

FISCALIZAÇÃO DE TRÂNSITO COM ÊNFASE NO USO DE ÁLCOOL NA DIREÇÃO DO VEÍCULO AUTOMOTOR

TRAFFIC CONTROL WITH EMPHASIS ON THE USE OF ALCOHOL IN THE DIRECTION OF THE AUTOMOTIVE VEHICLE

DE MOURA, White Rodrigues ¹
SANCHES, Clives Pereira ²

RESUMO

O álcool, enquanto uma droga lícita, fica encoberto pelo fato de ser socialmente aceitável, sendo que o seu consumo combinado à direção de um veículo torna-se fatal para uma grande parcela da população no mundo todo. Diante dessa realidade, este artigo tem por objetivo abordar a fiscalização no trânsito com ênfase no uso do álcool na direção de veículo automotor, tendo em vista que o Brasil não foge à realidade mundial e, em média 25% dos motoristas brasileiros assumem dirigir após o consumo dessa droga. Para o desenvolvimento deste artigo, foi empregada a metodologia de revisão bibliográfica utilizando livros, revistas especializadas no setor de trânsito, artigos científicos, legislações pertinentes e sites oficiais do governo. A partir da Lei Seca, campanhas educativas substanciais foram lançadas pelo poder público, buscando conscientizar a população acerca dos perigos de se dirigir após o consumo de álcool. Apesar dos avanços, os desafios persistem, e num contexto geral o Brasil continua a ter um trânsito violento o que leva a inferir que a lei por si só, mesmo que positivada, não resulta necessariamente em eficácia. O consumo de álcool e a direção não podem ser uma combinação, pois são incompatíveis, sendo uma das maiores falhas humanas relacionadas aos fatores de risco na condução de um veículo. A direção de um veículo exige reflexos, coordenação motora e capacidade de discernimento, o que não seria possível num estado de embriaguez, mesmo que seja no mais leve nível de alteração sensorial.

Palavras-chave: Segurança no trânsito. Consumo de álcool. Fiscalização. Lei Seca.

ABSTRACT

Alcohol, as a licit drug, is obscured by the fact that it is socially acceptable, and its consumption combined with the direction of a vehicle becomes fatal for a large part of the population worldwide. Given this reality, this article aims to approach traffic control with emphasis on the use of alcohol in the direction of a motor vehicle, considering that

¹ Aluno do Curso de Formação de Praças do Comando da Academia da Polícia Militar de Goiás - CAPM, whiterodrigues007@gmail.com; Goiânia – GO, Junho de 2018.

² Professor orientador: Especialista, professor do Programa de Pós-Graduação e Extensão do Comando da Academia da Polícia Militar de Goiás CAPM, clives.sanches@gmail.com, Goiânia – GO, Junho de 2018.

Brazil does not escape the world reality and, on average, 25% of Brazilian drivers assume driving after consumption of this drug. For the development of this article, the methodology of bibliographic revision was used using books, journals specialized in the transit sector, scientific articles, pertinent legislations and official government websites. From the Seca Law, substantial educational campaigns were launched by the public power, seeking to raise awareness of the dangers of driving after drinking alcohol. Despite the advances, the challenges persist, and in a general context Brazil continues to have a violent traffic, which leads to infer that the law by itself, even if positive, does not necessarily result in effectiveness. Alcohol consumption and steering cannot be a combination because they are incompatible, being one of the biggest human failures related to risk factors in driving a vehicle. The direction of a vehicle requires reflexes, motor coordination and discernment, which would not be possible in a drunken state, even at the slightest level of sensory change.

Keywords: Traffic safety. Alcohol consumption. Oversight. Dry Law.

1 INTRODUÇÃO

A combinação letal entre o álcool e a direção de um veículo automotor tem por consequência um alto número de mortes e de sequelas provenientes dos acidentes de trânsito ocorridos pela negligência do condutor alcoolizado. Por intermédio dos dados gerados pelo Relatório Global sobre o Álcool e Saúde, referentes ao ano de 2012, mostrou-se que cerca de 15% do total de óbitos alusivos ao trânsito estavam associados ao consumo do álcool.

Diante dessa realidade, este artigo tem por objetivo abordar a fiscalização no trânsito com ênfase no uso do álcool na direção de veículo automotor, tendo em vista que o Brasil, conforme dados do Ministério da Saúde (2014), através da Pesquisa Nacional de Saúde, trouxe que cerca de 25% dos motoristas brasileiros, acabam por admitir que assumem a direção de um veículo após terem consumido álcool.

Para a Constituição Federal, a segurança é um direito individual e social, e a partir dessa premissa, legislações foram imputadas com a finalidade de garantir esses direitos, exemplo disso é o Código de Trânsito Brasileiro (CTB) que estabelece normativas para a segurança no trânsito de todo o país e estipula que o consumo do álcool ou outra substância que provoque a diminuição da capacidade cognitiva ou psicológica do condutor será classificada como infração do tipo gravíssima, passível de sanções tanto administrativa quanto penal.

A legislação vem se atualizando constantemente na tentativa de coibir a embriaguez no trânsito, exemplo disso está na Lei 12.760 de 20 de dezembro de 2012,

que ampliou as sanções administrativas e aumentou o montante da multa, e o mais importante, acresceu as opções de provas para a infração de conduzir sob a interferência do álcool ou qualquer outra substância psicoativa, transformando em crime tal ato.

Outra normativa que se destaca, é a Lei 13.281 de 4 de maio de 2016, que trouxe inovações para o trânsito, tais como, a dispensabilidade do porte do documento do veículo quando o agente de trânsito tiver acesso ao banco de dados do Detran e nele constar o licenciamento; mudança da natureza da multa de média para gravíssima para o condutor que usar o celular na direção; estacionar em vaga destinada aos idosos e portadores de deficiência, além da multa cabe a remoção do veículo. No total foram 83 alterações, destas três foram proscritas.

O consumo de álcool e a direção não podem ser uma combinação, pois são incompatíveis, sendo uma das maiores falhas humanas relacionadas aos fatores de risco na condução de um veículo. Para se manter na direção de um veículo automotor, os reflexos e a coordenação motora devem estar salvaguardados, pois dirigir exige equilíbrio e razoabilidade, o que se tornaria inviável com o consumo de álcool, pois independentemente da quantidade ingerida, a alteração sensorial provocada leva à alteração da capacidade de julgamento e prudência por parte do motorista.

2 REVISÃO DE LITERATURA

2.1 A COMBINAÇÃO ENTRE O ÁLCOOL E O TRÂNSITO

2.1.1 Efeitos do álcool no organismo humano

O álcool, cientificamente chamado de etanol, é uma droga com efeito psicoativo, que segundo Hilal-Dandan e Brunton (2015), é um elemento que age no sistema nervoso central do organismo, levando à modificação do humor, da aptidão para perceber eventos ao seu redor, da cognição, do comportamento e até mesmo do nível de orientação da pessoa.

Olson (2009), explica que as reações químicas podem variar, fazendo a pessoa experimentar sensações estimulantes, levando à um estado de euforia e de prazer; também, podem desenvolver uma ação depressora, deixando o usuário em estado hipnótico, sedativo ou emocionalmente deprimido; e, também, agir como um

alucinógeno, causando um efeito dissociativo e delirante, induzindo à uma distorção perceptiva e cognitiva.

O processo de intoxicação etílica e os efeitos no organismo humano podem variar de acordo alguns fatores, tais como, peso e estatura, nível de tolerância ao álcool e se a ingestão do álcool foi feita antes ou após alguma refeição.

No entanto, de forma geral, conforme relata Laranjeira (2011), em entrevista ao Dr. Drauzio Varella, a intoxicação etílica pode ocorrer em cinco fases principais: a primeira é a euforia, em que a pessoa fica excitada, sem inibições e apresentando muitas vezes comportamento impulsivo; a segunda fase, é a intoxicação, em que o fígado não consegue mais metabolizar o excesso de álcool e o mesmo se acumula na corrente sanguínea e o sistema nervoso é afetado, levando à incoordenação motora, desequilíbrio e queda, nessa fase também ocorre perda de calor e baixa neurotransmissão dos receptores neurolépticos, levando à depressão, com choros excessivos e manifestação emocional exacerbada; a terceira fase é chamada de hipnótica, com manifestação de confusão mental, irritação, náuseas, vômitos e dor de cabeça; a quarta fase é anestésica, com linguagem incoerente, estado torporoso, rebaixamento do nível de consciência e até mesmo dificuldade respiratória; a quinta fase, a mais grave, leva ao coma alcóolico, parada cardiorrespiratória e óbito.

2.1.2 O álcool e o trânsito

O grande problema do álcool está no fato de ser uma droga lícita, encoberto pelo fato de ser socialmente aceitável, na maioria das vezes, nem sendo reconhecido como uma substância capaz de causar dependência. Por lei é vendido livremente, aos maiores de 18 anos, e culturalmente está vinculado ao lazer, ao prazer, à alegria e à capacidade do indivíduo em se mostrar sociável.

De acordo dados divulgados pelo Ministério da Saúde (2014), através do Levantamento Nacional sobre os Padrões de Consumo de Álcool na População Brasileira, o quantitativo de óbitos entre a população relacionados ao consumo do álcool e aos acidentes de trânsito, chegou a 50 mil brasileiros no ano de 2012. Esse tipo de informação, passa despercebida para a maioria das pessoas, fazendo com que a magnitude do problema não ganhe notoriedade nos meios sociais e grandes meios de divulgação, já que ao serem transmitidos num telejornal, por exemplo,

aparecem apenas como um rápido comentário estatístico, e sequencialmente seguido de outro noticiário, passando a ser mais um informativo rotineiro.

Numerosos são os dados que trazem a correlação entre o efeito do álcool e a direção automotora, e a Pesquisa Nacional de Saúde de 2013, abordou o consumo de álcool pela população brasileira, trazendo resultados significativos de periculosidade para a combinação entre ambos, mostrando que cerca de 1/4 dos brasileiros portadores de habilitação, possuem o hábito de conduzir sob o efeito do álcool e, ainda, a pesquisa ressaltou que a maioria desses motoristas pertencem à população de jovens, assumindo que o consumo de álcool é frequente e abusivo.

Segundo Damacena (2013), diversos são os fatores que poderiam explicar, mas não justificar, o alto índice de acidentes de trânsito relacionados ao uso abusivo do álcool, em especial entre a população jovem, tais como a tolerância e a permissividade social ao consumo do álcool, o fator idade com suas inconseqüências juvenis, a falta de qualidade do transporte público brasileiro, o consumismo econômico voltado para a compra de veículos, a sensação de segurança excessiva que pode se manifestar pelas tecnologias e dispositivos de segurança que fazem parte dos veículos mais novos, e até mesmo, a falsa ilusão de que “acontece com os outros e não comigo”.

Fato é que independentemente de qual fator ou conjunto de fatores que possam levar ao acidente no trânsito, não cabe o uso concomitante da ingestão alcóolica, e sem uma efetiva conscientização da população, com mudança de hábitos, não haverá mudança real dessa realidade brasileira.

2.2 A LEGISLAÇÃO BRASILEIRA: ASPECTOS ADMINISTRATIVO E PENAL

O Código de Trânsito Brasileiro (CTB), instituído pela Lei 9.503 de 23 de setembro de 1997, vem ao longo dos anos sendo inovado por leis complementares, no esforço para manter-se atualizado de acordo as novas características que o trânsito vai apresentando no decorrer dos tempos, incluindo a fiscalização e o controle das infrações ocasionadas pelo consumo do álcool e substâncias psicoativas.

A Lei 11.705 de 19 junho de 2008, atualizada pela Lei 12.760 de 20 de dezembro de 2012, popularmente conhecida por “Lei Seca”, atuou como um marco na luta ao controle do consumo álcool, por trazer uma redução drástica nos níveis de álcool considerados toleráveis na corrente sanguínea, provocando uma mudança de

comportamento no trânsito por parte dos brasileiros. Com a Lei Seca, o governo iniciou a divulgação de campanhas preventivas em massa, buscando alcançar, além da educação, a conscientização das pessoas chamando a atenção para os riscos da combinação entre a direção e o álcool.

A Lei 13.281 de 4 de maio de 2016, alterou vários dispositivos do CTB, tais como, a atualização dos valores das multas, as situações e o tempo de suspensão do direito de dirigir, o uso do celular - inclusive o fato de estar segurando o aparelho – torna a infração como gravíssima, o porte do CRLV passa a ser facultativo, desde que o agente de trânsito tenha acesso ao sistema de cadastro para acessar a regulamentação do veículo e do condutor, e também, traz as alterações nas velocidades das vias sem sinalização.

Como o novo índice de percentual de álcool permitido é zero, a campanha da “tolerância zero” se alastrou com o auxílio dos órgãos de fiscalização de trânsito de todo o país, autuando as infrações e coibindo aqueles que descumprirem a legislação. Através de grandes campanhas educativas, o Governo do Brasil busca uma mudança de hábitos baseadas no slogan “Se beber, não dirija e Se dirigir, não beba”, fazendo na prática, com que o cidadão repense suas atitudes, procurando outras alternativas como pegar um táxi em caso de ingestão de álcool ou selecionar o “amigo da vez”, outro slogan da campanha nacional, que se refere àquela pessoa que não fez uso do álcool e seria o motorista responsável para o restante do grupo.

Todo esse movimento desencadeou ações por todo país, e mesmo que não tenham resolvido a problemática, permitiram que houvesse uma diminuição nos números de acidentes fatais, e de acordo dados fornecidos pelo Sistema de Informação sobre Mortalidade, do Ministério da Saúde, em 2016 houve uma redução de 11% no número de óbitos por acidentes de trânsito.

As Leis 12.760/12 e 13.281/16, trouxeram um aperfeiçoamento jurídico no quesito administrativo, destacando-se a atualização dos valores das multas, sendo que para os reincidentes num período de até 12 meses, esta penalidade poderá ser cobrada no dobro do seu valor. Outra inovação importante das normativas, está nos casos em que se constatar resultado positivo para álcool na corrente sanguínea, que independentemente do valor, será considerado infração. Ainda, se houver recusa do exame pelo etilômetro, quaisquer sinais de alteração da capacidade psicomotora do condutor, conferidas pelo agente de trânsito ou por testemunhas, servirão como prova.

A penalidade para a infração consiste em multa de natureza gravíssima (dez vezes) e suspensão do direito de dirigir por 12 (doze) meses.

Por ser a mais recente norma acerca do uso do álcool ou substâncias psicoativas na direção de veículo automotor, a Lei 13.281/16, foi um avanço para a legislação, por atualizar e preencher algumas lacunas deixadas em outros dispositivos legais, adequar penalidades e reajustar outras, no entanto, também mostra incoerências com outros dispositivos do CTB, trazendo modificações abrangentes e, que na prática, dependeria da harmonia e inteira cooperação em tempo real por parte dos diversos órgãos envolvidos com o trânsito, o que não condiz com a realidade vivenciada no país, devido à infraestrutura inadequada dos órgãos, insuficiência de efetivo de pessoal, tecnologias obsoletas ou disponíveis apenas para as capitais e uma ideologia de trânsito focada na repressão e aplicação de multas ao invés da promoção da educação no trânsito.

As Leis 12.760/12 e 13.281/16 trouxeram avanços jurídicos para a problemática do trânsito brasileiro, no entanto, os dados divulgados pelo Ministério da Saúde, mostraram que entre 2016 e 2017, o percentual de motoristas que admitiram consumir álcool e após assumir a direção de um veículo, teve um aumento de 32% contribuindo para que o trânsito do país continue sendo considerado violento e, ainda, demonstrar que uma lei sozinha, mesmo que positivada, não resultará necessariamente em eficácia na prática.

Exigir uma mudança de hábitos e cultura de uma população requer anos de educação e formação continuada, num processo educativo constante, para que seja implementada de fato, na rotina diária de uma comunidade. Percebe-se que nos últimos três anos as campanhas do governo tiveram uma redução tanto da sua propagação quanto da sua divulgação nas mídias sociais, perdendo força com o passar do tempo. Para que haja uma conscientização real acerca da importância da segurança no trânsito, esta deve ser entendida como um processo de médio e longo prazos, e não apenas um modismo momentâneo.

2.3 BATALHÃO DA POLÍCIA MILITAR DE TRÂNSITO DE GOIÁS (BPMTran)

Conforme a Secretaria de Segurança Pública do Goiás, a Polícia Militar do Estado de Goiás (PMGO) tem por atribuição fundamental o policiamento ostensivo e

a manutenção da ordem pública, parte integrante do Sistema de Segurança Pública e, também, da Força Auxiliar do Exército Brasileiro.

Na atualidade a força policial passou a ampliar seu âmbito de atuação, em resposta às demandas variadas da comunidade, adquirindo funções sociais e, ainda, renovando sua metodologia de comando através da descentralização da capital para os interiores.

O CTB destaca em seu artigo 24, as competências do trânsito para os municípios, desde o planejamento, a operacionalização até a fiscalização no trânsito, devendo este cadastrar-se e realizar o credenciamento junto aos órgãos competentes do estado e federal. O processo de municipalização do trânsito é uma importante demanda do interesse coletivo e deve ser cada vez mais atendida pela administração pública.

Segundo Stive (2016), a descentralização do comando de policiamento para os municípios goianos permitiu a regionalização, tornando o sistema mais ágil; a administração dos problemas focadas na realidade local; e a priorização das ações e políticas de segurança de acordo às necessidades peculiares a cada região, tornando a polícia mais atuante e próxima à população.

O trabalho da PMGO é essencial para a sociedade. O momento de violência e insegurança que assola o país também atinge as corporações e os agentes da segurança pública, tanto na credibilidade perante a sociedade quanto no apoio logístico deficiente fornecido pelos governos. No entanto, a força da PMGO se destaca como uma força pública estadual, influenciando direta ou indiretamente todos os segmentos sociais, diminuindo conflitos e se dedicando diariamente para que as ruas sejam seguras, primando pelo zelo e a correção de propósitos.

2.3.1 O BPMTran de Goiás e o Programa Balada Responsável

O BPMTran é uma unidade especializada da Polícia Militar voltada para o policiamento do trânsito urbano e rodoviário. De acordo Stive (2016), o programa de policiamento de trânsito de Goiás visa a prevenção aos delitos priorizando a fluidez do tráfego urbano, e com a atuação da BPMTran ocorre uma melhora significativa na fiscalização do trânsito, inclusive no que compete à ação municipal, a partir do convênio firmado entre o estado e os municípios goianos.

Os policiais que participam do programa também realizam operações específicas voltadas para coibir o consumo de álcool por condutores, buscando minimizar ou prevenir acidentes de trânsito ocasionados pelo uso de bebidas alcóolicas ou entorpecentes.

Em casos de acidentes, orienta o Sindicato dos Agentes de Trânsito de Goiânia (SINATRAN), é utilizado um instrumento formal denominado Boletim de Acidentes de Trânsito, em que são registradas informações pertinentes aos veículos, condutores, passageiros e envolvidos em sinistros, bem como dados sobre o local e como ocorreu o acidente.

Com os altos índices de acidentes de trânsito provocados pelo uso abusivo do álcool no estado de Goiás, segundo dados do Departamento de Informática do SUS (DATASUS, 2015), departamento de informação do SUS, no levantamento realizado no ano de 2015 do total de acidentes ocorridos no estado, Goiânia (32,27%), Anápolis (7,2%) e Aparecida de Goiânia (4,36%) concentraram 43,83% das ocorrências.

A partir dessa realidade, o Departamento Estadual de Trânsito de Goiás (DETRAN-GO) intensificou a fiscalização, especialmente no que se refere à aplicação da Lei Seca, já que a combinação de álcool e direção figuram entre as principais causas de acidentes fatais no trânsito. Com o lema “Educar para não precisar punir, mas se necessário, punir para educar”, a campanha Maio Amarelo foi lançada no ano de 2017 pelo Governo e o DETRAN-GO, com a grande finalidade de envolver a sociedade para uma efetiva mudança de comportamento no trânsito.

No Estado de Goiás, o Programa Balada Responsável foi implantado em setembro de 2011, objetivando o policiamento no trânsito para a prevenção e fiscalização de acidentes e infrações cometidas pelo uso do álcool e direção, atuando por meio de blitz nas imediações de bares e restaurantes.

Segundo dados divulgados pelo DETRAN-GO em parceria com o BPMTran, neste ano até 28 de janeiro de 2018, um total de 1.288 veículos e 1.654 pessoas foram abordadas na cidade de Goiânia, através da atuação do Balada Responsável. Destas, foram lavrados 424 autos de infração de trânsito, 02 presos, recolhidas 118 CNH e aplicados 1.549 testes de etilômetro. No entanto, 678 pessoas se recusaram a passar pelo teste do etilômetro.

O condutor flagrado na blitz que estiver dirigindo sob a influência de álcool será autuado, conforme determinam os artigos 165 e 165A do CTB, devendo pagar multa,

ter sua CNH recolhida, seu carro retido e responder processo que poderá resultar na suspensão de até doze meses do direito de dirigir.

O art. 306 do CTB estabelece que os casos quando constatados pelo etilômetro valor igual ou superior a 0,34 miligramas por litro de ar – descontada a margem de erro – ou se o exame de sangue acusar qualquer valor, o motorista deverá ser enquadrado em crime de trânsito, preso em flagrante e poderá responder de 6 meses a 3 anos de detenção.

Para se conduzir um veículo automotor, o motorista deve ter em mente a grande responsabilidade que assume, considerando que a partir do momento em que se encontrar no volante, também estará encarregado da vida e da segurança de outras pessoas, sejam estas pedestres, passageiros, outros motoristas, além da sua própria.

Diante desta realidade, este trabalho objetivou abordar a fiscalização no trânsito com ênfase no uso do álcool na direção de veículo automotor, tendo em vista o grande número de motoristas que consomem álcool e dirigem, o que leva à uma situação de risco evitável, com expressivas estatísticas de óbitos e sequelas relacionadas aos acidentes de trânsito provocadas pelo consumo de álcool.

Para o desenvolvimento deste estudo, em forma de artigo, foi empregada a metodologia de revisão bibliográfica. Foram utilizadas pesquisas em artigos científicos, livros, revistas especializadas no setor de trânsito, legislações pertinentes, sites oficiais do governo, tais como, DETRAN, DENATRAN e outros e, também, leitura de entrevistas realizadas com especialistas na área de saúde no trânsito.

Para uma melhor compreensão deste trabalho, o mesmo foi dividido por títulos, iniciando-se pela abordagem da perigosa combinação entre o álcool e o trânsito, discutindo os efeitos do álcool no organismo e as consequências para a segurança nas vias públicas, percorrendo pela legislação vigente, interpelando os aspectos tanto administrativos quanto penal para a infração; mostrando a atuação da polícia militar de trânsito e programas preventivos como o Balada Responsável; e concluindo a temática, partindo da discussão e considerações acerca do problema proposto.

Discorrer sobre a importância da prevenção dos acidentes de trânsito provocados pelo uso abusivo de álcool, é promover uma grande mudança de comportamento no trânsito por parte da população brasileira, pois como uma droga lícita é difundido na cultura do país como socialmente permissível e acaba não sendo visto como de fato deve ser reconhecido: a combinação fatal entre o álcool e a direção é equivalente à um atestado de óbito social para si e, pior, para terceiros.

3 RESULTADOS E DISCUSSÃO

Na atualidade o trânsito adquiriu um importante papel na vida social, por sua grande capacidade de transformação, assim como a própria sociedade, dinamizando as relações e sendo regulado pelo Direito, pelo CTB e demais normas correlatadas.

Damacena (2013), traz que o trânsito influencia a economia por permitir ser um meio de locomoção para o trabalho, as relações entre as pessoas e o lazer e, ainda, traz direitos sociais, ao permitir ir e vir pelas ruas e avenidas públicas fazendo parte da vida das pessoas, seja como motorista, pedestre ou ciclista, e não diz respeito somente aos veículos, mas também, às calçadas, estacionamentos e sinalização.

Entretanto, seu uso incorreto pode gerar diversos problemas, podendo ameaçar a vida e o bem-estar social, como veículos estacionados em área proibida impedindo o direito de ir e vir, condutores não habilitados pondo em risco a vida da população, altas velocidades fazendo com que o veículo se torne uma arma letal, dificuldade na fiscalização e conseqüente aumento da criminalidade.

Dentre as infrações no trânsito está o consumo abusivo do álcool, que segundo Hilal-Dandan e Brunton (2015), é um elemento que age no sistema nervoso central do organismo, levando à modificação do humor, da aptidão para perceber eventos ao seu redor, do comportamento e do nível de orientação da pessoa.

O álcool enquanto substância psicoativa que altera a cognição e a capacidade de julgamento do condutor, faz com que a direção se torne um perigo para todos os envolvidos, pois a habilidade motora e os reflexos do motorista ficam comprometidos. Indivíduos alcoolizados tem maior probabilidade de se envolverem em colisões, pondo em risco a sua própria vida e a de outras pessoas.

A tabela a seguir, do Centro de Informações sobre Saúde e Álcool (CISA), faz uma correlação entre os níveis de concentração de álcool na corrente sanguínea e a sintomatologia clínica correspondente:

Tabela – Concentração de álcool na corrente sanguínea e Sintomatologia clínica

Concentração de álcool no sangue (Por 100ml)	Efeitos sobre o corpo
0,01 a 0,05g	Aumento do ritmo cardíaco e respiratório; Diminuição da função do centro nervoso; Comportamento incoerente; Diminuição da capacidade de discernimento;

	Diminuição da inibição; Leve sensação de euforia, relaxamento e prazer.
0,06 a 0,10g	Entorpecimento fisiológico; Diminuição da atenção, vigilância e reflexos; Dificuldade da coordenação motora; Confusão mental; Sensação de ansiedade e depressão; Diminuição da paciência
0,11 a 0,15g	Reflexos lentos, desequilíbrio; Alteração visual; Fala arrastada; Vômito.
0,16 a 0,29g	Transtorno grave dos sentidos; Consciência reduzida; Percepção diminuída dos estímulos externos; Falta de coordenação motora com quedas.
0,30 a 0,39g	Letargia profunda; Perda da consciência; Estado de sedação.
A partir de 0,40g	Coma alcóolico; Parada respiratória e cardíaca; Óbito.

Fonte: CISA – Centro de Informações sobre Saúde e Álcool

Disponível: <http://www.transitoideal.com/pt/artigo/1/conductor/101/os-efeitos-do-alcool-no-organismo>.
Acesso: 21/04/18.

Através da tabela acima, percebe-se que o consumo do álcool está ligado a diversas consequências tanto para o indivíduo que faz o uso quanto para as pessoas que estão à sua volta, afetando a sociedade como um todo, justificando-se assim, a necessidade de aumento da rigorosidade jurídica acerca do problema, bem como o aumento das penalidades pertinentes ao binômio direção – álcool.

O CTB vem ao longo dos anos sendo inovado por leis complementares, como as Leis 12.760/12 e 13.281/16 que trouxeram avanços para a problemática do trânsito brasileiro. O esforço jurídico do CTB para manter-se atualizado de acordo as novas características que o trânsito vai apresentando no decorrer dos tempos, inclui a fiscalização e o controle das infrações ocasionadas pelo consumo do álcool e substâncias psicoativas.

A legislação brasileira apertou o cerco em cima do ato de dirigir após o consumo de álcool ou substâncias psicoativas, criminalizando o condutor que infringir as normativas, tendo em vista que a ação de assumir a direção de um veículo após ter ingerido uma substância capaz de alterar as funções orgânicas, é uma opção consciente, e no caso de fatalidades não será considerado um “acidente”, já que acidente remete à casualidade, fato inesperado ou atípico.

Laranjeira (2011), diz que quando um motorista decide dirigir alcoolizado ou sob efeito de substâncias psicoativas, também assume a responsabilidade sobre as

consequências de tal ato, por ser uma escolha, e no caso de colisão ou danos a si ou a terceiros será considerada infração gravíssima com a penalidade correspondente à lei, nos âmbitos cível, administrativo e penal.

Diante dessa realidade, a fiscalização no trânsito é essencial para minimizar os danos decorrentes das imprudências cometidas pelos condutores, ciclistas e pedestres nas vias públicas e rodovias. De acordo Stive (2016), o programa de policiamento de trânsito de Goiás visa a prevenção aos delitos priorizando a fluidez do tráfego urbano, e com a atuação da BPMTran ocorre uma melhora significativa na fiscalização do trânsito, inclusive no que compete à ação municipal, a partir do convênio firmado entre o estado e os municípios goianos.

A PMGO, por meio do BPMTran, unidade especializada na prevenção, fiscalização e policiamento ostensivo de trânsito, desenvolve atividade essencial para a solução dos problemas de ordem no trânsito e para o restabelecimento da sua normalidade, garantindo a fluidez e a segurança para a sociedade.

Um dos grandes problemas para a atuação da Polícia Militar é a dimensão geográfica brasileira, em particular, um desafio para a PMGO, com seu extenso território e grande número de municípios, sendo que muitos não possuem órgãos especializados em trânsito, ficando a cargo do Estado ou de convênio com municípios maiores.

Para Stive (2016), na atualidade há um grande incentivo para a municipalização do trânsito, tendo as prefeituras sua esfera de atuação substancialmente ampliada, levando em consideração que é no município que as pessoas efetivamente moram, trabalham e vivem, ali encontrando sua realidade concreta, de vida comunitária e expressão política.

Um processo permanente de aperfeiçoamento no trânsito municipal, atende às melhorias no trânsito de forma geral, em especial, na redução de número de acidentes, perdas sociais e econômicas que a desobediência às normas legais pode trazer para a vida em sociedade, inclusive na adoção de medidas locais para o enfrentamento da problemática álcool e direção.

Fato é que num país em que o álcool está relacionado a alegria, diversão e estar na moda, e o beber é socialmente aceitável e estimulado, e também o consumismo desenfreado na busca por status social através dos automóveis e motocicletas influencia toda uma geração, leva-se à uma combinação que jamais deveria estar junta: a direção e o álcool.

Mesmo que as leis e normativas no trânsito sejam rigorosas, se não houver uma fiscalização permanente os resultados esperados serão nulos, inclusive, sem que haja uma política de educação continuada que provoque a conscientização da população para o risco de se dirigir após o consumo de álcool, também não haverá mudanças de comportamento no trânsito efetivas para que a realidade possa ser modificada e ocorra uma reversão da situação de violência no trânsito brasileiro.

4 CONSIDERAÇÕES FINAIS

O presente trabalho permitiu o estudo da fiscalização de trânsito com ênfase no uso de álcool na direção do veículo automotor, mostrando que o binômio direção e álcool não podem ser compatíveis. Dirigir após a ingestão de bebida alcóolica põe em risco a vida não somente do motorista, mas também de passageiros e pedestres.

Constata-se que o consumo exagerado do álcool pela sociedade desenvolveu uma cultura em que beber é ser sociável, visto como algo positivo e que traz satisfação. Pela fraqueza na fiscalização da lei, pela negligência dos pais e responsáveis em relação aos mais jovens, pelas propagandas na mídia em que beber é jovial e traz felicidade e, também, pelo descaso do governo que só trabalha a temática em datas comemorativas, beber e dirigir é socialmente aceitável já que a sensação de impunidade é premente.

Pode-se extrair da pesquisa que a divergência entre a rigorosidade das leis e o estímulo ao consumo do álcool é gritante, exemplo disso é a recomendação que surge na tela após as propagandas de bebidas, que trazem pessoas jovens, bonitas e se divertindo com o dizer “Beba com moderação”. Para uma lei em que diz que a tolerância é zero e para uma propaganda televisiva, que por sua vez tem um alcance de influência social em massa, orientar o consumo “moderado” é anular completamente a responsabilização do indivíduo que decide assumir a direção após o consumo moderado ou não de álcool.

Conclui-se que beber e dirigir ainda não é visto como um fato altamente punível e o uso abusivo de álcool e de substâncias psicoativas, que apresentam consequências desastrosas, é facilitado pela cultura e pelo ambiente social no Brasil. O liberalismo em relação às bebidas alcóolicas, com pontos de distribuição

espalhados na maioria dos comércios, inclusive com acesso fácil para menores de idade, deixa claro que o nível de controle e fiscalização é mínimo.

Neste contexto a malha de fiscalização é o que determina o quanto a lei é cumprida, pois de nada adianta possuir leis rigorosas que não são exercidas, e ainda, para que sejam efetivadas deve-se ter uma fiscalização e sanção reais que sejam válidas para todos, sem exceção. Ter o consumo elevado de bebida não caracteriza ter problemas com esse consumo, a questão é quando o ato de beber e dirigir estão associados.

Para a cultura social em que vive o Brasil, a consciência cidadã ainda está longe de ser desenvolvida, e o que determina o comportamento é a percepção de que se pode sofrer uma sanção se não obedecer às normas legais imputadas. Somente pela percepção da punição é que o brasileiro tem agido de acordo às regras, e nos estados e municípios em que a fiscalização e o policiamento ostensivo vêm se mostrando mais ativo é que tem havido uma redução nos índices de acidentes de trânsito.

O desprezo que as pessoas mostram pelas leis de trânsito, devido à sensação de impunidade e de que as cobranças são passageiras como muitos programas de políticas públicas no país, se reflete no comportamento no trânsito. As distorções das leis que facilitam a deturpação dos direitos por parte dos condutores culpados, que por sua vez ficam escondidos sob as mantas dos direitos humanos ou individuais, dificulta a implementação da lei até mesmo pelos agentes de segurança pública no trânsito.

Exemplo disso é o fato da pessoa se recusar a passar pelo teste do etilômetro alegando invasão de privacidade ou que não é obrigado a criar provas contra si próprio. No entanto, se a pessoa não cometeu infração, ou seja, não bebeu e assumiu a direção de um veículo, porque alegar direitos individuais para não realizar o exame solicitado pela autoridade policial? Nesse sentido, a deturpação da lei é tão evidente que até mesmo o legislador teve que encontrar sua própria brecha na lei para resolver a questão, em que não fazer o teste é presunção de realização do ato e que o testemunho do agente possui validade.

Por fim, outro fator a ser evidenciado são as campanhas educativas que dão muita visibilidade à causa, mas que sozinhas não possuem efeito algum. De que adianta tentar conscientizar a sociedade através de slogans “Se beber, não dirija” e a pessoa consumir álcool e não ser abordada por isso? Sem fiscalização e sanção

juntamente com a campanha de nada adiantará. E mesmo assim o slogan correto seria “Não beba e adquira o direito de dirigir”, desvinculando os dois mundos paralelos e que nunca deveriam ser encontrados juntos: bebida e direção.

REFERÊNCIAS

BRASIL. **Lei 9.503 de 23 de setembro de 1997**. Institui o Código de Trânsito Brasileiro. Brasília: Senado Federal, 1997.

_____. **Lei 12.760 de 20 de dezembro de 2012**. Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro. Brasília: Senado Federal, 2012.

_____. **Lei 13.281 de 4 de maio de 2016**. Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), e a Lei nº 13.146, de 6 de julho de 2015. Brasília: Senado Federal, 2016.

_____. Ministério da Saúde. DATASUS. **Estatísticas de acidente de trânsito causado por álcool no estado de Goiás, 2015**. Disponível em: <<http://datasus.saude.gov.br/nucleos-regionais/goias/noticias-goias/458-dados-do-da-tasus-revelam-que-a-lei-seca-nao-consegue-frear-avanco-de-acidentes-mortes-e-embriaguez-em-goias>>. Acesso em: 03.04.18.

_____. Ministério da Saúde. **Levantamento Nacional sobre os Padrões de Consumo de Álcool na População Brasileira**. São Paulo: UNIFESP, 2014.

_____. Ministério da Saúde. **II Pesquisa Nacional de Saúde 2013**. Rio de Janeiro: IBGE, 2014.

DAMACENA, G.N. et al. **Consumo abusivo de álcool e envolvimento em acidentes de trânsito na população brasileira**. Congresso de Pesquisa Nacional de Saúde 2013. Minas Gerais: UFMG, 2013.

GOIÁS. Secretaria de Segurança Pública do Estado de Goiás. **Balada Responsável: DETRAN-GO inicia intensificação de blitzes da Lei Seca**. Jan./2018. Disponível em: <<http://www.goiasagora.go.gov.br/balada-responsavel-DETRAN-GO-inicia-intensificacao-de-blitze-da-lei-seca/>>. Acesso em: 26.02.18.

HILAL-DANDAN, R.; BRUNTON, L. L. **Manual de farmacologia e terapêutica de Goodman & Gilman**. 2. ed. Porto Alegre: AMGH, 2015.

LARANJEIRA, R. **Ação e efeitos do álcool**. Entrevista ao dr. Dráuzio Varella em Ago./2011. Disponível em: <<https://drauziovarella.com.br/entrevistas-2/acao-e-efeitos-do-alcool/>>. Acesso em: 18.02.18.

OLSON, J. M. **Farmacologia clínica: ridiculamente fácil**. 3. ed. Porto Alegre: Artmed, 2009.

OMS. Organização Mundial de Saúde. **Relatório Global sobre o Álcool e Saúde, referentes ao ano de 2012**. OMS: Who Library, 2014.

SINATRAN. Sindicato dos Agentes de Trânsito de Goiânia. **O que é BOAT**. Disponível em: <http://sinatran.org.br/?page_id=198>. Acesso em: 18.02.18.

STIVE, L.E. **PMGO: como funciona a Polícia Militar do Estado de Goiás?** 2016. Disponível em: <<https://www.stive.com.br/4137-policia-militar-do-estado-de-goias.html>>. Acesso em: 18.02.18.