de bem” em criminosos. Destacarei uma parte do artigo:

Duas coisas andam tirando o meu sono. A primeira delas, como não poderia deixar de ser, é a tal "**Lei Seca**", **que já me fez perder anos de vida, de tanto estresse e preocupação que tenho experimentado nos últimos dias.**

A cada dia que passa, tomo conhecimento de mais e mais situações que só me fazem concluir que o **referido "monstro legislativo", além de inconstitucional, demagogo e hipócrita, vem causando um sem-número de problemas sérios para o nosso cotidiano.**

[...]

Ultimamente, tenho conversado com algumas pessoas que contam uma série de **constrangimentos causados pelo temor às sanções cominadas na referida lei.** [...]

E por falar na "Lei Seca", que transformou os homens de bem em criminosos em potencial, esta me fez perder a virgindade. Calma, caro leitor, não é nada disso que você está pensando. Deixe que eu explico.

É que no último sábado, eu estava no sítio de um amigo, em meio à festa do seu aniversário. **Tratava-se de um almoço, mas eu acabei ficando até as últimas horas da noite,** contando e ouvindo histórias de nossa infância. O relógio indicava que já passava de meia noite, e eu tinha de ir embora logo, pois no domingo teria que acordar bem cedo para dar uma palestra. **Mas havia um problema: como ir embora, se eu não podia dirigir o meu carro por ter bebido?**

Como não tenho namorada atualmente, e como não consegui uma carona, pois todos os demais convidados já tinham ido embora, pensei em chamar um táxi. Mais um. Nunca andei tanto de táxi como hoje em dia. Mas um problema surgiu: no referido sítio não "pegava" celular. Tentei por diversas vezes ligar, mas não obtive êxito.

Sem qualquer alternativa, pensei na hipótese de pedir ao meu amigo para deixar-me em casa, mas ele tinha bebido bem mais que eu. E agora, o que fazer? Diante desse quadro nebuloso, fui obrigado a perder minha virgindade. É que no linguajar dos criminosos, 'perder a virgindade' ocorre sempre que uma pessoa pratica o seu primeiro crime na vida.

Não podia dormir no sítio, **então tive que tomar coragem e dirigir o carro até a minha casa.** Foi a viagem mais tensa de toda minha vida. Por todo o percurso, fiquei em estado de alta tensão e preocupação. Acho que nenhum

bandido teve mais medo de policial que eu naquela madrugada. Não podia ver uma luz piscando que eu já pensava se tratar de uma viatura da polícia fazendo blitz. Graças a Deus, **consegui chegar em casa sem ser importunado**.

Já na minha casa é que eu percebi a gravidade da coisa: eu, que nunca tinha cometido um crime em toda minha vida, tinha acabado de perder a tal "virgindade". **Qual foi o delito que eu cometi? Apenas ter bebido alguns copos de cerveja**. Mas no Brasil, é mais grave tomar uma cerveja num sábado que fazer parte do mensalão da Câmara dos Deputados. **Enquanto pessoas de bem foram presas, por terem tomado uns goles de cerveja**, o que dizer dos "mensaleiros"? Não fosse o bastante não estarem presos, ainda debocham da Justiça, ostentando sinais de riqueza na compra de mansões e em intermináveis viagens ao exterior (EU, 2008, p. 4) (grifos meus).

Neste artigo vemos que o hábito de beber e dirigir não deveria ser considerado um grave risco para a sociedade. Podemos notar isso por meio das afirmações de que a "Lei Seca" era um "monstro legislativo, além de inconstitucional, demagogo e hipócrita, vem causando um sem-número de problemas sérios para o nosso cotidiano". Na concepção do autor do artigo beber e dirigir não era um problema, e sim a lei que estaria criando uma série de problemas e "constrangimentos causados pelo temor às sanções cominadas na referida lei" que havia transformado "os homens de bem em criminosos em potencial", apenas por estes ingerirem bebida alcoólica e depois dirigirem seus veículos. É importante destacar também a concepção do quanto o indivíduo acha que pode beber e ainda assim conduzir um veículo. No artigo em destaque, o autor dá a entender que havia passado praticamente a metade de um dia bebendo (ele afirma que teria ido para um almoço e que resolveu ir para casa quando já passava da meia noite) e agradece por ter chegado em casa sem "ser importunado" por algum policial por ter bebido "alguns" copos de cerveja. Aqui podemos perceber o incômodo em ser abordado pela polícia, já que o autor do artigo, um advogado, seria tratado pela lei e pelo agente fiscalizador como um cidadão como qualquer outro e isso, na concepção de muitos é um problema, já que:

Apoiado nela, o policial da blitz que, teoricamente, não conhece ninguém, tem o dever de cumprir a regra: qualquer motorista deve fazer um teste no bafômetro, que trata a todos, apesar de protestos, de modo mecânico e – eis o problema – igualitário. Esse surpreendente e inevitável igualitarismo legal contrariou frontalmente a tradição, que jamais problematizou devidamente a associação entre dirigir e beber e que, quando era obrigada a fazê-lo, situava a questão em escala de valores relativos à proximidade com o sujeito das queixas ou do acidente (DA MATTA, 2010: 14).

Na mesma data de publicação do artigo em questão, foi publicada uma reportagem ("2.848 acidentes registrados este ano") sobre o número de acidentes de trânsito em São Luís. Segundo a mesma, os dados da SMTT e do Detran/MA indicavam que as principais causas dos acidentes de trânsito eram "a alta velocidade, o desrespeito

aos sinais de trânsito e uso de bebida alcoólica ao volante”(2.848, 2008, p.1). Mesmo assim ainda havia quem considerasse que a “Lei Seca” era o problema a ser combatido e não o hábito de beber e conduzir um veículo. Como corroboração da informação anterior podemos citar outra reportagem publicada no dia 26 de julho de 2008. Esta destacava que de 1º de janeiro de 2008 até o dia 25 de julho de 2008, 4.730 acidentes de trânsito foram registrados na “Ilha de São Luís (formada pelos municípios de São Luís, Paço do Lumiar, São José de Ribamar e Raposa), segundo dados da Companhia de Polícia Militar Rodoviária Independente (CPRv).” Desse total

[...] de acordo com o major da CPRv, Alreci Becker Martins, 60% destes acidentes estão ligados diretamente o consumo de bebidas alcoólicas. ‘A prática nos ensina que a maioria destes acidentes no trânsito são causados diretamente por consumo, de álcool. Sem contar que mais 20% de um quadro total destas situações são gerados indiretamente por este consumo (4.730, 2008, p. 2).

Essas informações demonstram como àquela época o beber e dirigir ainda era um hábito corriqueiro.

Em Editorial, publicado no dia 29 de julho de 2008, o jornal “O Estado do Maranhão”, registra o seu apoio à nova lei, fala da mudança de hábitos de alguns condutores de veículos e chama atenção para o fato de que o hábito de beber e dirigir ainda era comum em São Luís:

Lei Seca”, uma boa nova

Uma boa notícia: mesmo antes da vigência plena e da fiscalização mais intensa por parte do Batalhão de Trânsito, a Lei nº 11.705/08, nacionalmente batizada "Lei Seca", já está produzindo resultados em São Luís. **É visível a mudança de alguns hábitos de motoristas, todos no sentido de atender o novo dispositivo legal que proíbe o condutor de dirigir alcoolizado.** Responsável por uma verdadeira revolução na relação volante/álcool, que ao longo do tempo em que ela foi permitida ou ignorada, milhares de brasileiros perderam a vida nas estradas e nas vias urbanas.

Não vale a pena resgatar aqui as estatísticas nefastas que mostram os efeitos danosos do uso irresponsável de bebida alcoólica. Vale, sim, passar uma borracha no passado e escrever uma nova história do trânsito com a "Lei Seca". Mas essa crônica do futuro não será escrita como uma realidade acabada, como uma mudança integral. **Inicialmente, ela será um relato de problemas, de enfrentamento e de muitos momentos traumáticos.** Afinal, muitos são os casos em que o álcool se impõe implacável ao motorista e ele, fragilizado, desrespeita a regra e às vezes agride o equilíbrio, abraça o perigo e produz a tragédia.

Não será uma luta fácil. Tanto que no primeiro momento a linha de frente dessa mudança são a polícia, a privação da liberdade e a punição financeira. **Apanhado dirigindo após ter ingerido dose anormal de álcool**, o motorista

será preso, perderá Habilitação e pagará multa no valor de R\$ 955,00. Trata-se de um conjunto de punições que, de fato, tem o poder de inibir a tentação de um cidadão dirigir alcoolizado e, ninguém duvida, sua correta aplicação poderá reduzir o número de acidentes em todo o país, incluindo a Ilha de São Luís, **onde esse delito ainda é comum.**

Ao mesmo tempo, deve-se levar em conta que os rigores da Lei Seca são sobretudo didáticos, já que o princípio não é punir, mas conscientizar o cidadão de que dirigir embriagado é uma ação de altíssimo risco, não só para quem dirige, mas sobretudo para quem respeita as regras, mas vive à mercê dos fora da lei. A sujeição do cidadão ao controle por meio do bafômetro, é infelizmente, uma necessidade, já que a legislação brasileira mantém salvaguardas cujo objetivo é abrandar o peso das punições. **O constrangimento a que cidadãos de bem serão eventualmente submetidos pode ser a sua contribuição para a transformação.**

A exemplo do que acontece em todo o país, a população de São Luís dá a impressão de que está, de fato, disposta cumprir a regra e livrar o trânsito da cidade dos motoristas embriagados que nessa condição já são criminosos, podendo tonar-se homicidas inconscientes. A "Lei Seca" entrará em vigor integralmente no dia 1º de agosto. **É de se esperar que ela venha a ser respeitada, pois esse respeito significará menos acidentes, menos mortes.** Que todos entendam a sua importância (LEI, 2008, p. 4) (grifos meus).

Apesar de defender que a nova lei era necessária e de conclamar a população a respeitá-la para que o número de acidentes e de mortes diminuíssem, chama atenção o fato de que o teste de alcoolemia ainda era visto como um “constrangimento a que os cidadãos de bem serão eventualmente submetidos”.

Enquanto em São Luís a fiscalização da “Lei Seca” ainda não havia sido iniciada, a PRF já divulgava relatório no qual afirmava que teria acontecido uma redução de 18,7% no número de acidentes nas estradas federais que cortam o Maranhão no mês de julho de 2008, quando comparado com o mês de julho de 2007. Mas, ainda assim

[...] as principais causas de acidentes neste período do ano estão relacionadas diretamente à falta de atenção, **embriaguez**, velocidade incompatível com determinados trechos e o fato de o motorista não manter o veículo em uma distância segura em relação ao outro (CAI, 2008, p. 5) (grifo meu).

No mês de julho de 2008, o jornal “O Estado do Maranhão” teve 24 publicações que tinham a “Lei Seca” como assunto principal ou estavam relacionadas a elas. Quatro dessas publicações foram sobre a mudança de hábito dos condutores de veículos à respeito do costume de beber e dirigir. Na última publicação desse mês, é interessante destacar que a mesma afirma “que mesmo sem fiscalização, condutores começam a utilizar outros tipos de transportes para evitar problemas” e, a mesma reportagem apresenta relatos de donos de bares e garçons que afirmavam que “desde que a lei entrou em vigor, os frequentadores se mostraram mais preocupados com o consumo de bebidas alcoólicas,

apesar de não ter havido queda nas vendas” e que “apesar do clima de apreensão entre os clientes, o consumo de bebidas alcoólicas continua o mesmo. ‘As pessoas comentam na mesa do bar que vão manear, mas depois que bebem uma ou duas esquecem a lei e continuam bebendo” (“LEI SECA”, 2008, p. 1). Essas afirmações levam ao questionamento em relação ao discurso contrário à lei que justificava sua revogação com base na alegação de que a mesma produziria prejuízos financeiros aos estabelecimentos que tivessem na venda de bebidas alcoólicas sua principal fonte de renda e também vão de encontro com que foi publicado antes afirmando que a lei já produzia resultados negativos para a venda de bebidas.

Nos seis primeiros dias do mês de agosto de 2008, foram publicadas três reportagens sobre o início da fiscalização da “Lei Seca” em São Luís. O interessante é que essas reportagens apresentavam os detalhes da “Operação Alcoolemia Zero” planejada pela PM, SMTT, DETRAN-MA, PRF, DPE. Foram divulgadas informações como: data, locais e horários de realização das blitzes. Na primeira noite (09/08/2008) de fiscalização foram autuadas quatro pessoas que estavam alcoolizadas e conduzindo veículo. Todas elas foram detidas e conduzidas para uma delegacia de polícia civil e foram postas em liberdade após o pagamento de fiança. Chama atenção o nível de alcoolemia desses condutores. Um deles apresentava 86mg de álcool/ml de ar alveolar, o que corresponde a uma alcoolemia de 0,086g/100ml (gramas de álcool por 100ml de sangue). De acordo com tabela divulgada pela OMS, nesse nível os efeitos do álcool sobre o corpo são:

[...] entorpecimento fisiológico de quase todos os sistemas; diminuição da atenção e da vigilância, reflexos mais lentos, dificuldade de coordenação e redução da força muscular; redução da capacidade de tomar decisões racionais ou de discernimento; sensação crescente de ansiedade e depressão e diminuição da paciência” (OMS, 2007: 7).

Todos esses efeitos comprometem seriamente a capacidade de condução e expõem tanto os condutores quanto os outros agentes envolvidos no trânsito a sérios riscos de acidentes.

Em novo editorial sobre a “Lei Seca”, no dia 12 de agosto de 2008, o jornal O Estado do Maranhão, destaca que assim como em 1997 o CTB encontrou resistência por parte de muitos condutores de veículos e que chegou-se a falar que o código não seria cumprido mas que depois as mudanças estabelecidas pelo mesmo começaram a fazer

parte dos hábitos dos condutores brasileiros, a mesma coisa aconteceu em relação à “Lei Seca”:

A lei 11.705 (promulgada há aproximadamente dois meses), que novamente alterou o Código de Trânsito Brasileiro e proibiu o consumo de qualquer quantidade de bebida alcoólica por condutores de veículos, **causou polêmica**, é bem verdade, mas já começa a dar os primeiros sinais de que era absolutamente necessária para conter a crescente violência no trânsito no Brasil.

Segundo dados do Governo Federal, as mortes no trânsito já caíram entre 30% e 40% nas principais rodovias brasileiras em decorrência da “Lei Seca”. [...]

O fato é que a Lei Seca, pelo seu vigor, **já mudou os hábitos**, e isso pode ser comprovado no **grande número de pessoas que passaram a beber em casa ou que passaram a tomar táxis ou coletivos depois das festas com medo de serem apanhadas** no teste do bafômetro. Muitas vidas agradecem (OS AVANÇOS, 2008, p. 4) (grifos meus).

É importante destacar que o periódico em questão não explica como chegou à constatação de que a lei teria feito as pessoas mudarem o hábito em relação ao ato de beber e dirigir. Isso me leva a pensar que foram apenas suposições. E o chamado “medo de serem apanhadas no teste do bafômetro” é algo que ainda podemos verificar na atualidade. Mesmo após 10 anos de existência da lei, esse medo ainda é evocado por muitas pessoas que bebem e dirigem. O problema de beber e dirigir parece ser a punição estabelecida pela lei e não o risco de envolvimento em acidentes de trânsito.

A estratégia adotada pelos órgãos que participavam da “Operação Alcoolemia Zero” passou por mudanças logo nos primeiros dias em que a mesma foi executada. No dia 12 de agosto de 2008 foi noticiado que não seriam mais divulgados os locais onde as blitzes ocorreriam e nem os seus horários e de acordo com os responsáveis pela operação isso era necessário para evitar a previsibilidade das fiscalizações e por sua vez, evitar que condutores embriagados utilizassem vias diferentes daquelas onde ocorriam as fiscalizações.

Ainda no início das fiscalizações de cumprimento da “Lei Seca”, foi destacado que os taxistas aumentaram o seu faturamento após a realização da “Operação Alcoolemia Zero”. Em reportagem do dia 14 de agosto de 2008 foi informado que o aumento do número de corridas foi de até 50% em algumas cooperativas de táxi no primeiro final de semana após iniciada a realização das blitzes e a origem das corridas ficou concentrada em áreas de grande concentração de bares, como a Lagoa da Jansen, a Forquilha e a

Avenida Litorânea. A expectativa de ganhos maiores para os taxistas fica evidente na fala do presidente do Sindicato dos Taxistas: “ainda estamos no início da aplicação da ‘Lei Seca’, mas já temos um indicativo de mais faturamento para a categoria. A situação deve melhorar ainda mais a partir deste fim de semana, quando as ações ganharão mais evidência” (“LEI SECA”, 2008, p. 9).

Apesar do periódico em questão ter feito referência várias vezes à mudança de hábitos dos condutores em relação ao hábito de beber e dirigir, essa não era a percepção dos agentes envolvidos na fiscalização de cumprimento da “Lei Seca”. No dia 16 de agosto de 2008 o comandante da Companhia de Polícia Militar Rodoviária Independente (CPRv Ind), declarou que as fiscalizações seriam intensificadas e a tendência era que mais autuações fossem registradas, já que ainda era muito alto o número de pessoas que dirigiam embriagadas. Apesar disso, o mesmo comandante afirmava que as pessoas paradas nas blitzes não estavam se recusando a fazer o teste do “bafômetro”, e isso estava facilitando o trabalho dos agentes fiscalizadores.

Após a divulgação de várias notícias em que se dava destaque ao número de prisões de condutores que dirigiam embriagados, 24 presos em apenas 10 dias depois de iniciada a realização das blitzes, e também para o fato de que a “Lei Seca” havia contribuído para a redução no número de chamadas ao Serviço Móvel de Urgência para atendimento de acidentes de trânsito em 28,57% apenas no primeiro mês de vigência da lei, o jornal em questão publica duas reportagens em que o destaque é para a reclamação feita pelos donos de bares em relação à lei. Vejamos um trecho de uma:

PARA OS PROPRIETÁRIOS DE ESTABELECIMENTOS DA AVENIDA LITORÂNEA, A NOVA LEGISLAÇÃO JÁ REDUZIU EM 50% O MOVIMENTO.

A tolerância zero ao álcool no trânsito vem tirando o sono dos donos de bares e restaurantes da avenida Litorânea de São Luís. Segundo a Associação de Microempresários do Ramo de Bares e Restaurantes da Avenida Litorânea (Aslite), **a queda nas vendas de bebidas alcoólicas é de mais de 50%, desde o início da fiscalização da Lei 11.705**, conhecida popularmente como “Lei Seca”. Amanhã, às 16h, será realizada uma reunião, no restaurante Porto do Calhau, quando donos de bares e restaurantes e a direção da associação irão discutir **ações para ingressar com representação na justiça**.

“Não somos contra a lei, mas queremos discutir uma saída para **o problema, que está atingido o faturamento dos negócios e que já sinaliza demissão de funcionários**, caso continue assim”, explicou Cristina Melo Pessoa, proprietária de um bar localizado na avenida Litorânea.

Para o presidente da Aslite, Walternor Costa Silva, a reunião de amanhã servirá para que os associados **discutam o problema** e a partir daí seja levada aos representantes do judiciário. Segundo Walternor Costa Silva, **o que os donos de bares querem é a flexibilização do limite para o consumo estabelecido por lei**. “Nós, da Aslite, não somos favoráveis à equação bebida mais direção, mas do jeito que está imposto, **centenas de pessoas acabarão desempregadas e estabelecimentos serão fechados**”, completou (DONOS, 2008, p. 5) (grifos meus).

Novamente temos o discurso de que a “Lei Seca” seria responsável por prejuízos financeiros e por inevitável demissão de trabalhadores. Se defendia a flexibilização do limite de ingestão de bebidas alcoólicas, mas em nenhum momento se fala em cobrar do poder público outras medidas que pudessem incentivar as pessoas a deixarem de utilizar o carro quando saíssem para ingerir bebidas alcoólicas, como o oferecimento de outras opções de transporte. A lei é vista como causadora de problemas e não se percebe que o problema é o hábito de conduzir um veículo após a ingestão de bebidas alcoólicas. Implicitamente temos a ideia de que é impossível para muitas pessoas saírem de suas casas sem os seus veículos. Isso se explica pelo fato de que a posse de um veículo automotor, permite que o seu proprietário se diferencie socialmente daquele que não o possui e “a conhecida dificuldade para se desligar do automóvel está relacionada à sua característica de símbolo social” (GIUCCI, 2004: 105).

Mas, se faz necessário destacar que nem todos os donos de bares achavam que essa era a solução. A Associação Brasileira de Bares e Restaurantes-seccional Maranhão (Abrasel) realizou uma pesquisa com o objetivo de saber qual a opinião de clientes de bares e casas noturnas sobre a “Lei Seca” para a partir desses dados buscar alternativas que mantivessem esses frequentadores nesses estabelecimentos. Essa pesquisa indicou que

[...] 76% dos clientes de bares, restaurantes e casas noturnas de São Luís aprovam a Lei 11.705/2008 ou ‘Lei Seca’” e que “92% dos clientes de casas noturnas que moram na capital pretendem mudar de hábitos em decorrência da ‘Lei Seca’. [...] Muitos clientes que dirigiam depois de beber, segundo o estudo, **passaram a beber apenas próximo de casa**; pedir para que um amigo do grupo não beba antes de dirigir ou passaram a utilizar táxis depois de ingerir bebida alcoólica (76% DOS, 2008, p.2) (grifos meus).

Uma informação que chama bastante atenção foi disponibilizada por meio de uma pesquisa realizada entre os taxistas de São Luís. A pesquisa realizada pela ESCUTEK e contratada pelo jornal O Estado do Maranhão, constatou que 65,3% dos taxistas entrevistados afirmaram não ter tido aumento no número de corridas após o início da fiscalização da Lei 11.705 em São Luís (PARA, 2008, p. 11).

A partir do mês de setembro notei uma diminuição considerável na divulgação de reportagens referentes à “Lei Seca” no jornal O Estado do Maranhão. Desse mês até o fim de dezembro de 2009, apenas 19 publicações tiveram a referida lei como assunto. Todas tratavam de assuntos já explorados anteriormente – realização das blitzes; falta de bafômetros para a realização das blitzes a partir do meio do mês de setembro; diminuição do faturamento dos estabelecimentos que tinham como atividade principal a venda de bebidas alcoólicas; artigos em que se emitia opinião contrária a lei e redução do número de acidentes de trânsito após a promulgação da lei.

CAPÍTULO II: Fiscalização do cumprimento da “Lei Seca” em São Luís/MA.

Neste capítulo apresento uma análise, a partir dos dados estatísticos e informações obtidas junto ao Detran/MA, ao BPRv e de publicações no jornal O Estado do Maranhão, da realização das ações educativas e de fiscalização de cumprimento da “Lei Seca”.

De 1998, após a entrada em vigor do Novo Código de Trânsito Brasileiro, até o ano de 2006, é possível constatar, por meio da análise do número de infrações de trânsito por alcoolemia registradas pelo Detran/MA, uma tendência de queda desse tipo de infração na capital maranhense. Uma análise apenas dos dados estatísticos levaria à conclusão sobre uma provável mudança de comportamento em relação ao hábito de dirigir após a ingestão de bebidas alcoólicas por parte dos condutores ludovicenses, mas, por meio da análise de informações publicadas pelo Jornal O Estado do Maranhão e das obtidas com funcionários do Detran/MA e de policiais militares lotados no BPRv, constata-se que, na verdade, o que aconteceu foi a demora e pouca fiscalização de cumprimento da lei.

Em entrevista publicada em 2018 o comandante do BPRv, coronel Carlos Augusto Magalhães, afirmou que “A Companhia de Policiamento Rodoviário já existia desde 2006, a Lei Seca também está em vigor desde 2008, mas no Maranhão só entrou de fato em vigor a partir de 2015, quando o governo comprou 50 etilômetros (modelo em anexo I)”¹⁸. É necessário destacar que as blitzes de fiscalização da “Lei Seca”, apesar de serem em pequeno número (para se ter uma ideia, em 2014 foram realizadas apenas 8 operações), já aconteciam em São Luís desde o ano de 2008.

Ao analisarmos as estatísticas de infrações de trânsito disponibilizadas pelo Detran/MA, apresentadas no gráfico a seguir, observamos que entre 2008 e 2009 é possível constatar que as por alcoolemia passam de 0,08% para 0,13% em relação ao total de infrações. Esse período, como já foi destacado no capítulo anterior, foi caracterizado por muitos debates e atenção em relação à “Lei Seca”. Essa efervescência em relação à lei em questão, levou, de acordo com informações obtidas por meio de conversas

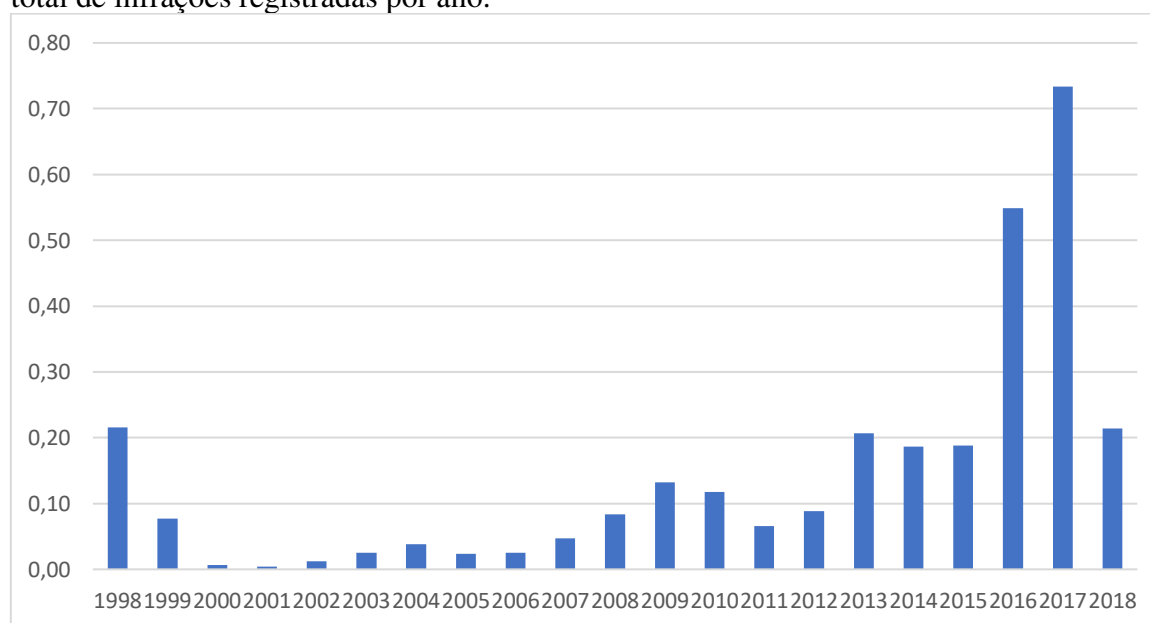
¹⁸<http://www.ma.gov.br/agenciadenoticias/seguranca/aumento-da-fiscalizacao-diminui-numero-de-multas-por-dirigir-alcoolizado-em-sao-luis> 11/03/2018.

realizadas com funcionários dos órgãos citados nos parágrafos anteriores, a realização das primeiras blitzes de fiscalização. Estas eram feitas pela Polícia Militar do Maranhão em parceria com a Polícia Rodoviária Federal que emprestava os etilômetros para a realização de tais atividades.

Entre 2009 e 2012 observa-se uma tendência de queda nos registros de infração de trânsito por dirigir após a ingestão de bebidas alcoólicas. O ano de 2012, se destaca por ter registrado um percentual próximo ao do período anterior à vigência da “Lei Seca”. Essa tendência é explicada principalmente pelo desaparecimento das operações de fiscalização de cumprimento da lei em São Luís/MA.

Em 2012 as infrações por alcoolemia registram taxa de crescimento significativa, e, a partir de 2015 com a intensificação das blitzes de fiscalização de cumprimento da “Lei Seca”, se constata que o percentual desse tipo de infração passa por um crescimento muito intenso, chegando a mais do que triplicar, saindo de 0,19% em 2015 para 0,73% em 2017, o que vai de encontro à afirmação feita pelo comandante do BPRV, na entrevista mencionada na página anterior, de que a “Lei Seca” entrou de fato em vigor em São Luís em 2015, ano em que teria sido intensificada a sua fiscalização.

Gráfico 7: Percentual de infrações por dirigir sob a influência de álcool ou de qualquer substância entorpecente ou que determine dependência física ou psíquica em relação ao total de infrações registradas por ano.



Fonte: Divisão de Estatística – Detran/MA

Em São Luís os órgãos responsáveis pela realização de atividades relativas à “Lei Seca” são o Detran/MA e o BPRv (antiga CPRV Ind.). De acordo com dados estatísticos e informações obtidos junto à Divisão de Estatística do Detran/MA, ao primeiro órgão cabe a realização das chamadas “Ações Educativas de Trânsito”. Estas, para o período em que tive acesso aos dados estatísticos – 2015 a 2018 – podiam ser de 16 tipos (relação completa em Anexo II), sendo que entre elas a de maior relevância em relação à necessidade de cumprimento da “Lei Seca” são as “Blitzes educativas” (sic) que, “são ações de conscientização e educação para o trânsito que ocorrem em avenidas ou rodovias, voltadas para condutores de veículos automotores. As mesmas são realizadas com o apoio da Polícia Militar e/ou Companhias Municipais de Trânsito”.

Nas atividades com essa finalidade, educadores (pessoas que trabalham na Coordenação de Educação para o Trânsito do Detran/MA) abordam condutores e passageiros para “conscientizá-los” sobre os riscos de dirigir após a ingestão de bebidas alcoólicas. Essa ação se resume basicamente a uma rápida conversa e distribuição de cartilhas ou panfletos informativos/explicativos em relação à lei em discussão. Esse material (Anexo III), cartilha “A segurança da sua vida e dos outros está em suas mãos” e panfleto “Quando você bebe e dirige, alguém sempre se machuca”, apresenta informações resumidas sobre os efeitos do álcool no organismo e que são fatores de risco para a condução de veículos; os tipos de infrações cometidas por quem dirige sob efeito de álcool; as punições para quem for flagrado em tal condição; como a infração pode ser comprovada e prejuízos causados pelos acidentes de trânsito para a economia brasileira.

Figura 2: Educadora do Detran/MA distribui material sobre a “Lei Seca”.



Em entrevista publicada no site do Detran/MA, a coordenadora de Educação para o Trânsito do Detran/MA, Rositânia Farias, afirma que “a Operação Lei Seca salva vidas todos os dias”, pois, “já tirou das ruas milhares de pessoas que dirigiam sob o efeito de álcool. É uma operação respeitada pelo caráter ostensivo e compromisso de todos com o cumprimento da lei”¹⁹. Essa afirmação tende a transmitir a ideia de que na capital maranhense as ações educativas e de fiscalização em relação à “Lei Seca” acontecem em grande número e são eficientes para combater o comportamento de dirigir após a ingestão de bebidas alcoólicas. Mas por meio dos dados obtidos juntos ao Detran/MA e ao BPRV é possível observar que tal afirmação não corresponde à realidade, como demonstrarei mais à frente.

Por meio da Divisão de Estatística do Detran/MA eu obtive acesso aos “Relatórios de ações educativas de trânsito” realizadas pelo órgão no período de 2015 a 2018. Esses relatórios são apenas tabelas que apresentam a quantidade de ações realizadas e o público abordado nos anos de 2016 e 2018 e, em relação aos anos de 2015 e 2017 a informação apresentada é referente somente à quantidade de ações desenvolvidas.

¹⁹ <http://www.ma.gov.br/agenciadenoticias/seguranca/mobilizacao-nacional-da-lei-seca-promove-mais-de-1-mil-testes-do-etilometro-na-capital> 15/01/2018

Faz-se necessário esclarecer que somente os relatórios de 2015 e 2016 especificam a quantidade de “Ações Educativas” da “Lei Seca”. O de 2015 apresenta quantas dessas ações foram realizadas em todo o Maranhão e as que foram realizadas em São Luís, mas não informa o número de pessoas abordadas. O relatório de 2016 informa apenas a quantidade total de “Ações Educativas da Lei Seca” realizadas em todo o estado do Maranhão e o público abordado.

Tabela 5: Ações Educativas "Lei Seca" realizadas pelo Detran/MA (2015-2016)

Ano	Quantidade ações	Público atingido
2015	120 (84 em São Luís)	Não Informado
2016	122	21.193

Fonte: Divisão de Estatísticas do DETRAN/MA.

Os relatórios de 2017 e 2018 apresentam apenas a quantidade de “Ações educativas” denominadas “Blitz educativa”, que já constavam dos relatórios dos dois anos anteriores, sem especificar sobre o conteúdo dessas blitzes. A falta dessas informações impede uma análise com exatidão do número de pessoas abordadas nessas ações na capital maranhense.

Tabela 6: Blitzes educativas realizadas pelo Detran/MA (2015-2018)

Ano	Quantidade de blitzes	Público atingido
2015	111 (38 em São Luís)	Não Informado
2016	26	10.830
2017	220 (90 em São Luís)	Não Informado
2018	47	26.466

Fonte: Divisão de Estatísticas do DETRAN/MA.

Ao analisar os dados apresentados nos “Relatórios de Ações Educativas para o Trânsito” elaborados pelo Detran/MA por meio da Coordenação de Educação para o Trânsito e pela Divisão de Estatística, constatei que a quantidade de ações realizadas é pequena quando comparada com o quantitativo de condutores e da frota de veículos do estado do Maranhão e até mesmo se considerarmos apenas a capital maranhense, o que está em contradição com a afirmação feita pela coordenadora de educação para o trânsito quanto ao caráter ostensivo das ações de fiscalização ou de “conscientização” da “Lei Seca” no estado e cidade mencionados anteriormente.

Por meio da tabela abaixo, que apresenta a evolução da frota de veículos e do número de condutores habilitados no Maranhão e em São Luís no período para o qual eu

obtive acesso aos dados do Detran/MA, verifica-se que a quantidade de pessoas abordadas pelas “ações educativas” realizadas pela instituição mencionada é muito pequena.

Tabela 7: Frota de veículos e quantidade de condutores habilitados no Maranhão e São Luís/MA (2015-2018).

ANO	Frota de veículos		Condutores habilitados	
	Maranhão	São Luís	Maranhão	São Luís
2015	1.460.158	363.768	750.017	324.101
2016	1.541.845	375.189	799.453	336.618
2017	1.618.882	388.305	841.661	346.090
2018	1.683.905	400.658	879.407	355.501

FONTES: RENAVAL / DENATRAN e DETRAN/MA.

Se considerarmos que todas as pessoas abordadas em 2018 pelas “ações educativas” do Detran/MA fossem condutoras habilitadas teríamos apenas 3% do total de condutores habilitados abordados em tais ações, o que é praticamente irrelevante para mudar o hábito de dirigir após a ingestão de bebidas alcoólicas que, como já foi destacado no primeiro capítulo, é admitido por parte considerável dos condutores maranhenses (38,9% de acordo com a PNS 2013).

A diferença entre o total de veículos e o número de condutores habilitados, tanto no Maranhão quanto em São Luís, merece destaque. Por mais que se atribua a uma mesma pessoa a posse de mais de um veículo, devemos destacar que muitas pessoas conduzem veículos sem possuírem habilitação, como pode ser demonstrado pela tabela abaixo. Nela, obtida através de relatórios das operações de fiscalização do trânsito realizadas pelo BPRv, é possível constatar um alto número de pessoas que dirigem sem a CNH.

Tabela 8: AITS's lavrados por condução sem habilitação.

Ano	Quantidade
2016	3.115
2017	4.151
2018	1.212

Fonte: BPRv.

Ao BPRv cabe, além da realização das ações educativas através do seu Programa de Educação para o Trânsito em parceria com o DETRAN/MA, a realização das blitzes de fiscalização de cumprimento da “Lei Seca”. Em 2006 a Polícia Militar do Maranhão criou a Companhia de Policiamento Rodoviário Independente (CPRV Ind.). Em 2017 o Batalhão de Policiamento Militar Rodoviário (BPRv) substituiu a CPRV Ind. Na prática, isso significou uma ampliação da estrutura disponível, já que um batalhão de polícia é

composto por várias companhias. Com essa mudança o BPRv passa a ter equipamentos, viaturas, prédio próprios e aumento do efetivo policial, o que possibilitou um trabalho mais efetivo em relação às fiscalizações de trânsito.

As blitzes de fiscalização realizadas pelo BPRv têm como objetivo identificar e aplicar as punições cabíveis para os condutores de veículos que cometem alguma irregularidade. Em relação ao ato de dirigir após a ingestão de bebidas alcoólicas, o BPRv realiza blitzes que fazem parte da “Operação Lei Seca”. De acordo com informações de um policial desse batalhão, elas são realizadas em avenidas e ruas que são rota de passagem de grande número de pessoas que estavam em locais de ingestão de bebidas alcoólicas, bem como nos horários de funcionamento desses locais. O formato utilizado é o de barreira policial, com abordagens a condutores que demonstrarem qualquer situação de suspeição de alteração na capacidade psicomotora (dirigir em zigue-zague, não obedecer às ordens dos agentes, demonstrar imperícia na condução ou tentar se evadir da barreira). As operações acontecem majoritariamente de sexta-feira a domingo e em média são utilizados cinco etilômetros e aproximadamente vinte policiais por operação. As reações dos condutores abordados vão desde críticas a elogios pela atuação dos policiais.

Figura 3: Policiais militares do BPRv realizam blitz de fiscalização da “Lei Seca”.



Em ofício encaminhado ao BPRv foram solicitadas as seguintes informações em relação à realização da “Operação Lei Seca”: quantidade de operações de fiscalização da “Lei Seca” por ano em São Luís para o período de 2008 a 2018; quantidade de operações de educação/conscientização sobre a importância da “Lei Seca” por ano em São Luís; efetivo de agentes envolvidos por operação; data e horário de realização das operações; tipo de local de realização das operações (rodovia/via urbana); tipo de veículos abordados; sexo e idade dos condutores abordados; tipo de teste: 1º teste/contraprova; tipo de condutor: abordado/substituto; resultado dos testes de alcoolemia; autuações por alcoolemia: Art. 165/Art. 165 A/ Art. 306; procedimentos adotados em caso de alcoolemia positiva (Recolhimento da CNH ou Remoção do Veículo); número absoluto de condutores abordados e solicitados a realizar o teste de alcoolemia; número absoluto de condutores que se negaram a realizar o teste de alcoolemia; número absoluto de condutores que aceitaram fazer o teste; número absoluto de condutores testados com resultado positivo; frota circulante de veículos; número absoluto de veículos abordados; número de agentes de fiscalização dotados de etilômetros; número de etilômetros por operação. A maior parte dessas informações não foi disponibilizada porque nas operações elas não são catalogadas e as disponíveis são referentes apenas aos anos de 2016, 2017 e 2018. Neste último ano as blitzes ocorreram somente de janeiro a abril.

Tabela 9: Quantidade de Operações de fiscalização da “Lei Seca” realizadas pelo BPRv (2016-2018)

Ano	Quantidade de operações	Total de condutores abordados	Testes do etilômetro
2016	151	21.837	17.750
2017	312	66.058	61.932
2018	158	28.534	27.190

Fonte: BPRv

Em relação à quantidade de operações de fiscalização de cumprimento da “Lei Seca”, é possível constatar que no triênio analisado elas estavam numa tendência de crescimento muito significativo, o que levou também a mais condutores abordados e mais testes realizados. No ano de 2017 a quantidade de condutores abordados correspondeu a 19,08% em relação ao total de condutores habilitados em São Luís. Esse dado representa uma elevada intensidade da fiscalização, o que levou a uma maior preocupação sob os riscos de ser flagrado dirigindo sob o efeito de álcool. É importante destacar que nas conversas realizadas com pessoas que conduziram veículos após a ingestão de bebidas alcoólicas, a preocupação recorrente era o de sofrer as punições estabelecidas pela “Lei

Seca”. Notei que elas davam pouca importância aos fatores de riscos de envolvimento em acidentes de trânsito ocasionados pela condução de veículos após a ingestão de bebidas alcoólicas.

No ano de 2018 foram feitas muitas reclamações sobre a intensidade da realização das blitzes, quando se chegou a uma média de 39,5 blitzes realizadas por mês ou 1,31 por dia (só no mês de fevereiro, mês no qual aconteceu o carnaval, a média foi de 2,03 operações realizadas por dia). Após essas reclamações foi possível constatar a suspensão das operações da “Lei Seca” na capital maranhense. As últimas blitzes desse tipo aconteceram no mês de abril. Quando analisamos todas as operações realizadas pelo BPRv, é possível constatar que não foram somente as operações da “Lei Seca” que foram interrompidas ou suspensas, mas também as denominadas de “Blitz de fiscalização geral” nas quais se verificavam vários itens, tais como: licenciamento dos veículos, habilitação dos condutores, condições de segurança dos veículos, etc.

Tabela 10: Autos de Infração de Trânsito Lavrados por alcoolemia – 2016-2018

Ano	Embriaguez (crime)	Embriaguez (infração)	Recusar realizar teste do etilômetro	Termo de constatação (TCACP) ²⁰	Total de condutores punidos por alcoolemia
2016	122	879	4.087	74	5.162
2017	57	910	4.126	83	5.176
2018	147	451	1.344	44	1.986

Fonte: BPRv.

Uma informação importante da tabela acima é sobre a quantidade de autos de infração de trânsito lavrados pela recusa dos condutores a se submeterem ao teste do etilômetro. Quando somamos os casos de flagrante de embriaguez detectados por teste do etilômetro, encontramos um número 3,73 vezes menor do que os casos de recusa ao teste do etilômetro, que, como já foi abordado, a partir de 2016 passa a se configurar com uma infração de trânsito. De acordo com os policiais do BPRv, a alegação dos condutores para tal comportamento está associada a ideia de que não se deve produzir provas contra si mesmo.

²⁰ Termo de Constatação de Alteração da Capacidade Psicomotora: quando o condutor se recusa a fazer o teste de alcoolemia, mas a embriaguez é caracterizada mediante imagem, vídeo ou constatação de sinais.

Tabela 11: Relação entre o número de condutores abordados e autos de infração de trânsito lavrados por alcoolemia 2016-2018

Ano	Total de condutores abordados	Total de infrações por alcoolemia	Porcentagem de punições por alcoolemia
2016	21.837	5.162	23,6
2017	66.058	5.176	7,8
2018	28.534	1.968	6,9

Fonte: BPRv.

A condução de veículos sob efeito de álcool pode ser considerada uma infração de trânsito (quando a concentração de álcool é inferior a 6 decigramas por litro de sangue ou inferior a 0,3 miligrama de álcool por litro de ar alveolar e, a recusa a realização do teste do etilômetro) ou crime de trânsito (quando a concentração de álcool é igual ou superior a 6 decigramas por litro de sangue ou igual ou superior a 0,3 miligrama de álcool por litro de ar alveolar). Por meio da análise dos dados apresentados nas tabelas 10 e 11 podemos constatar que a partir de 2016, quando a porcentagem de punições por alcoolemia foi de 23,6% em relação ao total de condutores abordados pelas blitzes de fiscalização da “Lei Seca”, a taxa de condutores punidos por dirigirem após a ingestão de bebidas alcoólicas passou por uma significativa redução, chegando a apenas 6,9% dos condutores abordados em 2018.

Os dados apresentados no parágrafo anterior também poderiam levar à conclusão sobre a redução da quantidade de pessoas que dirigiam após a ingestão de bebidas alcoólicas na capital maranhense. Mas, o que efetivamente constatei, por meio de observações na saída de bares ou casas noturnas e da realização de conversas com frequentadores desses locais e com policiais do BPRv, foi que os condutores embriagados passaram a evitar os trechos de ruas e avenidas nos quais era provável encontrarem uma blitz de fiscalização, já que elas aconteciam praticamente sempre nos mesmos locais e horários. Outra medida tomada por esses condutores foi passar a frequentar os bares localizados em bairros que não são cortados pelas avenidas em que geralmente eram realizadas as blitzes.

Tabela 12: Medidas tomadas em relação aos condutores flagrados dirigindo alcoolizados

Ano	Conduções à delegacia por alcoolemia	Recolhimento da CNH
2016	196	4.078
2017	82	3.862
2018	61	1.277

Fonte: BPRv.

Os dados da tabela 12 mostram que entre as medidas tomadas em relação aos condutores flagrados dirigindo alcoolizados, as conduções à delegacia, medida prevista para os crimes de trânsito, tais como homicídio culposo (Artigo 302, §3º), lesão corporal culposa (Artigo 303, §2º) e condução de veículo com alcoolemia igual ou superior a 6 decigramas por litro de sangue ou igual ou superior a 0,3 miligrama de álcool por litro de ar alveolar (Artigo 306, inciso I), são pequenas. Essa informação, caso as blitzes de fiscalização acontecessem com mais intensidade, poderia indicar que, apesar da elevada quantidade de condutores que ingerem bebidas alcoólicas antes de dirigir, houve uma redução na quantidade ingerida antes da condução de veículos na capital maranhense. Mas o que efetivamente constatamos, por meio das observações diretas, é que as pessoas que seriam autuadas pelo Artigo 306 do CTB, caso fizessem o teste do etilômetro, adotam um comportamento evasivo em relação às blitzes ou se recusam a realizar o mencionado teste, evitando assim uma punição por crime de trânsito.

Tabela 13: Relação entre o número de condutores abordados e os que aceitaram realizar o teste do etilômetro e os que recusaram

Ano	Total de condutores abordados	Teste do etilômetro	Recusar realizar teste do etilômetro
2016	21.837	17.750	4.087
2017	66.058	61.932	4.126
2018	28.534	27.190	1.344

Fonte: BPRv.

A relação entre o número absoluto de condutores que se recusaram a realizar o teste de alcoolemia e o número absoluto de condutores abordados e solicitados a realizar o teste mede a incidência de um comportamento evasivo em relação à legislação, possivelmente ligado a possibilidade de evitar a punição. Em São Luís/MA, ao longo dos três anos analisados por meio da tabela acima, acontece uma redução desse indicador passando de 18,71% em 2016 para 4,71% em 2018. Uma análise apenas dos dados estatísticos pode levar a ideia da redução de condutores dirigindo após a ingestão de bebidas alcoólicas na capital maranhense. Mas, o que constatei por meio das observações e conversas realizadas é que a diminuição desse indicador está relacionada a fuga dos pontos de fiscalização por parte dos condutores que tinham certeza que seriam flagrados nos testes de alcoolemia. Esses condutores afirmaram que sabiam previamente em quais locais estavam acontecendo as blitzes ou por meio da participação em grupos de aplicativos de troca de mensagens ou por suporem a realização de uma blitz num determinado ponto, devido à frequência de realização dessa atividade naquele local.

Alguns condutores chegaram a afirmar que quando estavam num local que não havia outra saída a não ser passar pelo local de realização de blitz, eles esperavam pelo fim da mesma para poder se deslocarem para outros locais.

Tabela 14: Relação entre o número de condutores que aceitaram realizar o teste do etilômetro e o resultado

Ano	Teste do etilômetro	Resultado positivo	Resultado negativo	Porcentagem de resultados positivos
2016	17.750	1.001	16.749	5,6
2017	61.932	967	60.965	1,6
2018	27.190	598	26.592	2,2

Fonte: BPRv.

A análise da tabela acima mede a incidência de um comportamento de risco de dirigir sob efeito de álcool. A redução deste indicador ao longo do tempo, como a que aconteceu de 2016 para 2017, poderia representar uma diminuição real desse comportamento de risco, mas, o que constatei na pesquisa foi a fuga dos pontos de fiscalização por condutores sob efeito de álcool. Entre as várias estratégias para escapar das blitzes de fiscalização da “Lei Seca”, ganha destaque a utilização da divulgação dos locais de realização das blitzes por meio de aplicativos de troca de mensagens.

Em 2014 o jornal O Estado do Maranhão já chamava atenção para esse fato. Na edição do dia 5 de agosto de 2014, o periódico citado publicou um editorial – “Redes usadas para o mal” - na editoria “Opinião” do primeiro caderno e uma reportagem – “Divulgação de blitzes da Lei Seca prejudica ação da Polícia Militar” - no caderno “Cidades” alertando sobre os impactos dessa prática para as fiscalizações. O editorial mencionado afirma que

Nas diversas blitzes que realizou, a força tarefa composta por efetivos da Polícia Militar, da Polícia Civil e da Polícia Rodoviária Federal, as autoridades policiais estranharam o reduzido número de flagrantes de motoristas embriagados. O fato contrariava a certeza de que a operação “fisgaria” um número bem mais elevado de infratores, já que os levantamentos da Operação foram organizados com base em levantamentos que indicavam uma grande incidência de motoristas embriagados, principalmente nas noites de sexta-feira e sábado e nas tardes de domingo.

Uma investigação cuidadosa revelou que motoristas, provavelmente infratores, criaram grupos na rede WhatsApp e por meio deles se comunicam denunciando a presença de blitzes da Operação Lei Seca – Vida no Trânsito. Alertados, os infratores alteram seus roteiros e se livram da fiscalização, evitando assim problemas sérios para resolver na polícia. A apuração policial descobriu que esses protetores dos embriagados ao volante atuaram muitas

vezes, evitando assim que os fora da lei fossem ajustar contas com a Justiça (REDES, 2014, p. 4).

Na reportagem “Divulgação de blitzes da Lei Seca prejudica ação da Polícia Militar” publicada na página 2 do caderno “Cidades” ganha destaque a ampla divulgação dos pontos de fiscalização da “Lei Seca”

Em vez de alertar amigos para não dirigirem alcoolizados, muitas pessoas estão avisando onde há blitz para evitar que eles sejam pegos.

No segundo fim de semana da Operação Lei Seca – Vida no Trânsito, o uso de aplicativos de mensagens (WhatsApp) para alertar os condutores sobre os locais de barreiras policiais foi intenso. O Departamento Estadual de Trânsito (Detran) lamentou a utilização do aplicativo para esse fim, já que alertadas sobre os locais das blitzes, as pessoas que ingerem bebida alcoólica buscam vias alternativas e a operação pode não surtir o efeito esperado: salvar vidas tirando das ruas e punindo, na forma da lei condutores que ainda insistem em beber e dirigir (DIVULGAÇÃO, 2014, p. 2).

A divulgação dos locais e horários de realização das blitzes de fiscalização, que antes era feita pelos órgãos fiscalizadores como foi visto no primeiro capítulo, passa a ser frequente com a popularização dos aplicativos de troca de mensagens. Esse assunto voltou a ganhar destaque no jornal O Estado do Maranhão no dia 31 de janeiro de 2016 em editorial intitulado “Por um trânsito em paz” publicado na página 4 do primeiro caderno na editoria “Opinião” e por meio da reportagem “Condutores usam redes sociais para fugir de blitz da Lei Seca” publicada na capa do caderno “Cidades”. Destaco parte dessa reportagem

Pela internet, eles trocam informações sobre fiscalização nas ruas; prática não é considerada crime, mas Polícia Militar alerta dos riscos e tenta surpreender motoristas.

[...] quem continua bebendo e dirigindo faz de tudo para fugir das fiscalizações e até usa a internet para isso. Pelas redes sociais ou por meio de aplicativos de celular, as pessoas informam onde há bloqueios e os motoristas mais rápidos conseguem desviar o caminho. [...]

Tarde da noite, a pessoa está em um bar, pensando em voltar para casa pelo caminho de sempre e recebe a seguinte mensagem: “Boa noite, guerreiros, só pra avisar que está tendo blitz pesada beirando o muro da Uema. Saíram três guinchos cheios de motos e carros”. Com essa informação, o condutor, sabendo que pode ter o veículo apreendido e a Carteira Nacional de Habilitação (CNH) suspensa, muda sua rota para não passar pela blitz.

Essa mensagem é real e foi repassada por meio de um aplicativo de mensagens instantâneas para celular. Essa é uma prática que se tornou comum após a popularização desse tipo de ferramenta. **“Apesar disso, tem um lado positivo nessa prática, pois as pessoas ficam sabendo que a polícia está nas ruas fazendo blitz. Com isso, vão surgir dois tipos de motoristas: o que desvia da blitz e aquele que evita dirigir após beber”**, disse o major Augusto

Magalhães, comandante da Companhia de Polícia Militar Rodoviária Independente (CPRv Ind) da PM, que é responsável pela blitz da Lei Seca (CONDUTORES, 2016, p. 1) (grifos meus).

É importante ressaltar, como foi visto anteriormente, que na realização das observações diretas, várias pessoas afirmaram que esperavam o fim de uma blitz para poderem se deslocar para outros pontos da cidade. Então, além da existência do motorista que desvia da blitz, como afirmou o comandante da CPRv Ind, na época, têm aqueles que esperam pela finalização de uma fiscalização, mas continuam dirigindo após a ingestão de bebidas alcoólicas.

No dia 2 de fevereiro de 2017 a reportagem “Compartilhar localização de blitz em aplicativos atrapalha polícia”, publicada na capa do caderno “Cidades”, destaca a ampla divulgação dos locais e horários de realização das blitzes por meio de aplicativos de troca de mensagens:

Prática é adotada por muitas pessoas, principalmente no período pré-carnavalesco, para fugir das blitzes de Lei Seca; PM tem reforçado a atuação para impedir que motoristas conduzam sob o efeito de álcool.

Aplicativos para smartphones que compartilham localização de blitz de trânsito em São Luís têm sido cada vez mais utilizados pelos usuários para disseminar informações sobre onde a Polícia Militar (PM) está atuando, com realização de barreiras. Apesar dessa situação de certa forma atrapalhar as atividades da corporação, a PM tem encontrado maneiras de superar o obstáculo para reforçar o patrulhamento, principalmente no pré-Carnaval.

De acordo com o major Wallace Amorim, comandante da Companhia de Polícia Militar Rodoviária Independente (CPRV Ind), o compartilhamento de informações pelos usuários sobre a localização das blitzes de trânsito atrapalham a atuação da PM, não apenas na capital maranhense, mas no interior do estado. Uma pessoa que está dirigindo um veículo sob o efeito de álcool, ao receber a informação, vai evitar passar pela barreira e poderá ocasionar um acidente mais a diante (COMPARTILHAR, 2017, p. 5).

Quando realizei as observações diretas, observei que a prática descrita acima é cada vez mais constante em São Luís. Um argumento recorrente por pessoas que dirigiriam após a ingestão de bebidas alcoólicas era que elas já sabiam os locais de realização das blitzes por participarem de grupos de troca de mensagens que têm como finalidade a divulgação de assuntos relativos ao trânsito e por isso tinham atalhos para evitarem os pontos de fiscalização.

Tabela 15: Relação entre o número de condutores que recusaram realizar o teste do etilômetro e TCACP

Ano	Recusar realizar teste do etilômetro	TCACP	Porcentagem de TCACP
2016	4.087	74	1,8
2017	4.126	83	2,0
2018	1.344	44	3,3

Fonte: BPRv.

A análise da relação entre o número de condutores que se recusaram a realizar o teste do etilômetro e a quantidade de TCACP lavrados demonstra que essa recusa está associada a consciência por parte do condutor de seu estado de embriaguez, já que a taxa de registro de tais termos aumentou ao longo dos três anos analisados.

Tabela 16: Relação entre a frota circulante e o número de veículos abordados

Ano	Frota circulante	Veículos abordados	Porcentagem da frota abordada
2016	375.189	21.837	5,8
2017	388.305	66.058	17,0
2018	400.658	28.534	7,1

Fonte: BPRv.

Os dados da tabela 16 mostram a intensidade da fiscalização. Quanto maior a razão, mais efeito se espera da fiscalização. Na capital maranhense, entre 2016 e 2017, observamos um crescimento significativo do percentual da frota abordada o que poderia ter levado à um maior cuidado por parte dos condutores. Mas, como será analisado no próximo capítulo, a suspensão da realização das blitzes em maio de 2018 contribuiu para um relaxamento em relação ao comportamento de risco de conduzir veículos após a ingestão de bebidas alcoólicas.

A análise dos dados apresentados neste capítulo mostra que, as ações educativas e de fiscalização de cumprimento da “Lei Seca” - apesar da afirmação da coordenadora de Educação para o Trânsito do Detran/MA, de que elas já tiraram das ruas milhares de condutores embriagados e que a lei em questão é respeitada em razão do caráter ostensivo das fiscalizações e do compromisso de todos em relação ao seu cumprimento – são incipientes e precisam ser intensificadas para que o hábito de dirigir após a ingestão de bebidas alcoólicas sofra uma alteração significativa.

CAPÍTULO III: “Sair sem o meu carro?! Nem pensar!”

No presente capítulo apresentarei o resultado das observações diretas realizadas em pontos de ingestão de bebidas alcoólicas. Como já foi explicado na metodologia, essas observações foram realizadas em bares, restaurantes, boates e similares.

Após dez anos da entrada em vigor da “Lei Seca” e do seu aperfeiçoamento, que levou ao aumento da punição para as pessoas flagradas dirigindo após a ingestão de bebidas alcoólicas, era de se esperar que tal comportamento tivesse diminuído no país. Mas não foi o que a pesquisa VIGITEL²¹ constatou. Enquanto a pesquisa VIGITEL 2015 apontou que “no conjunto das 27 cidades²², 5,5% dos indivíduos referiram conduzir veículo motorizado após consumo de qualquer quantidade de bebida alcoólica, sendo essa proporção maior entre os homens (9,8%) do que entre as mulheres (1,8%)” (MINISTÉRIO DA SAÚDE, 2016: 106), a pesquisa VIGITEL 2016 apresentou que “no conjunto das 27 cidades, 7,3% dos indivíduos referiram conduzir veículo motorizado após consumo de bebida alcoólica, sendo essa proporção notadamente maior entre os homens (12,9%) do que entre as mulheres (2,5%)” (MINISTÉRIO DA SAÚDE, 2017: 108). De acordo com a VIGITEL 2016 esses dados apontam para um crescimento de 16% em todo o país entre 2011 e 2016 no percentual de adultos que admitiram conduzir um veículo após a ingestão de bebidas alcólicas.

Ainda segundo a pesquisa VIGITEL 2016, em São Luís também foi possível constatar o aumento do número de pessoas que afirmaram dirigir após a ingestão de

²¹ A pesquisa VIGITEL utiliza como metodologia a realização de entrevistas telefônicas. As entrevistas telefônicas realizadas pelo Vigitel foram feitas entre os meses de fevereiro e dezembro de 2015 e 2016. As perguntas do questionário Vigitel abordam: a) características demográficas e socioeconômicas dos indivíduos (idade, sexo, estado civil, raça/cor, nível de escolaridade e número de pessoas no domicílio, número de adultos e número de linhas telefônicas); b) características do padrão de alimentação e de atividade física associadas à ocorrência de determinantes das doenças crônicas não transmissíveis (por exemplo: frequência do consumo de frutas e hortaliças e de alimentos fonte de gordura saturada e frequência e duração da prática de exercícios físicos e do hábito de assistir televisão); c) peso e altura referidos; d) frequência do consumo de cigarros e de bebidas alcoólicas; e) autoavaliação do estado de saúde do entrevistado, referência a diagnóstico médico anterior de hipertensão arterial, diabetes e dislipidemias; f) realização de exames para detecção precoce de câncer em mulheres; g) posse de plano de saúde ou convênio médico; e h) questões relacionadas a situações no trânsito. O percentual de adultos que referiram conduzir veículo motorizado após consumo de qualquer quantidade de bebida alcoólica foi aferido por meio das respostas dos indivíduos que, nos últimos 30 dias anteriores a entrevista, conduziram veículo motorizado depois de beber abusivamente (indivíduos que responderam positivamente à questão “Neste dia ou em algum destes dias (de consumo abusivo), o(a) sr.(a) dirigiu logo depois de beber?”) e todos os indivíduos que responderam sempre, algumas vezes ou quase nunca à questão “Independente da quantidade, o(a) senhor(a) costuma dirigir depois de consumir bebida alcoólica?” (MINISTÉRIO DA SAÚDE: 2017: 25-26).

²² Conjunto das 27 capitais brasileiras.

bebidas alcoólicas. Enquanto 5,8% dos entrevistados afirmaram tal comportamento em 2015, em 2016 esse índice passou para 7,7%.

Por meio das observações que realizei constatei que a principal justificativa utilizada inicialmente por pessoas que ingeriam bebidas alcoólicas e dirigiam logo após, foi que os seus veículos lhes propiciavam liberdade para se deslocarem para onde desejassem e à qualquer hora. Isso poderia levar a conclusão que caso elas tivessem outra forma de transporte disponível não conduziriam um veículo após a ingestão de bebidas alcoólicas. Mas por meio do aprofundamento das conversas realizadas foi possível constatar que, mesmo que tivesse possibilidade de escolha, a maioria significativa continuaria utilizando o seu meio de transporte particular quando fosse sair para beber. Entre os motivos alegados para tal comportamento, a principal ideia é que sair com o veículo automotor faz com que o indivíduo seja visto como alguém que está bem do ponto de vista financeiro, tanto entre homens quanto entre mulheres. Podemos associar essa ideia ao fato de que

Quando foi inventado, o carro tinha a finalidade de proporcionar a alguns burgueses muito ricos um privilégio totalmente inédito: o de circular muito mais rapidamente do que todos os demais. Ninguém até então tinha sequer sonhado com isso: a velocidade de todas as charretes era essencialmente a mesma, fosse você rico ou pobre; as carruagens dos ricos não eram muito mais velozes do que as carroças dos camponeses e os trens carregavam todos à mesma velocidade (eles não possuíam velocidades diferentes até começarem a competir com automóvel e o avião). Assim, até a virada do século, a elite não viajava a uma velocidade diferente do povo. O automóvel iria mudar tudo isso: pela primeira vez as diferenças de classe seriam estendidas à velocidade e aos meios de transporte (GORZ, 2004: 75) (grifos meus).

Em relação à necessidade de demonstração de sucesso financeiro Giucci (2004) destaca que mesmo quem não possui condições financeiras suficientes faz um esforço para adquirir um automóvel, pois:

A ambição de possuir um automóvel não se limita às classes altas e àqueles com rendimentos substanciais, atinge também os empregados de escritórios e pessoas de remuneração mais baixa. Muitas famílias vivem no limite do perigo. São 'autopobres', já que se torna impossível poupar. A segurança do futuro é sacrificada pelo prazer do momento, que constantemente se mistura com a ansiedade por estar vivendo além de suas possibilidades econômicas (GIUCCI, 2004: 105).

Apesar da posse de veículo automotor não ser mais restrita às pessoas de alto poder aquisitivo, como destacado na citação anterior, ainda é possível perceber que esse objeto está associado à ideia de sucesso financeiro. Uma evidência disso está na própria

classificação dos automóveis em populares e de luxo. O automóvel assume o papel de representar o indivíduo nos meios pelos quais ele trafega. Goffman (1985) nos dá uma pista de como analisar a associação entre posse de veículo automotor e sucesso financeiro:

Quando um indivíduo chega à presença de outros, estes, geralmente, procuram obter informação a seu respeito ou trazem à baila a que já possuem. Estarão interessados na sua situação sócio-econômica geral, no que pensa de si mesmo, na atitude a respeito deles, capacidade, confiança que merece, etc. Embora algumas destas informações pareçam ser procuradas quase como um fim em si mesmo, há comumente razões bem práticas para obtê-las. A informação a respeito do indivíduo serve para definir a situação, tornando os outros capazes de conhecer antecipadamente o que ele esperará deles e o que dele podem esperar. Assim informados, saberão qual a melhor maneira de agir para obter uma resposta desejada.

Para as pessoas presentes, **muitas fontes de informações são acessíveis e há muitos portadores (ou “veículos de indícios”) disponíveis para transmitir a informação. Se o indivíduo lhes for desconhecido, os observadores podem obter, a partir de sua conduta ou aparência, indicações que lhes permitam utilizar a experiência anterior que tenham tido com indivíduos aproximadamente parecidos com este que está diante deles ou, o que é mais importante, aplicar-lhe estereótipos não comprovados. Podem também supor, baseados na experiência passada, que somente indivíduos de determinado tipo são provavelmente encontrados em um dado cenário social. Podem confiar no que o indivíduo diz de si mesmo ou em provas documentadas que exhibe, referentes a quem é e ao que é (GOFFMAN, 1985: 11) (grifos meus).**

Na cidade na qual eu realizei a pesquisa é comum as pessoas deixarem à vista de todos a chave de ignição do seu veículo, já que não é possível entrar com o mesmo em todos os lugares. A chave teria a função de deixar evidente que aquele indivíduo é proprietário de um veículo e informar aos outros a sua situação sócio-econômica, ou seja, funciona como o que Goffman (1985) denominou de “portadores ou veículos de indício”. Os veículos e seus acessórios são exibidos como “provas documentadas” da condição econômica do indivíduo, já que por meio da experiência passada ainda existe a ideia de que somente pessoas “bem-sucedidas” na vida poderiam possuir um veículo automotor. Ao falar especificamente do automóvel Giucci (2004) afirma que essa máquina ganha notoriedade e admiração, porque, depois do seu desenvolvimento, quando deixa de ser uma máquina insegura,

[...] **superou as classes sociais e se tornou um objeto de desejo coletivo.** Isso não significa, necessariamente, que sua presença promoveu a igualdade e que as possibilidades tenham sido as mesmas para todos. É sabido que as condições de recepção variam de acordo com as diferentes lógicas culturais. O automóvel era capaz de assegurar a sensação de pertencimento a uma coletividade imaginária bem como fomentar as diferenças, reafirmando as distâncias sociais (GIUCCI, 2004: 19) (grifos meus).

Nas conversas realizadas com pessoas que estavam em bares ou similares, era comum elas afirmarem que sentiriam vergonha de falar para os amigos que tinham ido de transporte público (tanto faz ser ônibus, táxi ou transporte por aplicativos). Podemos associar esse fato a afirmação de Giucci sobre o automóvel de que

[...] é justamente a dificuldade de comprar a mercadoria e a tenaz visibilidade pública que fortalecem seu significado cultural. Impossível ignorá-lo. Foi alvo de comentários, brincadeiras e boatos. Foco de curiosidade. Elemento de ostentação e diferenciação (GIUCCI, 2004: 24).

Cheguei a conversar com pessoas, geralmente homens jovens, que não possuíam automóveis ou motos, mas andavam com uma chave de ignição à mostra. Algumas dessas pessoas afirmaram que em certas ocasiões, na hora de ir embora, receberam pedido de carona e inventavam as mais diversas desculpas para lidarem com a situação: desde fingirem que tiveram seus veículos roubados quando chegavam ao suposto local do estacionamento até fingirem está muito alcoolizados para justificar pegar um táxi. Segundo Giucci (2004: 109) “a febre do automóvel mina a base moral da juventude. Quem não tem esse objeto se considera pobre, abandonado, carente, incompleto”. A posse, nem que seja só da chave, parece completar esses jovens. Giucci (2004) analisa o conto “El automóvil” do escritor uruguaio Alberto Lasplaces. Segundo Giucci (2004: 112), nesse conto temos um personagem que “quando vislumbra a oportunidade de comprar um automóvel, nasce um novo homem”. Esse novo homem vive inteiramente para o automóvel adquirido, este passa a ser a razão da sua existência e provoca um processo que

Primeiramente o objeto transforma o sujeito. Depois parece completá-lo. Com o respaldo do automóvel, aumentam a autoconfiança e auto-estima. Ambos, Anselmo e o Rorth, formam uma entidade extraordinária, quase fabulosa: ‘Sentado sobre o fino e suave acolchoado que cedia sob seu peso com suaves gemidos, sentia-se não um homem, mas um deus, e daquela altura não invejava absolutamente ninguém. Desde o primeiro instante teve a sensação de que aquele carro era um ser vivo, uma parte dele mesmo, até então não tinha sido um ser completo.’ **O objeto eleva o sujeito, assim como a carteira de motorista – que Anselmo guarda cuidadosamente no bolsinho do colete, sobre o coração, como se fosse o retrato de uma mulher querida – dá uma aparente sensação de controle sobre a máquina e as emoções** (GIUCCI, 2004: 114) (grifos meus).

Podemos associar esse comportamento ao que Goffman (1985) denomina de ‘expressividade do indivíduo’ ou “capacidade de dar impressão” que

[...] parece evolver duas espécies radicalmente diferentes de atividade significativa: a expressão que ele transmite e a expressão que emite. A

primeira abrange os símbolos verbais, ou seus substitutos, que ele usa propositadamente e tão só para veicular a informação que ele e os outros sabem estar ligadas a esses símbolos. Esta é a comunicação no sentido tradicional e estrito. A segunda inclui uma ampla gama de ações, que os outros podem considerar sintomáticas do ator, deduzindo-se que a ação foi levada a efeito por outras razões diferentes da informação assim transmitida. Como veremos, esta distinção tem apenas validade inicial. **O indivíduo evidentemente transmite informação falsa intencionalmente por meio de ambos estes tipos de comunicação, o primeiro implicando em fraude, o segundo em dissimulação** (GOFFMAN, 1985: 12) (grifos meus).

Nas minhas observações constatei que a “transmissão de informação falsa” por meio do uso da chave de ignição era um recurso utilizado por homens que queriam “regular a conduta dos outros, principalmente a maneira como o tratam” (GOFFMAN, 1985: 13). Esses homens declararam que queriam ser vistos como proprietários de veículos, no caso automóveis ou motos, para despertarem a atenção em primeiro lugar das mulheres, que, segundo eles, aceitam mais facilmente as investidas de homens que possuem carros.

Esta ideia não é nova e, no Brasil ela aparece em ditados populares, músicas e até mesmo na literatura. No conto “Um e outro”, escrito por Lima Barreto em 1913, esse tema é abordado de forma magistral por meio da personagem Lola, uma imigrante espanhola radicada na capital do Rio de Janeiro, que do “nascer, até aos vinte e tantos anos, mal tinha onde descansar os pés após as labutas domésticas” (BARRETO, 2002: 88). Depois de trabalhar como criada, Lola conseguira progredir na vida. No conto, Lola é descrita como uma mulher que, por volta dos 50 anos, ainda chama bastante atenção por sua beleza e desperta a cobiça dos homens e a inveja das mulheres. Mas apesar de ser cobiçada por muitos, e ter um relacionamento com Freitas, a sua atenção está mesmo é em José, um personagem que trabalha como motorista profissional num automóvel modelo Pope²³ (imagem no anexo IV)

[...] o seu último amor, o ente sobre-humano que ela via coado através da beleza daquele **“carro” negro, arrogante, insolente cortando a multidão das ruas, orgulhoso como um deus.**

²³ O Pope-Hartford era um automóvel fabricado pela norte-americana Pope Manufacturing Company, grupo que adquiriu diversos pequenos fabricantes, e criou as marcas Pope-Toledo, Pope-Robinson e Pope-Hartford. Esta última produziu automóveis entre 1903 e 1914. O Hartford era a divisão mais sofisticada da companhia fundada em 1877 pelo coronel Albert Augustus Pope, e que iniciou suas atividades como fabricante de bicicletas. Disponível em: <https://www.hojeemdia.com.br/acervo/2.733/pope-hartford-o-primeiro-carro-a-rodar-na-capital-em-1908-1.287998> acesso em maio de 2019.

Na imaginação, ambos, *chauffeur* e “carro”, não os podia separar um do outro; e a imagem dos dois era uma única de suprema beleza, tendo a seu dispor a força e a velocidade do vento (BARRETO, 2002: 90) (grifos meus).

É interessante destacar como o automóvel, na imaginação da mulher apaixonada, assume características humanas, divinas e até mesmo de um fenômeno da natureza. Nota-se ainda o fato de Lola não distinguir o automóvel do homem que o conduz, para ela há uma confusão entre o objeto que dá destaque a uma pessoa e a própria pessoa.

Lima Barreto continua o conto chamando a atenção para a falta, aos olhos de Lola, de características humanas nas pessoas que utilizam o transporte coletivo. A personagem

Tomou o bonde. Não reparou nos companheiros de viagem; em nenhum ela sentiu uma alma; em nenhum ela sentiu um semelhante. Todo o seu pensamento era para o *chauffeur* e o “carro”. **O automóvel, aquela magnífica máquina, que passava pelas ruas que nem um triunfador, era bem a beleza do homem que o guiava; e, quando ela o tinha nos braços, não era bem ele quem a abraçava, era a beleza daquela máquina que punha nela ebriedade, sonho e a alegria singular da velocidade.** Não havia como aos sábados em que ela, recostada às almofadas amplas, percorria as ruas da cidade, concentrava os olhares e todos invejavam mais o carro que ela, a força que se continha nele e o arrojo que o *chauffeur* moderava. **A vida de centenas de miseráveis, de tristes e mendicantes sujeitos que andavam a pé, estava ao dispor de uma simples e imperceptível volta no guidão; e o motorista que ela beijava, que ela acariciava, era como uma divindade que dispusesse de humildes seres deste triste e desgraçado planeta.**

Em tal instante, ela se sentia vingada do desdém com que a cobriam, e orgulhosa de sua vida.

Entre ambos, “carro” e *chauffeur*, ela estabelecia um laço necessário, não só entre as imagens respectivas como entre os objetos. O “carro” era como os membros do outro e os dois completavam-se em uma representação interna, maravilhosa de elegância, de beleza, de vida, de insolência, de orgulho e força. (BARRETO, 2002: 90) (grifos meus).

Além de Lola não se reconhecer entre as pessoas que utilizavam o bonde, merece destaque o fato de sonhar, ficar ébria e alegre devido ao automóvel. Era ele quem lhe satisfazia. Neste sentido, o motorista, que por meio do veículo, dispunha da vida dos que andavam a pé, acaba ficando em segundo plano. O amor da mulher é para o carro de luxo. Tanto é que, num reencontro após uma semana sem se verem, quando José diz a Lola que saiu do emprego e passou a dirigir um táxi,

[...] Lola quase desmaiou; a sensação que teve foi de receber uma pancada na cabeça.

Pois então, aquele deus, aquele dominador, aquele supremo indivíduo descera a guiar um táxi sujo, chocalhante, mal pintado, desses que parecem feitos de folha-de-flandres! Então ele? Então... **E aquela abundante beleza do automóvel de luxo que tão alta ela via nele, em um instante, em um segundo, de todo se esvaiu. Havia internamente, entre as duas imagens, um nexos que lhe parecia indissolúvel, e o brusco rompimento perturbou-lhe completamente a representação mental e emocional daquele homem.**

Não era o mesmo, não era o semideus, ele que estava ali presente; era outro, ou antes, era ele degradado, mutilado, horrendamente mutilado. Guiando um táxi... Meu Deus! (BARRETO, 2002: 95) (grifos meus).

Outro comportamento interessante foi o demonstrado por pessoas que possuíam automóveis considerados populares ou velhos (em alguns casos são considerados velhos os veículos com apenas cinco anos de uso)²⁴. Essas pessoas afirmaram que às vezes se sentiam inferiores aos seus amigos por ainda não terem conseguido comprar um automóvel novo. Esse sentimento está associado com o que Giucci (2004) denomina de escravização do consumidor. Para ele

Com o princípio da obsolescência planejada o consumidor é escravizado: o sistema do modelo do ano, iniciado pela General Motors em meados dos anos 20, exige a renovação. As outras companhias terão que se adequar ao sistema de troca planejada, enquanto uma parcela dos consumidores vive obcecada por trocar o novo pelo mais novo. Hoje, em grande parte do planeta, repete-se anualmente a cobiça pelo automóvel ‘zero quilômetro’, e seu cheiro inefável, com toda a publicidade (exibições, revistas, folhetos, filmes, réplicas de brinquedos etc.) acompanhando os modelos cintilantes e com todas as fantasias e problemas que perseguem os consumidores (GIUCCI, 2004: 106).

A ideia de que é necessário a troca constante do automóvel funciona tão bem, que observei que, em alguns casos, quem não pode trocar o seu automóvel ‘velho’ por um ‘zero quilômetro’ faz a troca por um usado que seja mais ‘novo’.

Por meio das conversas com condutores de veículos automotores – principalmente de automóveis e motocicletas – pude constatar que essas máquinas exercem um forte fascínio sobre elas. Dirigir um veículo pela primeira vez, frequentemente foi mencionada como a ação mais marcante para muitas das pessoas com as quais conversei. Elas relataram que isso lhes proporcionou uma satisfação sem precedentes. Em “Memórias sobre rodas”, Fábio Steinbruch (2010) descreve na introdução do livro – intitulada “Os automóveis e eu” – como a sua infância e adolescência foi marcada pelos automóveis que seus familiares e pais de seus amigos

²⁴ Esse comportamento foi abordado na música “Você Só Pensa Em Grana” de Zeca Baleiro e Paulinho Moska, composta em 1999. Um dos versos dessa música diz: “Você só quer saber/Quando que eu vou/Trocar meu carro novo/Por um novo carro novo/Um novo carro novo,/Meu amor...”

possuíam. O autor afirma que ele e seus amigos falavam “mais sobre esses automóveis do que sobre qualquer outro assunto” (STEINBRUCH, 2010: 12). Noutra passagem o autor faz referência à sua primeira vez ao volante e de como isso foi impactante. Segundo ele:

Minha obsessão por automóveis era transparente. Ligar o rádio já era alguma coisa, mas eu queria mesmo era guiar. Como ninguém me oferecia a chave, eu mesmo a procurei e me apropriei de uma cópia. Escondido, percorri meus primeiros metros com o motor funcionando. Eu tinha 8 anos, e nosso Fusca cumpriu o percurso, de pouco mais de 1 metro, entre a vaga e o muro em tempo recorde. Os danos materiais foram imperceptíveis, porém fui entregue pelo meu nervosismo e por testemunhas. Minha moral ficou abalada: todos pensavam que eu tinha dado a partida com o carro engatado, um erro que eu não cometeria – engatei a segunda marcha ao invés da ré!

[...]

O mesmo motorista que posteriormente me deixou guiar o Dodge foi quem pela primeira vez me entregou o volante de um carro, essa Variant, em pista aberta. Recordo cada instante! Foi um dos maiores momentos de minha vida, e o mais glorioso até aquele dia. Eu tinha 12 anos. Daí em diante, sempre que possível, passei a dirigir (STEINBRUCH, 2010: 14).

O que chama atenção nos trechos acima é a idade com a qual o autor relata ter dirigido pela primeira vez. Várias pessoas com as quais conversei durante a pesquisa afirmaram que dirigiram pela primeira vez ainda na adolescência e que quando foram para a autoescola, foi somente para adquirir a CNH pois já sabiam dirigir. Praticamente todas essas pessoas afirmaram que durante a realização do curso teórico, quando são ministradas aulas sobre direção defensiva, primeiros socorros e legislação de trânsito, elas apenas registravam a presença, mas não assistiam às aulas. Para elas o importante eram apenas as aulas práticas.

Uma informação que merece destaque foi a dada por várias mulheres para justificar o uso do automóvel quando saem para ingerir bebidas alcoólicas conduzindo seus veículos. Foi comum o argumento de que os seus veículos lhes proporcionavam independência e proteção em relação à violência sexual. Elas alegavam que tinham medo de pegar táxi, carona ou outra modalidade de transporte por ser comum que mulheres embriagadas sofram assédio sexual nessas ocasiões.

Para analisar se a “Lei Seca” havia mudado o comportamento de conduzir um veículo após a ingestão de bebidas alcoólicas, eu dividi as pessoas com as quais conversei durante a pesquisa em dois grupos: o primeiro formado por aquelas que declararam que

bebiam e dirigiam antes que a lei entrou em vigor, e que quando da realização das conversas estavam com idade que variava dos 30 aos 60 anos (81 homens e 39 mulheres); e o segundo grupo formado por pessoas que passaram a dirigir após a entrada em vigor da lei e que apresentavam idade variando entre 28 a 33 (75 homens e 28 mulheres).

No geral foi possível constatar que entre as pessoas do primeiro grupo, a “Lei Seca” não mudou significativamente o comportamento de conduzir veículos após a ingestão de bebidas alcoólicas. Essas pessoas disseram que, nos primeiros meses após a entrada em vigor da lei em questão, passaram por um período de receio de serem multadas mas com o passar do tempo, pararam de se preocupar com isso, porque não observavam ações de fiscalização de cumprimento da lei. Para elas, a demora no início da fiscalização, assunto tratado nos capítulos anteriores, foi fundamental para que não acontecesse a mudança em tal comportamento. Outro argumento utilizado foi que já estavam acostumadas a conduzir após a ingestão de bebidas alcólicas, mesmo quando faziam isso em grande quantidade. Foi recorrente a afirmação de que possuem uma espécie de “piloto automático²⁵” que sempre as leva para casa em segurança. Algumas relataram que aconteceram ocasiões em que não “sabiam” como haviam chegado em casa, pois quando acordavam estavam dentro do seu veículo em frente à sua residência ou na garagem da mesma. Podemos associar essa ideia ao sentimento de controle da condução de um veículo. Vanderbilt (2009) explica esse fenômeno da seguinte forma:

Imagine que você esteja na rodoviária e veja um motorista tomando uma cerveja no bar. Então, imagine que você veja o mesmo motorista ao volante quando você entra no ônibus. Como você se sentiria? Nervoso, imagino.

Agora, imagine-se no bar tomando uma cerveja. Depois imagine-se entrando em seu carro para dirigir para casa. Você vislumbra a mesma apreensão e pânico? Provavelmente não, porque você está, pelo menos em sua cabeça, no controle. **Você administra o próprio risco** (VANDERBILT, 2009: 275) (grifos meus).

Como mencionei na introdução, uma fase da pesquisa foi constituída pela análise da forma como as pessoas dirigiam após a ingestão de bebidas alcoólicas. Apesar de

²⁵ O “piloto automático”, inicialmente utilizado em navios e aviões, apenas mantém esses veículos em uma determinada rota. Nos automóveis “o piloto automático veio para auxiliar o motorista durante a condução do veículo. Cada vez mais presente nos carros brasileiros, é mais usado em longas viagens, em estradas formadas por retas e curvas pouco acentuadas. Sua função é basicamente manter a velocidade do carro, determinada pelo condutor, sem a necessidade de pisar no pedal do acelerador” (<https://www.terra.com.br/economia/carros-motos/meu-automovel/saiba-quando-e-como-usar-o-piloto-automatico,d451e633f0f30410VgnVCM10000098cceb0aRCRD.html> acesso em 20 de maio de 2019). Ele não dispensa o uso de pessoas na condução.

estarem descumprindo uma lei de trânsito, essas pessoas afirmavam que não estavam fazendo nada de errado, pois tinham consciência das suas ações. Para elas a “Lei Seca” “exagera” ao estabelecer alcoolemia zero. Na visão delas nem todos os indivíduos conduziram de forma perigosa após a ingestão de bebidas alcoólicas. Uma questão interessante é que das cinco pessoas que fizeram parte dessa etapa da pesquisa, três afirmaram que já haviam se envolvido em acidentes de trânsito ao dirigir alcoolizadas, mas que não tinha sido nada grave, pois os acidentes resultaram apenas em danos materiais.

Numa das vezes em que peguei carona com uma dessas pessoas, que estava conduzindo após ingerir bebidas alcoólicas de meio dia até o início da noite e que provavelmente apresentava alcoolemia de 8 a 15 decigramas por litro de sangue²⁶ (ver Tabela 4: Efeitos da presença de álcool no sangue), ela, ao engatar a marcha ré, se chocou com um automóvel que estava estacionado. O interessante nesse episódio é que a pessoa, mesmo estando embriagada, discutiu com o proprietário do automóvel batido, alegando que o acidente só aconteceu porque este estava estacionado indevidamente, pois, se encontrava longe da borda da rua. Ela só parou a discussão e aceitou o acordo proposto (que previa que ela deveria arcar com todos os custos de reparação do automóvel que estava estacionado) após o proprietário do automóvel falar que ligaria para a polícia para fazer a perícia do acidente e eu me responsabilizar em pagar pelo prejuízo.

Em relação ao sentimento de administração do próprio risco, pude observar por meio das observações nas caronas com condutores embriagados, que quanto maior a ingestão de bebidas alcoólicas, maior se torna esse sentimento. Ferraz (2012: 53) afirma que o uso de álcool provoca “euforia e excesso de confiança nas pessoas”.

Observei que mesmo quem dirigia a baixa velocidade quando estava sóbrio ou sob o efeito de pequena quantidade de álcool, passava a dirigir com maior velocidade quando apresentava uma alcoolemia por volta de 5 a 8 decigramas por litro de sangue (ver Tabela 4: Efeitos da presença de álcool no sangue). Nesse nível de alcoolemia há

²⁶ A estimativa do nível de alcoolemia das pessoas com as quais peguei carona ou conversei foi feita a partir da observação da quantidade de bebidas alcoólicas por elas ingeridas a partir dos valores de referência presentes na Tabela 4: Efeitos da presença do álcool no sangue.

uma tendência para a subestimação dos riscos e isso faz com que os condutores tenham dificuldade de controlar a velocidade.

Por mais que, enquanto pesquisador, eu me esforçasse ao máximo para não interferir na forma como as pessoas conduziam, numa situação eu me vi obrigado a fazer isso. Numa dessas experiências, quando nos deslocávamos do Renascença para o Centro da cidade, numa madrugada de sexta-feira, após eu perguntar a um condutor (que seguramente apresentava alcoolemia superior a 15 decigramas por litro de sangue) se ele não considerava perigoso dirigir sob efeito de álcool, para responder a minha pergunta, ele resolveu acelerar o automóvel e a fazer zigue-zague na pista para demonstrar controle da direção do veículo. Isso na ponte que liga o Centro da cidade ao bairro do São Francisco. Naquela situação, para fazer com que ele parasse com tal comportamento, eu fingi está com náusea e pedi para ele parar o veículo para que eu vomitasse.

Ainda constatei que entre os condutores que já bebiam e dirigiam antes da existência da “Lei Seca” não há o estabelecimento de um limite de ingestão de bebidas alcoólicas antes de dirigir. Mais uma vez eles alegam que, como possuem esse hábito há muito tempo, estão acostumados a dirigir alcoolizados e, por isso não se preocupam com a quantidade de álcool que ingerem e nem reconhecem o aumento do risco de envolvimento em acidentes de trânsito. A frase “dirijo tão bem bêbado quanto bom” foi muito comum neste grupo de pessoas e é reveladora de como esse comportamento de risco ainda é visto como normal entre os condutores ouvidos na pesquisa.

Entre as pessoas que passaram a dirigir depois que a “Lei Seca” entrou em vigor, foi constante a preocupação com as penalidades que sofreriam caso fossem flagradas dirigindo alcoolizadas. Elas alegaram que o valor da multa é excessivo e que tinham medo de terem a sua carteira de habilitação suspensa ou, principalmente, de serem “presas” (o que está previsto no artigo 306 do CTB). O medo de serem detidas por crime de trânsito é o principal responsável para que os condutores deste grupo estabeleçam um limite máximo de ingestão de bebidas alcoólicas antes de dirigir. O interessante é que em muitas situações o limite a que elas faziam referência, até 6 latas ou garrafas long neck de

cerveja²⁷, era o suficiente para serem flagradas com alcoolemia igual ou superior a 6 decigramas por litro de sangue caso fossem submetidas ao teste do etilômetro.

A constatação do parágrafo anterior está diretamente ligada ao aumento de registro de TCACP a partir de 2016, quando as blitzes de fiscalização da “Lei Seca” se intensificaram em São Luís. Conversei com pessoas que afirmaram terem sido abordadas em blitzes, mas que se recusaram a fazer o teste do etilômetro por terem certeza de que seriam autuadas por crime de trânsito. Em conversa com um policial que trabalha no BPRv e que já participou de várias blitzes, ele afirmou que, quando um condutor de veículo se recusa a realizar o teste do etilômetro, “empiricamente, podemos suscitar o receio de que o teste aponte para uma quantidade muito alta de álcool no organismo do condutor aponte para o cometimento de crime previsto no artigo 306 do CTB como motivo para a não realização do teste na maioria dos casos”.

Outra constatação importante foi que com o passar do tempo as pessoas que ingeriam bebidas alcoólicas antes de conduzir um veículo deixaram de apresentar preocupação de serem flagradas numa blitz de fiscalização da “Lei Seca”. Como afirmei no segundo capítulo, essas blitzes só aconteceram até o mês de abril de 2018²⁸. Merece destaque também o fato do risco de envolvimento em acidentes de trânsito pouco aparecer nas falas dessas pessoas. O receio de ser multado, de perder a carteira ou de ser preso era constante no imaginário de quem dirigiria após a ingestão de bebidas alcoólicas, mas a percepção de que a embriaguez ao volante era perigosa não era mencionada e, o que é mais interessante, chegava a ser negada. O estabelecimento de alcoolemia zero como uma medida para um trânsito mais seguro, muitas vezes foi descrito como um exagero por parte dos legisladores.

Por meio das conversas com pessoas que costumam dirigir após a ingestão de bebidas alcoólicas, concluí que não há a preocupação com a distância percorrida. O que constatei, por meio do que foi dito por essas pessoas, foi que, logo após a entrada em vigor da “Lei Seca”, muitos condutores passaram a sair com os seus veículos para bares ou similares mais próximos das suas residências. Mas, depois que perceberam que a

²⁷ A quantidade de bebida presente numa lata ou garrafa long neck varia de acordo com a marca. Entre as bebidas alcoólicas comercializadas em São Luís, essa variação vai de 250 a 473 ml nas latas e de 250 a 375 ml nas garrafas long neck.

²⁸As blitzes de fiscalização de cumprimento da “Lei Seca” em São Luís voltaram a acontecer no mês de julho de 2019.

fiscalização de cumprimento da Lei Seca demorou a acontecer, elas voltaram a se deslocar para ambientes distantes de suas residências. As distâncias percorridas do local onde se estava ingerindo bebidas alcoólicas até a residência dos condutores alcoolizados costuma ser elevada, chegando até a ser de mais de 15 km, o que aumenta o risco de envolvimento em acidentes devido aos efeitos do álcool no corpo humano (ver tabela 4: Efeitos da presença de álcool no sangue). Principalmente porque a quantidade de álcool ingerida, apesar dos efeitos serem variáveis de indivíduo para indivíduo como já foi visto no primeiro capítulo, normalmente ser elevada (geralmente mais de 4 doses padrão de bebidas alcoólicas) o que levaria o condutor a uma alcoolemia de 5 ou mais decigramas de álcool por litro de sangue. É válido lembrar que nesse nível de alcoolemia os efeitos do álcool sobre o indivíduo – reflexos retardados, dificuldade de adaptação da visão à diferença de luminosidade, superestimação da capacidade pessoal, subestimação dos riscos e tendência à agressividade – levam-no a adotar uma direção perigosa.

Por meio das caronas com pessoas que dirigiam após a ingestão de bebidas alcoólicas, constatei que as cinco pessoas por mim observadas mudavam a forma como conduziam quando estavam sob efeito de álcool. Para chegar a essa constatação eu passei a pegar carona com elas antes que ingerissem bebidas alcoólicas. Constatei que todas elas, à medida que aumenta a alcoolemia, têm uma tendência a um comportamento cada vez mais perigoso, principalmente porque passavam a dirigir com maior velocidade. Outra mudança observada foi em relação a agressividade: era comum elas xingarem (principalmente de “lerdos” ou “lesmas”) e buzinares insistentemente para demonstrar insatisfação com os condutores que, segundo elas, dirigiam devagar e por isso atrapalhavam a fluidez do trânsito.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A presente dissertação é resultado de uma análise da influência da “Lei Seca” sobre o hábito de dirigir após a ingestão de bebidas alcoólicas em São Luís - MA.

No primeiro capítulo apresentei dados e análises que demonstram como o trânsito no Brasil é marcado pela morte de milhares de pessoas e por milhões de feridos todos os anos. Naquele capítulo ainda foi feita a análise de como as leis de trânsito no Brasil passaram por significativas mudanças ao longo dos anos em busca de um trânsito seguro. Analisei ainda por que a ingestão de bebidas alcoólicas é um fator de risco muito

importante para a ocorrência dos acidentes de trânsito, e como, a lei que perpassa toda esta pesquisa, a “Lei Seca”, que tem como finalidade pôr um fim ao comportamento de dirigir alcoolizado, foi recebida pela população brasileira e em especial a população de São Luís – MA.

Por meio da análise de informações publicadas em jornal impresso, constatei que a receptividade à “Lei Seca” foi marcada por um forte sentimento de rejeição, por ela coibir e posteriormente criminalizar um comportamento que, até aquele momento, não era seriamente discutido e, de certa forma, era considerado normal: a condução de veículos automotores por pessoas que estavam sob a influência de álcool. A análise de várias pesquisas relacionadas à temática demonstrou que, apesar da “Lei Seca” ser considerada severa, ainda é elevado o número de pessoas que dirigem logo após a ingestão de bebidas alcoólicas, especialmente no Maranhão – que ocupa o primeiro lugar entre os estados brasileiros - e em São Luís – que se encontra na quarta posição entre as capitais do país em relação a tal comportamento.

No segundo capítulo apresentei e analisei dados relativos à fiscalização de cumprimento da Lei Seca. Os dados estatísticos analisados demonstram como a referida lei demorou a ser efetivada em São Luís – MA e os resultados das fiscalizações apontam para um elevado número de pessoas que dirigem após a ingestão de bebidas alcoólicas.

Por meio da análise dos dados estatísticos e de conversas com profissionais do DETRAN/MA e do BPRv foi possível constatar que as ações de conscientização e de fiscalização da referida lei ainda são muito pequenas diante da quantidade de condutores e veículos que circulam diariamente na capital maranhense. Destaco ainda que, quando as operações de fiscalização de cumprimento da lei aconteceram com frequência, foi significativa a quantidade de condutores flagrados sob a influência de álcool, o que aponta para o fato do comportamento de dirigir após a ingestão de bebidas alcoólicas ainda ser muito frequente.

No terceiro capítulo apresentei o resultado da análise das conversas realizadas com pessoas que admitiram a ingestão de bebidas alcoólicas antes da condução de veículos automotores. Aquela análise foi fundamental para entender, além das consequências, a causa de tal comportamento. Os veículos, principalmente automóveis e motocicletas, exercem um fascínio muito grande na mentalidade das pessoas com as quais

conversei. Eles são utilizados como símbolo da situação financeira desses indivíduos e aí está o principal motivo pelo qual as pessoas os utilizam quando saem para seus momentos de diversão.

Observei ainda que, mesmo após mais de dez anos da entrada em vigor da “Lei Seca”, ainda é comum muitas pessoas considerarem seguro dirigir após a ingestão de bebidas alcoólicas na capital maranhense, e o que chamou bastante atenção, a quantidade de bebida ingerida ser elevada. Ao conversar com frequentadores de ambientes que comercializam bebidas alcoólicas, observei que eles têm forte resistência à ideia de deixarem seus veículos em casa quando saem para ingerir bebidas alcoólicas e que estão mais preocupados com as punições que receberão caso sejam flagrados dirigindo alcoolizados do que com os riscos de envolvimento em acidentes de trânsito.

Constatei também, por meio de observações participantes, como a ingestão de bebidas alcoólicas muda o comportamento ao volante. Pessoas que quando sóbrias conduzem com prudência, adotam um comportamento agressivo e perigoso ao conduzirem embriagadas, principalmente por dirigirem mais rápido. Ainda nessas observações foi possível constatar que as ações educativas quanto aos riscos de envolvimento em acidentes de trânsito por parte de quem dirige após a ingestão de bebidas alcoólicas e de fiscalização da Lei Seca são ineficientes.

Por fim destaco que, apesar de já existirem, são necessárias ações mais eficazes – campanhas educativas sobre o risco de dirigir alcoolizado e realização de intensa fiscalização – para que o comportamento de dirigir embriagado sofra uma efetiva transformação na capital maranhense.

REFERÊNCIAS

- ALCÂNTARA JÚNIOR, José O. Para uma microsociologia do acidente e incidente de trânsito. *Revista de Ciências Sociais (UFC)*, v. 42, p. 109-140, 2011.
- _____. *Conflitos sobre rodas*. São Luís: EDUFMA, 2018.
- ALMEIDA, Nemésio Dario. Os acidentes e mortes no trânsito causados pelo consumo de álcool: um problema de saúde pública. In: *Revista de Direito Sanitário*, Vol. 15, nº 2. São Paulo: 2014, pp. 108-125.
- ANDRADE, Arthur Guerra de. (Org.). *Álcool e saúde dos brasileiros: panorama 2019*. São Paulo: Centro de Informações sobre Saúde e Álcool. Brasil, 2019.
- BADERNA, M. Apresentação. In: LUDD, Ned (org.). *Apocalipse Motorizado: A tirania do automóvel em um planeta poluído*. São Paulo: Conrad Editora do Brasil, 2004. — (Coleção Baderna)
- BARRETO, Lima. *Os Melhores Contos*. São Paulo: Martin Claret, 2002.
- BASTOS, Jorge Tiago et al. *Relatórios Estatísticos de Segurança Viária – Álcool*. UFPR, 2018.
- BOURDIEU, Pierre. *O poder simbólico*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2001.
- BÜSCHER, M. VELOSO, L. Métodos móveis. *Tempo Social*, v.30. 2018.
- CASTELLS, Manuel. IN: *A Questão Urbana*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1983.
- CHAUVIN, Sébastien; JOUNIN, Nicolas. A observação direta. In: PAUGMAM, Serge (org.). *A Pesquisa Sociológica*. Petrópolis, RJ: Vozes, 2015.
- COSTA, Margarida. *Seguro DPVAT: Uma conquista, um direito*. Rio de Janeiro: Link Comunicação Integrada Ltda, 2017.
- CUNHA, Tonigil Guimarães. *Fotojornalismo no Maranhão: uma análise comparativa da produção imagética dos jornais O Estado do Maranhão e Jornal Pequeno*. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Jornalismo) – UFMA, São Luís, 2006.
- DA MATTA, R., VASCONCELLOS, J. G., & PANDOLFI, R. *Fé em Deus e pé na tábua, ou, como e por que o trânsito enlouquece no Brasil*. Rio de Janeiro, RJ: Rocco, 2010.
- FERRAZ, A. C. P. et al. *Segurança Viária*. São Carlos. Suprema, 2012.
- FLICK, Uwe. *Introdução à pesquisa qualitativa*. 3ª ed. Trad. Joice Elias Costa. Porto Alegre: Artmed, 2009.
- FREYRE, Gilberto. *Sobrados e Mucambos: decadência do patriarcado e desenvolvimento do urbano*. São Paulo: Global, 2004.
- GIUCCI, Guillermo. *A Vida Cultural do Automóvel: Percursos da modernidade cinética*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2004.

- GOFFMAN, Erving. A representação do eu na vida cotidiana. Petrópolis: Vozes: 1985.
- GORZ, André. A ideologia social do automóvel. In: LUDD, Ned (org.). Apocalipse Motorizado: A tirania do automóvel em um planeta poluído. São Paulo: Conrad Editora do Brasil, 2004. — (Coleção Baderna)
- JACOBS, Jane. Morte e Vida de Grandes Cidades. Trad. Carlos S. Mendes Rosa. São Paulo: Martins Fontes, 2000.
- JORGE, Maria Helena P. de Mello; ADURA, Flavio Emir. Álcool e direção veicular. Revista USP, 2013.
- LENOIR, Remi. Objeto sociológico e problema social. In: MERLIÉ, Dominique [et al]. Iniciação à prática sociológica. Petrópolis, RJ: Vozes, 1998.
- LOPES, Anne Caroline Nava. Na Pista de Nossos Medos: (IN) segurança viária, mortes e os aspectos negativos da sociabilidade conflituosa no trânsito no município de São Luís – MA. 2018.
- MAY, Tim. Pesquisa social: questões, métodos e processos. Porto Alegre: Artmed, 2004.
- MERLLIÉ, Dominique. A Construção Estatística. In: MERLIÉ, Dominique [et al]. Iniciação à prática sociológica. Petrópolis, RJ: Vozes, 1998.
- MIGNOLO, W. Histórias locais/projetos globais: colonialidade, saberes subalternos e pensamento liminar. Belo Horizonte: Ed. UFMG, 2003.
- MUNFORD, Lewis. A cidade na história: suas origens, transformações e perspectivas. São Paulo: Martins Fontes, 2008.
- OLIVEIRA, Natália et al. A Lei seca, impactos econômicos e a contribuição do seguro. Rio de Janeiro : ENS-CPES, 2018.
- PAULO, Vicente; ALEXANDRINO, Marcelo. Direito Constitucional descomplicado. Rio de Janeiro: Forense; São Paulo: MÉTODO, 2015.
- RIBEIRO, Lucas Sissino. Consumo abusivo de álcool e envolvimento em acidentes de trânsito: resultados da Pesquisa Nacional de Saúde, Brasil, 2013. Rio de Janeiro, 2017.
- ROSA, Felipe Augusto de Miranda. Sociologia do direito: o fenômeno jurídico como fato social. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Ed., 2004.
- SIMMEL, Georg. In: Simmel: sociologia. Evaristo de Moraes Filho (Org.). São Paulo: Ática, 1983.
- _____. As grandes cidades e a vida do espírito (1903). In: MANA: Estudos de Antropologia Social, Vol. 11, nº 2. Rio de Janeiro: 2005, pp. 577-591.

SINGER, Bem. Modernidade, hiperestímulo e o início do sensacionalismo popular. In: CHARNEY, Leo; SCHWARTZ, Vanessa R. O cinema e a invenção da vida moderna. São Paulo: Cosac & Naify Edições, 2001.

STEINBRUCH, Fábio. Memórias sobre rodas: o automóvel no Brasil na virada da década de 1960 para 1970. São Paulo: Alaúde Editorial, 2010.

VANDERBILT. Tom. Por que dirigimos assim? E o que isso diz sobre nós. Rio de Janeiro: Elsevier, 2009.

VASCONCELOS. Eduardo A. Transporte urbano, espaço e equidade: análise das políticas públicas. São Paulo: Editoras Unidas, 1996.

_____. O que é trânsito. São Paulo: Brasiliense, 1998.

_____. Circular é preciso, viver não é preciso: a história do trânsito na cidade de São Paulo. São Paulo: Annablume, 1999.

_____. Transporte urbano nos países em desenvolvimento: reflexões e propostas. São Paulo: Annablume, 2000.

_____. Políticas de Transporte no Brasil: a construção da mobilidade excludente. Barueri: Manole, 2013.

WASELFISZ, Julio Jacobo. Mapa da violência 2013: Acidentes de Trânsito e Motocicletas. Rio de Janeiro: Centro Brasileiro de Estudos Latino-Americanos, 2013.

PLANOS, MANUAIS E RELATÓRIOS

OMS. Beber e Dirigir: manual de segurança viária para profissionais de trânsito e saúde. Genebra, Global Road Safety Partnership, 2007.

ONU. Plan mondial pour la Décennie d'action pour la sécurité routière 2011-2020. 2011.

BRASIL. Nações Unidas do Brasil. Disponível em: <https://nacoesunidas.org>. Acesso em 20 de setembro de 2016.

BRASIL. Ministério da Saúde. Disponível em: <http://portalsaude.saude.gov.br>. Acesso em 20 de setembro de 2016.

MINISTÉRIO DA SAÚDE. Vigitel Brasil 2015: vigilância de fatores de risco e proteção para doenças crônicas por inquérito telefônico : estimativas sobre frequência e distribuição sociodemográfica de fatores de risco e proteção para doenças crônicas nas capitais dos 26 estados brasileiros e no Distrito Federal em 2015 / Ministério da Saúde, Secretaria de Vigilância em Saúde, Departamento de Vigilância de Doenças e Agravos não Transmissíveis e Promoção da Saúde. – Brasília: Ministério da Saúde, 2016.

MINISTÉRIO DA SAÚDE. Vigitel Brasil 2016: vigilância de fatores de risco e proteção para doenças crônicas por inquérito telefônico : estimativas sobre frequência e distribuição sociodemográfica de fatores de risco e proteção para doenças crônicas nas capitais dos 26 estados brasileiros e no Distrito Federal em 2016 / Ministério da Saúde, Secretaria de Vigilância em Saúde, Departamento de Vigilância de Doenças e Agravos não Transmissíveis e Promoção da Saúde. – Brasília: Ministério da Saúde, 2017.

IBGE. Pesquisa nacional de saúde: 2013: Percepção do estado de saúde, estilos de vida e doenças crônicas: Brasil, grandes regiões e unidades da federação / IBGE, Coordenação de Trabalho e Rendimento. Rio de Janeiro: IBGE, 2014.

IBGE. Pesquisa nacional de saúde: 2013: acesso e utilização dos serviços de saúde, acidentes e violências: Brasil, grandes regiões e unidades da federação / IBGE, Coordenação de Trabalho e Rendimento. Rio de Janeiro: IBGE, 2015.

IBGE. Pesquisa nacional de saúde: 2013: indicadores de saúde e mercado de trabalho: Brasil e grandes regiões / IBGE, Coordenação de Trabalho e Rendimento. Rio de Janeiro: IBGE, 2016.

IPEA. Acidentes de Trânsito nas Rodovias Federais Brasileiras: Caracterização, Tendências e Custos para a Sociedade (Relatório de Pesquisa). Brasília: IPEA, 2015.

SENADO FEDERAL. Em Discussão! Revista de Audiências Públicas do Senado Federal. Brasília: Secretaria Especial de Editoração e Publicações — Seep, Ano 3 – Nº 13 – novembro de 2012.

LEIS

BRASIL. Decreto Nº 18.323, de 24 de julho de 1928. Approva o regulamento para a circulação internacional de automoveis, no territorio brasileiro e para a sinalização, segurança do transito e policia das estradas de rodagem. Disponível em: <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1920-1929/decreto-18323-24-julho-1928-516789-publicacaooriginal-1-pe.html>. Acesso em: 04 de junho de 2018.

BRASIL. Código Nacional de Trânsito. Decreto-Lei Nº 2.994, de 28 de janeiro de 1941. Disponível em : <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/declei/1940-1949/decreto-lei-2994-28-janeiro-1941-412976-publicacaooriginal-1-pe.html>. Acesso em: 04 de junho de 2018.

BRASIL. Decreto-Lei Nº 3.651, de 11 de setembro de 1941. Dá nova redação ao Código Nacional de Trânsito. Disponível em: <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/declei/1940-1949/decreto-lei-3651-11-setembro-1941-413903-publicacaooriginal-1-pe.html>. Acesso em: 04 de junho de 2018.

BRASIL. Código de Trânsito Brasileiro. Lei N° 9.503, de 23 de setembro de 1997. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/L9503.htm>. Acesso em: 04 junho de 2018.

BRASIL. Lei N° 11.275, de 07 de fevereiro de 2006. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/ Ato2004-2006/2006/Lei/L11275.htm. Acesso em 04 de junho de 2018.

BRASIL. Decreto N° 6.117, de 22 de maio de 2007. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/ ato2007-2010/2007/decreto/d6117.htm. Acesso em 30 de junho de 2019.

BRASIL. Lei N° 11.705, de 19 de junho de 2008. Disponível em: < http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/ ato2007-2010/2008/lei/111705.htm >. Acesso em: 04 de junho de 2018.

BRASIL. Lei N° 12.760, de 20 de dezembro de 2012. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/ ato2011-2014/2012/lei/112760.htm. Acesso em 05 de junho de 2018.

BRASIL. LEI N° 12.971, de 9 de maio de 2014. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/ ato2011-2014/2014/lei/112971.htm. Acesso em 05 de junho de 2018.

BRASIL. LEI N° 13.546, de 19 de dezembro de 2017. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/ ato2015-2018/2017/lei/113546.htm. Acesso em 05 de junho de 2018.

PERIÓDICOS

OS AUTOMÓVEIS. Pacotilha, São Luís, 17 jan. 1912.

EMBRIAGUEZ ao volante é alta em São Luís: Relatório do MS revela que 3.566 ludovicenses declararam dirigir após consumir álcool; 38,7% são homens, o maior índice do país. O Estado do Maranhão, 24 de jan. 2008.

MP sobre bebida provoca revolta. O Estado do Maranhão, São Luís, 02 de fev. de 2008.

LEIS de trânsito devem ser fiscalizadas, dizem especialistas. O Estado do Maranhão, São Luís, 03 de fev. de 2008.

DEPUTADO propõe bafômetro para carro. O Estado do Maranhão, São Luís, 03 de fev. de 2008.

OPERAÇÃO “Lei Seca” terá atuação da PRF. O Estado do Maranhão, São Luís, 28 de jun. de 2008.

“LEI Seca” ainda não é fiscalizada em São Luís: órgãos como a SMTT, a PM e a PRF ainda não estão equipados para abordar condutores; no país, 296 motoristas já foram presos. O Estado do Maranhão, São Luís, 1º de jul. de 2008.

EIS a questão. O Estado do Maranhão, São Luís, 06 de jul. de 2008.

POPULAÇÃO de São Luís aprova “Lei Seca”: segundo pesquisa, 64,6% dos ludovicenses acham justo que a nova lei puna severamente quem dirigir depois de beber. O Estado do Maranhão, São Luís, 06 de jul. de 2008.

TEMPORÃO: “Lei Seca” pode reduzir mortes. O Estado do Maranhão, São Luís, 08 de jul. de 2008.

“Lei Seca” muda hábitos de motoristas e donos de bares. O Estado do Maranhão, São Luís, 19 de jul. de 2008.

“Lei Seca” ainda não é fiscalizada: faltam de bafômetros para cobrar de motoristas o cumprimento da lei que proíbe a ingestão de bebida alcoólica em SL. O Estado do Maranhão, São Luís, 20 de jul. de 2008.

MOTORISTAS já mudam o comportamento. O Estado do Maranhão, São Luís, 20 de jul. de 2008.

EU perdi a virgindade. O Estado do Maranhão, São Luís, 23 de jul. de 2008.

2.848 acidentes registrados este ano. O Estado do Maranhão, São Luís, 23 de jul. de 2008.

4.730 acidentes registrados. O Estado do Maranhão, São Luís, 26 de jul. de 2008.

“Lei Seca”, uma boa nova. O Estado do Maranhão, São Luís, 29 de jul. de 2008.

“Lei Seca” muda hábitos de motoristas. O Estado do Maranhão, São Luís, 29 de jul. de 2008.

CAI o número de mortes em rodovias. O Estado do Maranhão, 29 de jul. de 2008.

OS AVANÇOS da “Lei Seca”. O Estado do Maranhão, 12 de ago. de 2008.

“Lei Seca” aumenta renda de taxistas. O Estado do Maranhão, São Luís, 14 de ago. de 2008.

DONOS de bares reclamam da “Lei Seca”. O Estado do Maranhão, São Luís, 25 de ago. de 2008.

DONOS de bares querem o abrandamento da “Lei Seca”. O Estado do Maranhão, São Luís, 28 de ago. de 2008.

76% DOS clientes de bares aprovam a “Lei Seca”. O Estado do Maranhão, São Luís, 29 de ago. de 2008.

PARA taxistas, “Lei Seca” é perfeita. O Estado do Maranhão, São Luís, 31 de ago. de 2008.

REDES usadas para o mal. O Estado do Maranhão, São Luís, 5 de ago. de 2014.

DIVULGAÇÃO de blitz da Lei Seca prejudica ação da Polícia Militar. O Estado do Maranhão, São Luís, 5 de ago. de 2014.

CONDUTORES usam redes sociais para fugir de blitz da Lei Seca. O Estado do Maranhão, São Luís, 31 de jan. de 2016.

COMPARTILHAR localização de blitz em aplicativos atrapalha polícia. O Estado do Maranhão, São Luís, 02 de fev. de 2017.

ANEXOS

Anexo I - Modelo de etilômetro utilizado nas blitzes realizadas pelo BPRv.



Anexo II – Categorias de Ações Educativas realizadas pelo Detran/MA

1. Abordagens educativas: são ações externas de cunho explicativo e informativo, onde são feitas entregas de materiais educativos, geralmente em locais públicos ou que haja grande circulação de pedestres.
2. Angariações: ações voltadas para filantropia e voluntariado pelos servidores e demais parceiros do trânsito.
3. Apresentações artísticas: são todas as ações voltadas para a utilização do lúdico, com danças ou peças teatrais, como mecanismo de conscientização e educação para o trânsito.
4. Blitzes educativas: são ações de conscientização e educação para o trânsito que ocorrem em avenidas ou rodovias, voltadas para condutores de veículos automotores. As mesmas são realizadas com o apoio da Polícia Militar e/ou Companhias Municipais de Trânsito.
5. Capacitações: ações educativas voltadas para a promoção e difusão de conhecimentos teóricos e práticos sobre o trânsito, através de formações e cursos.
6. Divulgações em mídia: São todas ações de sensibilização e propagação, nos mais diversos meios de comunicação, televisivos/jornalísticos, físicos ou digitais.
7. Eventos esportivos: são ações que envolvem um grande contingente de pessoas, em atividades como caminhada, passeios ciclísticos ou corridas, contando-se sempre com o apoio dos mais diversos parceiros.
8. Faixas de pedestres: ações educativas de trânsito do projeto “Respeito à Faixa de Pedestres”, que tem como foco os condutores para com os pedestres, e o alerta a estes sobre a importância da utilização dos locais apropriados para travessia e atenção que devem ter ao circularem pelas ruas.
9. Homenagens: atividades voltadas para homenagear os operadores de trânsito, servidores e demais colaboradores, em datas específicas do ano.
10. Jogos educativos: são ações lúdico/educativas do projeto “Tarde Cultural”, envolvendo brincadeiras e manifestações artísticas, ambientadas na chamada Transitolândia.
11. Palestras educativas: são todas as palestras de educação para o trânsito, voltadas para estudantes da rede pública ou privada de ensino, dentro do projeto “DETRAN vai as Escolas”, “Condutor do Amanhã”, “Tarde Cultural” ou “Conheça o DETRAN”.

12. Palestras institucionais: são todas as palestras de educação para o trânsito, realizadas através do projeto “DETRAN Volante”, voltadas para os profissionais que ocupam as mais diversas áreas, em empresas, órgãos ou instituições de ensino.
13. Práticas saudáveis: são todas as ações de sensibilização e propagação de atos saudáveis e de proteção à vida, com a disponibilização de serviços médicos.
14. Reuniões: encontros voltados para as temáticas de educação para o trânsito, objetivando a ampliação dos trabalhos, planejamentos ou solenidades de abertura.
15. Solenidades: abertura de campanhas e períodos temáticos de educação para o trânsito, inaugurações ou premiações.
16. Tours educativos: ações de apresentação dos serviços e dependências do órgão, dentro do projeto “Conhecendo o DETRAN”, aos alunos da rede pública e privada, do ensino fundamental ao médio.

**QUANDO VOCÊ BEBE E DIRIGE,
ALGUÉM SEMPRE SE MACHUCA.**

**E AS MARCAS PODEM
SER ETERNAS...**

**QUANDO VOCÊ BEBE
E DIRIGE, ALGUÉM SEMPRE
SE MACHUCA.**

#NÃOSEMOTRÂNSITO  **OBSERVATÓRIO
DE TRÂNSITO**

**OPERAÇÃO
LEI SECA**

**Associação Nacional
de DETRANS**

SÃO LUÍS
GOVERNO DO
DETTRAN | MAMBUÍO
SMIT

QUANDO VOCÊ BEBE E DIRIGE, ALGUÉM SEMPRE SE MACHUCA.

O consumo de álcool aumenta o risco de acidentes, pois trata-se de uma droga psicoativa. Tal substância age principalmente no sistema nervoso central, alterando as funções cerebrais, diminuindo os reflexos e alterando o comportamento, o humor e a consciência do condutor.

ASPECTOS LEGAIS

As infrações à Lei Seca podem ser caracterizadas de duas formas: **INFRAÇÃO ADMINISTRATIVAS** e **INFRAÇÃO CRIMINAL**.

INFRAÇÃO ADMINISTRATIVA:

Teste de etilômetro "bafômetro" com resultado igual ou acima de 0,05 miligramas de álcool por litro de ar expelido dos pulmões.

INFRAÇÃO CRIMINAL:

Teste de etilômetro com resultado igual ou superior a 0,34 miligramas de álcool por litro de ar expelido dos pulmões (0,34 mg/l).

PUNIÇÕES

INFRAÇÃO: gravíssima

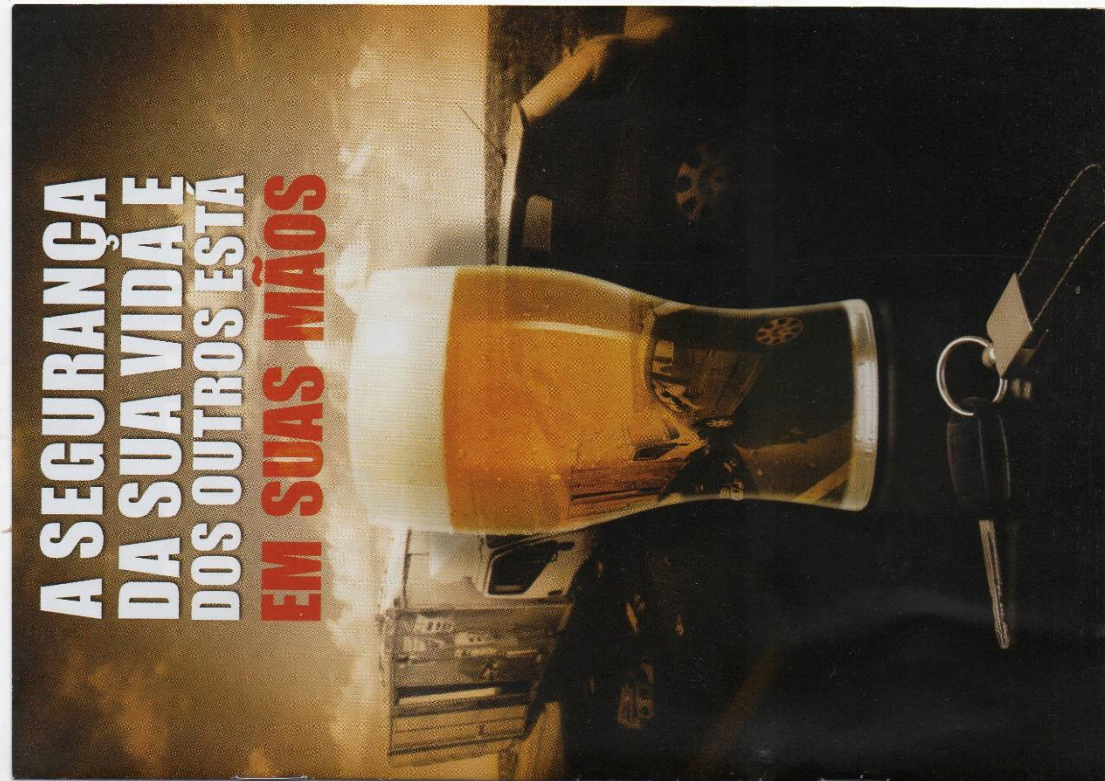
PENALIDADES: Multa (dez vezes) e suspensão do direito de dirigir por 12 (doze) meses.

MEDIDAS ADMINISTRATIVAS: Recolhimento da CNH e retenção do veículo, observado o disposto no parágrafo 4º do art. 270 da Lei nº 9.503/97 - Código de Trânsito Brasileiro

EM CASO DE REINCIDÊNCIA NA MESMA INFRAÇÃO NO PERÍODO DE ATÉ 12 (DOZE) MESES, O VALOR DA MULTA (R\$ 2.934,70) SERÁ APLICADA EM DOBRO, TOTALIZANDO R\$ 5.869,40.

ALGUNS EFEITOS DO ALCÓOL NO ORGANISMO QUE PREJUDICAM A ATIVIDADE DE DIRIGIR:

- SONOLÊNCIA;
- VISÃO E AUDIÇÃO ALTERADAS;
- ALTERAÇÃO NA CAPACIDADE DE RACIOCÍNIO;
- DÉFICITS DE ATENÇÃO;
- ALTERAÇÃO NA PERCEÇÃO E COORDENAÇÃO MOTORA.



**A SEGURANÇA
DA SUA VIDA E
DOS OUTROS ESTÁ
EM SUAS MÃOS**

ENTENDENDO A LEI SECA

A Lei nº 11.705/2008 é uma das medidas desenvolvidas pelo Estado que visa atender às determinações da Política Nacional sobre o álcool, vislumbrando diminuir e prevenir os danos à saúde e à vida causados pelo uso indevido de álcool.

Em 2012, com a Lei nº 12.760, a legislação tornou-se mais rígida. Tal lei objetiva inibir o comportamento de dirigir o veículo sob a influência de álcool ou de qualquer outra substância psicoativa que determine dependência. Ela alterou o fator multiplicador da multa de cinco vezes (5x) para dez vezes (10x).

De acordo com as leis nº 12.760/12 e nº 13.281/16, combinadas com a Resolução 432 do Conselho Nacional de Trânsito (Contran), o motorista que se recusar a se submeter a teste, exame clínico, perícia ou outro procedimento que permita certificar influência de álcool ou outra substância psicoativa - na forma estabelecida pelo Artigo 277 - responderá por uma infração administrativa ou até por crime.

COMO A INFRAÇÃO PODE SER COMPROVADA

Teste do
etilômetro



Imagens
do motorista



Fotografias



Depoimento
policicial



Depoimento
de testemunhas



SE BEBER,
NÃO DIRIJA

ASPECTOS LEGAIS

As infrações à Lei Seca podem ser caracterizadas de duas formas:
INFRAÇÃO ADMINISTRATIVA e INFRAÇÃO CRIMINAL

INFRAÇÃO ADMINISTRATIVA

- Teste de etilômetro (batômetro) com resultado igual ou acima de 0,05 por miligramas de álcool por litro de ar expelido dos pulmões;
- Recusa em fazer o teste do etilômetro caracteriza infração do Artigo 165-A (recusar-se a ser submetido a teste, exame clínico, perícia ou outro procedimento que permita certificar influência de álcool ou outra substância psicoativa, na forma estabelecida pelo Artigo 277 – incluído pela Lei nº 13.281/16).

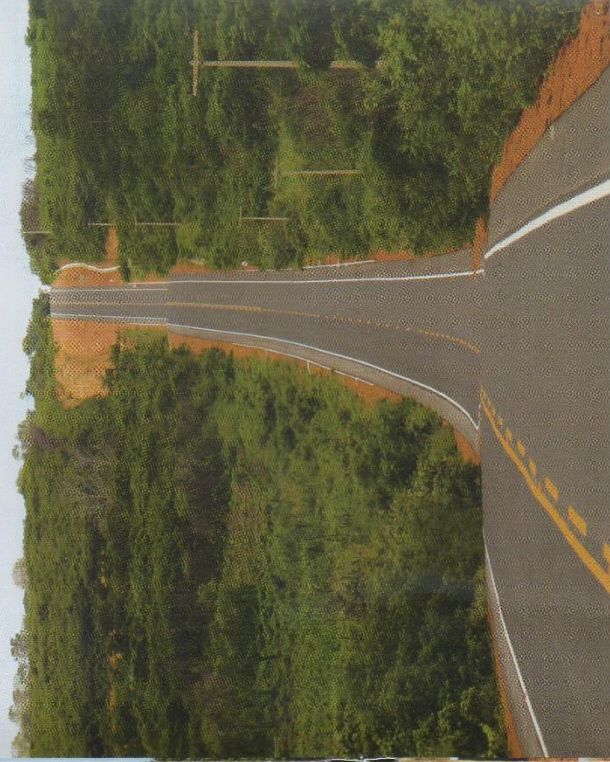
INFRAÇÃO CRIMINAL

- Teste de etilômetro com resultado igual ou superior a 0,34 miligramas de álcool por litro de ar expelido dos pulmões;
- Notórios sinais de alteração da capacidade psicomotora (olhos vermelhos, odor de álcool no hálito, sonolência, exaltação, dificuldade de equilíbrio, etc).

PUNIÇÕES

- Infração: gravíssima
- Penalidades: Multa (dez vezes) e suspensão do direito de dirigir por 12 (doze) meses.
- Medidas administrativas: Recolhimento da CNH e retenção do veículo, observado o disposto no parágrafo 4º do Art. 270 da Lei nº 9.503/97 – Código de Trânsito Brasileiro.

EM CASO DE REINCIDÊNCIA NA MESMA INFRAÇÃO NO PERÍODO DE ATÉ 12 (DOZE) MESES, O VALOR DA MULTA (R\$ 2.934,70) SERÁ APLICADA EM DOBRO, TOTALIZANDO R\$ 5.869,40.



PREJUÍZO CAUSADO PELOS ACIDENTES DE TRÂNSITO NO BRASIL

Em média, o Brasil gasta R\$ 56 bi por ano com acidentes de trânsito, segundo dados cruzados do

Observatório Nacional de Segurança Viária (ONSV) e Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA).

R\$ 56.000.000.000,00

O QUE DARIA PARA FAZER COM TODO ESSE DINHEIRO?

🚑 1.800 hospitais
(a um custo de R\$ 30 milhões cada)

🎒 28.000 escolas
(a um custo de R\$ 2 milhões cada)

POR QUE O CONSUMO DE ÁLCOOL AUMENTA O RISCO DE ACIDENTES?

- O consumo de álcool aumenta o risco de acidentes, pois é uma droga psicoativa. Tal substância age, principalmente, no sistema nervoso central, alterando as funções cerebrais, diminuindo os reflexos, assim como alterando o comportamento, o humor e a consciência do motorista.

**ALGUNS EFEITOS DO
ÁLCOOL NO ORGANISMO
QUE PREJUDICAM A
ATIVIDADE DE DIRIGIR:**

SONOLÊNCIA;

**VISÃO E AUDIÇÃO
ALTERADAS;**

**ALTERAÇÃO DA CAPACIDADE
DE RACIOCÍNIO;**

DEFICIT DE ATENÇÃO;

**ALTERAÇÕES NA PERCEPÇÃO
E COORDENAÇÃO MOTORA.**



Anexo IV - Provável modelo do automóvel descrito por Lima Barreto no conto “Um e outro”.

