

**UNIVERSIDADE FEDERAL DA PARAÍBA
CENTRO DE CIÊNCIAS SOCIAIS APLICADAS
DEPARTAMENTO DE GESTÃO PÚBLICA
CURSO SUPERIOR DE TECNOLOGIA EM GESTÃO PÚBLICA**

EDUARDO MARCOS DOS SANTOS FILHO

**ANÁLISE DO COMPORTAMENTO DA LEI SECA NO MUNICÍPIO DE JOÃO
PESSOA/ PB**

JOÃO PESSOA – PB

2019

EDUARDO MARCOS DOS SANTOS FILHO

**ANÁLISE DO COMPORTAMENTO DA LEI SECA NO MUNICÍPIO DE JOÃO
PESSOA/ PB**

Trabalho de Curso submetido à Universidade Federal da Paraíba como parte dos requisitos necessários para a obtenção do Grau de Tecnólogo em Gestão Pública.

Orientador (a): Professor Marco Antônio Castilhos
Acco.

JOÃO PESSOA – PB

2019

EDUARDO MARCOS DOS SANTOS FILHO

**ANÁLISE DO COMPORTAMENTO DA LEI SECA NO MUNICÍPIO DE JOÃO
PESSOA/ PB**

Trabalho de Curso submetido à Universidade Federal da
Paraíba como parte dos requisitos necessários para a
obtenção do Grau em Tecnólogos em Gestão Pública.

Marco Antônio de Castilhos Acco
Presidente da Banca – Orientador

Professor Vanderson Gonçalves Carneiro
Membro

Glenda Dantas Ferreira
Membro

JOÃO PESSOA – PB

2019

Catálogo na publicação
Seção de Catalogação e Classificação

F481a Filho, Eduardo Marcos Dos Santos.

Análise do comportamento da Lei Seca no município de João Pessoa/ PB / Eduardo Marcos Dos Santos Filho. - João Pessoa, 2019.

42 f. : il.

Orientação: Marco Antônio Castilhos Acco.

TCC (Especialização) - UFPB/CCSA.

1. Lei Seca. I. Castilhos Acco, Marco Antônio. II. Título.

UFPB/BC



ATA DE DEFESA DE TCC

Aos seis dias do mês de maio de 2019, às 11 horas, na sala do NUPLAR, o discente Eduardo Marcos dos Santos Filho, regularmente matriculada no Curso Superior de Tecnologia em Gestão Pública/DGP/CCSA/UFPB, defendeu o Trabalho de Conclusão de Curso intitulado “**Análise da aplicação da lei seca no município de João Pessoa**” fazendo-se presente na banca examinadora os avaliadores Glenda Dantas Ferreira, Vanderson Gonçalves Carneiro e o professor Marco Antônio de Castilhos Acco (orientador), sob presidência deste último. A discente obteve nota 8,5 (Oito e meio), obtendo aprovação na disciplina TCC.

João Pessoa, 06 / 05 / 2019

Orientador: Marco Antônio de Castilho Acco

1º Examinador: Vanderson Gonçalves Carneiro

2º Examinador: Glenda Dantas Ferreira

Marco Acco
Vanderson
Glenda Dantas Ferreira


Gutemberg Angelo Bezerra
Secretaria da Coordenação do Curso Superior de Tecnologia em Gestão Pública

Gutemberg Angelo Bezerra
Assistente Administrativo
UFPB - Campus I
STAPE: 1212018

Dedico este trabalho a todos que contribuíram direta ou indiretamente em minha formação acadêmica.

AGRADECIMENTOS

Agradeço a todos que contribuíram no decorrer desta jornada, especialmente:

A minha família que sempre me apoiou nos estudos e nas escolhas tomadas de minha vida.

Ao orientador Prof. Marco Antônio Castilhos Acco que teve papel fundamental na elaboração deste trabalho.

Aos meus colegas de turma pela irmandade, amizade, companheirismo e disponibilidade para me auxiliar em vários momentos.

Principalmente a Deus, a quem devo minha vida.

RESUMO

No Brasil as políticas públicas relacionadas ao trânsito são atualmente um dos assuntos que mais envolvem argumentações em toda sociedade e em todas as esferas do poder, tanto na Federal, Estadual e Municipal.

De acordo com estudo realizado pelo Ministério da Saúde em setembro de 2018, a Capital da Paraíba obteve um resultado assustador, obtendo a pior redução no índice de mortes no trânsito entre 2010 e 2016. A pesquisa constatou que a cidade onde o sol nasce primeiro teve a pior classificação, com uma redução muito inferior se compararmos com outras capitais com populações próximas ou até mesmo maiores. Através da estimativa da população residente nos municípios brasileiros no ano de 2016 realizada pelo IBGE fazemos uma estimativa do número de mortes per capita a cada 100.000 em todas as capitais Brasileiras, onde é possível ver que João Pessoa se classifica como um dos primeiros nessa análise. Isso são sinais alarmantes, pois, ela se classifica negativamente tanto na redução no índice de mortes, quanto no número de mortes per capita.

Neste trabalho é feito um estudo exploratório de natureza quantitativa onde é pesquisado e investigado os registros e as interpretações dos aspectos do impacto da Lei Seca sem qualquer interferência pessoal ou externa. Frequências do fenômeno, como sua estrutura funciona e as realidades cotidianas serão pontos apresentados. Através dos resultados e dos índices são examinados os comportamentos e hábitos dos motoristas. A pesquisa esta dividida em cinco partes, seu objetivo é fazer uma breve análise da Lei Seca, apresentado sua historia, um estudo sobre suas principais atualizações no que tange a Legislação de Trânsito Brasileira o levantamento e observação de dados nacionais, sua estrutura organizacional e por último uma análise do comportamento da Lei Seca na cidade de João Pessoa.

Palavras - chave: Lei seca. Código de Trânsito Brasileiro. Sistema Nacional de Trânsito

SUMMARY

In Brazil, the latest trends are related to all spheres of power, both Federal, State and Municipal.

According to the Ministry of Health of September 2018, the Capital of To obtain data on the reduction of traffic fatality rate between 2010 and 2016. The research found that the worst classification, with a much smaller reduction if we compare with the other capitals with the option of discount or more. The resident in Brazilian years in the year 2016 is responsible for the number of per capita deaths per 100,000 in all Brazilian capitals. This is not alarms, therefore, is the class is not the mortality in the report of death, where in the death of per capita.

This study is a rare exploratory study that has developed a rare exploration of the density of the research subject of native applications. The frequencies of the phenomenon, how its structure works and how everyday realities are points. From the results, the numbers are examined and the behavior of the drivers. The research is divided into 5 parts, this time it makes a brief analysis of the Seca Law, presented its history, a study on the main results, there was no Brazilian Transit Legislation on the survey and revision of national data, its organizational structure and an analysis of the behavior of Lei Seca in the city of João Pessoa.

Keywords: Dry law. Brazilian Traffic Code. National Traffic System

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

CTB – Código de Trânsito Brasileiro

SIM – Sistema de Informação de Mortalidade

ONU – Organização das Nações Unidas

SNT – Sistema Nacional De Trânsito

CNH – Carteira Nacional de Habilitação

PRF – Polícia Rodoviária Federal

INMETRO – Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia

CONTRAN – Conselho Nacional de Trânsito

DENATRAN – Departamento Nacional de Trânsito

JARI – Juntas Administrativas de Recursos de Infrações

DETRAN – Departamentos Estaduais de Trânsito

CETTRAN – Conselhos Estaduais de Trânsito

CONTRANDIFE – Conselho de Trânsito do Distrito Federal

DNIT - Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes

DER – Departamentos de Estradas e Rodagem e respectivos órgãos municipais

ANTT – Agência Nacional de Transportes Terrestres

SUMÁRIO

1 - INTRODUÇÃO	10
2 - LEI Nº 11.705 NO BRASIL: HISTÓRICO, LEGISLAÇÃO E PRINCIPAIS ATUALIZAÇÕES	12
2.1 - ATUALIZAÇÕES RELEVANTES NA LEGISLAÇÃO DE TRÂNSITO	13
2.2 - LEGISLAÇÃO	15
3 - ESTRUTURA ORGANIZACIONAL DE TRÂNSITO BRASILEIRA	18
3.1 - STN - ÓRGÃOS, CIRCUNSCRIÇÕES E COMPETÊNCIAS	18
3.2 - CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO.....	19
3.3 - CONSELHOS ESTADUAIS DE TRÂNSITO E CONSELHO DE TRÂNSITO DO DISTRITO FEDERAL.....	19
3.4 - DEPARTAMENTO NACIONAL DE TRÂNSITO	20
3.5 - DEPARTAMENTOS ESTADUAIS DE TRÂNSITO	20
3.6 - JUNTAS ADMINISTRATIVAS DE RECURSOS DE INFRAÇÕES	21
3.7 - ÓRGÃOS EXECUTIVOS DE TRÂNSITO DOS MUNICÍPIOS.....	21
3.8 - ÓRGÃOS EXECUTIVOS RODOVIÁRIOS.....	21
3.9 - POLÍCIA RODOVIÁRIA FEDERAL.....	22
3.10 - POLÍCIAS MILITARES	22
4 - REGISTROS NACIONAIS DE ACIDENTES E FATALIDADES NAS RODOVIAS FEDERAIS	23
4.1 - DADOS DE INFRAÇÕES ALCOOLEMIA, 2008 A MAIO DE 2018	28
5 - LEI SECA NA CAPITAL PARAIBANA	31
- CONCLUSÃO	35
6 - REFERÊNCIAS	39
- ANEXO	40

1. INTRODUÇÃO

Na madrugada de sábado, 21 de janeiro de 2017, a Avenida Governador Argemiro de Figueiredo, localizada no bairro do Bessa, Zona Leste da capital Paraibana, testemunhou um dos crimes que mais marcaram o Estado. Um agente de trânsito de 34 anos foi atropelado, quando foi atingido por um veículo durante uma blitz da Operação Lei Seca. Na ocasião, um motorista, possivelmente embriagado, acelerou o carro e atropelou o agente, que foi atirado ao chão e sofreu sérias lesões. Levado ao Hospital Estadual de Emergência e Trauma Senador Humberto Lucena, a vítima não resistiu, no dia seguinte, deixando sua esposa e dois filhos. Após o crime, o infrator fugiu sem prestar nenhum socorro. Porém, o esforço de não ser reconhecido foi frustrado já que a placa do veículo caiu no lugar do acidente.

Esse acontecimento chocou a população pessoense, causando indignação, protestos e trazendo novamente à tona diálogos sobre os perigos no trânsito relacionado ao álcool. Tal evento trágico não está restrito apenas em João Pessoa, mas faz parte do cenário cotidiano nacional. No Brasil as políticas públicas relacionadas ao trânsito são atualmente um dos assuntos que envolvem argumentações em toda sociedade e em todas as esferas do poder, tanto na Federal, Estadual e Municipal.

Muitos estão cansados de ouvir: se beber, não dirija, seja por meios de propagandas de televisão, outdoors, por recomendação de familiares ou por inúmeros outros meios de comunicação. Mas cotidianamente acidentes de trânsito causados pela combinação bebida álcool e direção acontecem, demasiadamente. Para tentar amenizar tal problema, o Governo Federal aprovou em junho de 2008 a Lei Seca, com objetivo de educar a sociedade, delimitando limites, assim reduzindo números de fatalidades no trânsito.

Conhecida popularmente como Lei Seca a Lei 11.705 ficou afamada por reduzir a tolerância no nível de álcool no sangue de quem dirige. Em poucas palavras podemos dizer que ela determina que seja proibido ao motorista dirigir sob influência de álcool ou entorpecentes de acordo o previsto no código 165 do Código de Trânsito Brasileiro que traz penalidades imposta ao condutor.

Apesar de todo esforço governamental por meio de políticas públicas de conscientização, programas educativos, promoção de novos hábitos e punições mais severas, ainda existem números alarmantes de acidentes, mortes e notificações de condutores que infringem a legislação.

Conforme o estudo realizado pelo Ministério da Saúde em setembro de 2018, a Capital da Paraíba obteve um resultado assustador, obtendo a pior redução no índice de mortes no trânsito entre 2010 e 2016. A pesquisa constatou que a cidade onde o sol nasce primeiro teve uma ínfima redução se comparada com outras capitais com populações próximas ou até mesmo maiores. Estados com populações maiores como Florianópolis e São Paulo alcançaram melhores números relacionados às mortes per capita a cada 100.000 habitantes.

Todo aparato do Sistema Nacional de Trânsito tem como objetivo amenizar tais problemas, assim, buscando meios de tornar o trânsito mais confiável, mais seguro e mais eficaz para todos que o utilizam. Um dos mais importantes esforços para a diminuição de acidentes no trânsito foi a criação da Lei Seca citada anteriormente, que traz algumas alterações. O presente estudo tem como objetivo fazer um breve mapeamento da Lei seca, sua história, suas principais atualizações no tocante a Legislação de Trânsito Brasileiro e sua estrutura organizacional e por uma análise dos dados relacionados à Lei nº 11.705 da cidade de João Pessoa.

Neste trabalho é feito um estudo exploratório de natureza quantitativa onde serão pesquisados e investigados os registros e as interpretações dos aspectos do impacto da Lei Seca, sem qualquer interferência pessoal ou externa. Frequências do fenômeno, como sua estrutura funciona e as realidades cotidianas serão pontos apresentados. Através dos resultados e dos índices serão examinados os comportamentos e hábitos dos motoristas.

O trabalho é dividido em quatro partes: Lei nº 11.705 no Brasil: Histórico, legislação e principais atualizações; Registros nacionais de acidentes e fatalidades nas rodovias federais; Estrutura organizacional de trânsito brasileira; Lei seca na capital paraibana. Seu objetivo é fazer uma breve análise da Lei Seca, abordando leves aspectos de sua história, um levantamento sobre as principais atualizações no que tange a Legislação de Trânsito Brasileira, observação de dados nacionais, sua estrutura organizacional e por último uma análise do comportamento da Lei Seca da cidade de João Pessoa.

2. LEI Nº 11.705 NO BRASIL: HISTÓRICO, LEGISLAÇÃO E PRINCIPAIS ATUALIZAÇÕES.

Apesar de esforços no combate a ingestão de álcool no trânsito já fossem desempenhados no Brasil, é a Lei nº 11.705, de 19 de junho de 2008 que modificou o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), abraçando o tema com rigor e o empregando de forma mais vasta e intensificada, planejada pelo poder público e entidades da sociedade civil. Chamada popularmente de Lei Seca, ela é conhecida por sua dureza no que se refere à redução na tolerância da quantidade de álcool no organismo. A diminuição dos acidentes automobilísticos, a redução no número de mortes no trânsito causado por condutores alcoolizados, são um dos objetivos e finalidades da Lei.

De acordo com avaliações da Organização das Nações Unidas (ONU) o procedimento do Brasil, diferentes de outros países, é considerado um dos mais severos em relação a combinação de álcool e direção. O estudo realizado em 2015, pela ONU mostra que a legislação brasileira é a única dentre os países mais populosos que tem normas relacionadas à direção sob efeito do álcool, como regras ao uso de cintos de segurança, uso de capacetes, cadeiras específicas para crianças, sinalizações e fiscalizações.

Os condutores que infringem a Lei Seca basicamente ficam suscetíveis à pontuações, a suspensão Carteira Nacional de Habilitação (CNH), multas e podendo chegar à detenção. Em sua primeira versão, o limite era de 0,1 mg de álcool no etilômetro, usualmente conhecido como bafômetro, ou 0,2 de álcool por litro no sangue. Com o decorrer do tempo houve atualizações na legislação: dirigir sobre o domínio do álcool passou a ser crime e indivíduos que rejeitem fazer o teste do bafômetro podem ser enquadrados e disciplinados a partir de depoimentos e relatos de testemunhas, vídeos e imagens.

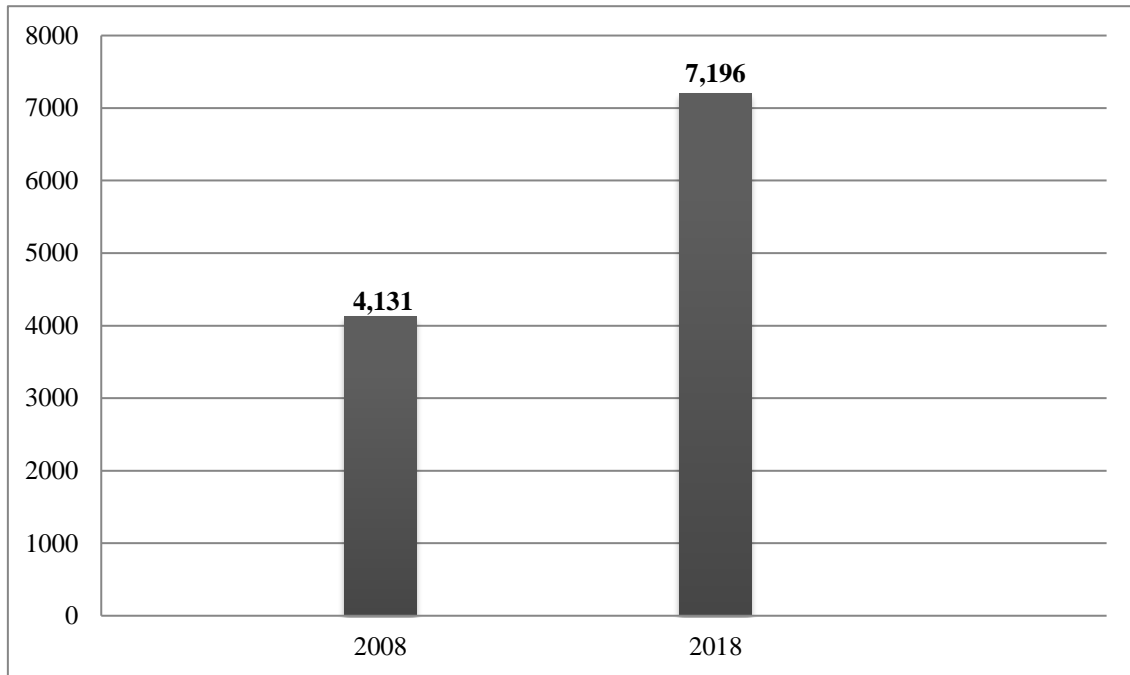
De acordo com o estudo da Polícia Rodoviária Federal houve um crescimento de 137% nas infrações que envolvem a Lei nº 11.705 durante os dez anos de vigor. Desde janeiro a maio de 2008 ao mesmo período de 2018, o número de ocorrências subiu 3.065 a mais, passando de 4.131 para 7.196.

Apesar de esforços do governo através de políticas públicas, sistemas de conscientização e educação preventiva em escolas, ainda é um hábito dirigir após a ingestão de bebidas alcoólicas. Até o mês de junho de 2018 foram registrados 130 mortos nas rodovias e 552 acidentes em todo país.

Um das alterações iniciais no Código de Trânsito Brasileiro (CTB) foi o limite do grau de álcool no bafômetro que foi definido em 0,06 gramas de álcool por decilitro de sangue

(mg/L) e 0,34 mg/L no ar expelido, aproximadamente a quantidade encontrada numa taça de vinho.

Gráfico 1 - Dados de infrações que envolveram a ingestão de álcool no Brasil entre os anos de 2008 a 2018.



Fonte: Destak Jornal/ Em dez anos de lei seca, PRF aumentou autuações/ 17 de junho de 2018.

Algumas das modificações e atualizações na legislação ocorreram na sucessão dos anos. Segundo dados exibidos no portal oficial de notícias da Polícia Rodoviária Federal algumas das principais alterações foram nas Leis 11.705/08, 12.275/06, na Resolução CONTRAN nº 206/06, 12.760/12 e o Decreto 6.488/08.

2.1 - ATUALIZAÇÕES RELEVANTES NA LEGISLAÇÃO DE TRÂNSITO

A Lei 11.705/08 de 19 de Junho de 2008 elaborou o limite zero e fixou punições mais rígidas para os motoristas que dirigiriam embriagados. Ela ficou conhecida vulgarmente como Lei Seca por diminuir a flexibilidade do nível de álcool no sangue de quem dirige.

Sua importância é de grande valia, pois, sem dúvida, foi a primeira grande etapa no fortalecimento do esforço na luta contra os acidentes provocados por motoristas embriagados. Condutores que se negassem submeter-se aos testes também foi um ponto fortalecido, visto que, motoristas que tinham intenção de esquivar-se ficaram sujeitos a possibilidade da

penalização.

A meras atitudes de dirigir sob influência de álcool acima do limite de 6dg/l configurava o delito mencionado no Art. 306 do CTB.

A modificação na Lei 12.275/06, de 7 de Fevereiro de 2006 mirou nas suspeitas de motoristas que estavam dirigindo sob a influência de álcool. Ele foi a primeira alteração do **CTB** referente à fiscalização do consumo indevido de álcool no trânsito, pois, passaram a ficar submetidos a fiscalizações. A introdução do §2º no Art. 277 viabilizou ao Governo Federal penalizar os condutores que negavam-se realizar os exames, só sendo necessário vestígios e notórios sinais de embriaguez.

Alterada em 20 de Outubro de 2006 logo após a primeira mudança do **CTB**, a Resolução do **CONTRAN** nº 206/06 adequou as estratégias à nova Lei, apresentando exigências imprescindíveis para a averiguação do consumo indevido de substâncias tóxicas, entorpecente, ingestão de álcool e análogos. Essa alteração definiu para as autoridades de trânsito técnicas e procedimentos que foram adotadas, também regimentou a verificação dos sinais de embriaguez e as técnicas de coleta, que se tornou conhecido como Termo de Constatação de Embriaguez.

O decreto nº 6.488/08 de 19 de Junho de 2008 instituiu a margem de tolerância de 2 decigramas de álcool por litro de sangue e a equidade entre o teste realizado pelo etilômetro (bafômetro) e o exame de sangue.

O questionamento sobre a legitimidade do etilômetro¹ (bafômetro) e sua juridicidade sempre foram assuntos debatidos. Essa foi à alteração que a Lei 12.760/12 de 20 de Dezembro de 2012, que deixou clara a validade do procedimento.

Segundo a nova publicação, todos os condutores ficam subordinados aos testes, fotos, vídeos e imagens, assim, passaram a ser acolhidas como provas do estado de embriaguez do condutor.

A violação de trânsito passou a ser reprimida com multa de R\$1.915,40, podendo esse valor dobra para R\$3.830,80 em situações de reincidência. Na esfera penal, o crime passa a ser caracterizado pela mudança da capacidade psicomotora por influência de álcool ou

¹ Etilômetro é um aparelho formado por um tubo transparente, um bocal e uma bolsa plástica inflável. Para o bafômetro ser utilizado, se deve assoprar o bocal descartável. Quando o indivíduo ingere uma bebida alcoólica, o álcool é absorvido pela sua boca, garganta, estômago e seu intestino, chegando à corrente sanguínea. Quando o sangue passa pelos pulmões, passa as membranas pulmonares até o ar. Desta forma, é possível medir o grau de álcool no organismo de uma pessoa por meio da análise de seu hálito.

substâncias psicoativas de acordo com os moldes de constatação disciplinadas pelo § 1º do Art. 306 do CTB.

2.2 – LEGISLAÇÃO

Em seu art. 2º, a Lei nº 11.705, de 19 de junho de 2008 traz uma questão curiosa, se não intrigante. A venda de bebidas alcoólicas é proibida nas rodovias Federais ou faixas com acesso direto as rodovias. Mas isso é o que ocorre? É a realidade? Com certeza não.

De certa maneira isto se torna uma piada de mau gosto, visto que, a venda é feita livremente nos postos de gasolina, tanto que no local as latas sequer ficam escondidas.

“**Art. 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.”

“§ 1º A violação do disposto no caput deste artigo implica multa de R\$ 1.500,00 (um mil e quinhentos reais).”

“§ 2º Em caso de reincidência, dentro do prazo de 12 (doze) meses, a multa será aplicada em dobro, e suspensa à autorização de acesso à rodovia, pelo prazo de até 1 (um) ano.”

“§ 3º Não se aplica o disposto neste artigo em área urbana, de acordo com a delimitação dada pela legislação de cada município ou do Distrito Federal.” (BRASIL, Lei nº 11.705, 2008).

Citado abaixo o art. 4º em seu 1º inciso complementa o ponto abordado anteriormente, onde o Distrito Federal, os Estados e os Municípios ficam livres para fazer parcerias na fiscalização e aplicação de multas na venda de bebidas alcoólicas nas rodovias federais.

“§ 1º A União poderá firmar convênios com Estados, Municípios e com o Distrito Federal, a fim de que estes também possam exercer a fiscalização e aplicar as multas de que tratam os arts. 2º e 3º desta Lei” (BRASIL, lei 11.705, 2008).

O artigo 165 cita que dirigir sob a influência de álcool ou de qualquer outra substância psicoativa que determine dependência se enquadra como infração – gravíssima, retendo o veículo até a apresentação de condutor habilitado e recolhimento do documento de habilitação.

“**Art. 165.** Dirigir sob a influência de álcool ou de qualquer outra substância psicoativa que determine dependência: Infração – gravíssima.” (BRASIL, Lei 11.705, 2008).

Provas como as imagens, vídeos e sinais evidentes de condutores embriagados passaram a ser provas fundamentais. Tal mudança está descrita no artigo 277, § 2º.

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

§ “3º Serão aplicadas as penalidades e medidas administrativas estabelecidas no art. 165 deste Código ao condutor que se recusar a se submeter a qualquer dos procedimentos previstos no caput deste artigo.” (BRASIL, Lei 11.705, 2008).

As alterações no artigo 291 é uma dos mais fundamentais e significativas, pois a prática de motoristas que fizerem uso indevido de álcool se caracteriza como lesão corporal culposa. Será que esse artigo é imoderado? Exagerado? Com certeza não.

O efeito do álcool em nosso organismo depende de inúmeros fatores, tais como a frequência da ingestão de bebidas alcoólicas, o porte físico da pessoa como peso e altura, a quantidade de alimentos consumidos antes da ingestão alcoólica, entre outros. Mas, em média, o organismo reage de acordo com a tabela a seguir.

Tabela 1 - Efeitos de álcool no organismo

Cérebro	Ansiedade; Perda da coordenação motora; Problemas de memória; Falta de reflexo; Sonolência.
Coração	Batimentos irregulares; Aumento da pressão sanguínea; Parada cardíaca.

Fonte: Dados primários.

“§ 1º Aplica-se aos crimes de trânsito de lesão corporal culposa o disposto nos arts. 74, 76 e 88 da Lei nº 9.099, de 26 de setembro de 1995, exceto se o agente estiver:”

“I - sob a influência de álcool ou qualquer outra substância psicoativa que determine dependência;”

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

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

“§ 2º Nas hipóteses previstas no § 1º deste artigo, deverá ser instaurado inquérito policial para a investigação da infração penal.” (BRASIL, CTB, 2008).

Box 1 - Crime Culposo e Crime Doloso?

Conforme o Direito Penal, crimes dolosos e crimes culposos são classificados como crimes cometidos com ou sem intenção do autor, respectivamente. O dolo corresponde à intenção consciente do agente, que pode ter desejado o resultado atingido com sua conduta criminosa ou simplesmente ter assumido os riscos produzidos. Segundo o Código Penal os crimes são:

Art. 18 – Diz-se o crime:

I – doloso, quando o agente quis o resultado ou assumiu o risco de produzi-lo;

II – culposo, quando o agente deu causa ao resultado por imprudência, negligência ou imperícia.

As bebidas alcoólicas resumidamente são bebidas que contêm etanol em sua composição, produzido pela fermentação de açúcares contidos em grãos, frutas ou caules como a cana de açúcar. O art. 6º abaixo especifica como a legislação mede e trabalha em relação ao conceito da bebida alcoólica.

“**Art. 6º** Consideram-se bebidas alcoólicas, para efeitos desta Lei, as bebidas potáveis que contenham álcool em sua composição, com grau de concentração igual ou superior a meio grau Gay-Lussac².” (BRASIL, Lei 11.705, 2008).

No art. 7º a Lei no 9.294, de 15 de julho de 1996, passou a vigorar acrescida do seguinte art. 4º que estabelecimentos comerciais, lanchonetes, restaurantes, bares onde há venda e consumo de bebida alcoólica, ficam submetidos a afixarem avisos sobre a proibição de dirigir sob a influência de álcool.

“**Art. 4º - A.** Na parte interna dos locais em que se vende bebida alcoólica, deverá ser afixado advertência escrita de forma legível e ostensiva de que é crime dirigir sob a influência de álcool, punível com detenção.” (BRASIL, lei 11.705, 2008).

Foi determinado que o aviso devesse estar de fácil visibilidade, na forma de placas, cartazes ou faixas, e com a conhecida mensagem explícita sobre tal proibição, “Se beber, não dirija. Dirigir alcoolizado é crime”.

² *Louis Joseph Gay-Lussac* foi um químico e físico francês iluminista nascido no dia 6 de dezembro de 1778. Gay-Lussac também formulou a Lei Volumétrica. Sua tese foi publicada em 1808 e envolvia a reação entre oxigênio e hidrogênio. Foi a partir desta experiência que seu nome passou a ser usado como unidade de medida de volume de álcool. Esta unidade mede o volume de teor alcoólico das bebidas. É geralmente expressa em graus, assim usa-se graus **Gay-Lussac**.

3. ESTRUTURA ORGANIZACIONAL DE TRÂNSITO BRASILEIRA

O Sistema Nacional de Trânsito (STN) foi criado pelo CTB, ele é o agrupamento de entidades das esferas do poder executivo (Federal, Estadual e Municipal) que tem como finalidade controlar e regulamentar o trânsito no Brasileiro.

“**Art. 5º** O Sistema Nacional de Trânsito é o conjunto de órgãos e entidades da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios que tem por finalidade o exercício das atividades de planejamento, administração, normatização, pesquisa, registro e licenciamento de veículos, formação, habilitação e reciclagem de condutores, educação, engenharia, operação do sistema viário, policiamento, fiscalização, julgamento de infrações e de recursos e aplicação de penalidades.”

“**Art. 6º** São objetivos básicos do Sistema Nacional de Trânsito:”

“**I** - estabelecer diretrizes da Política Nacional de Trânsito, com vistas à segurança, à fluidez, ao conforto, à defesa ambiental e à educação para o trânsito, e fiscalizar seu cumprimento;”

“**II** - fixar, mediante normas e procedimentos, a padronização de critérios técnicos, financeiros e administrativos para a execução das atividades de trânsito;”

“**III** - estabelecer a sistemática de fluxos permanentes de informações entre os seus diversos órgãos e entidades, a fim de facilitar o processo decisório e a integração do Sistema. (BRASIL, CTB, 2014).”

Toda estruturação é executada pelo planejamento e criação de políticas e diretrizes de trânsito, registro de veículos, instrução de condutores, o poder de polícia, policiamento e inspeção de trânsito, podendo chegar a execução de penalidades e punições administrativas. Cabe ao Presidente da República determinar qual Ministério é o responsável por coordenar o STN.

3.1 - STN - ÓRGÃOS, CIRCUNSCRIÇÕES E COMPETÊNCIAS

	FEDERAL	ESTADUAL	MUNICIPAL
Normativos	CONTRAN	CETAN CONTRANDIFE	Conselho Municipal
Executivos	DENATRAN	DETRAN	Departamento
Exe. Rodoviários	DNIT/ ANTT	DER	Municipal
Fiscalizadores	PRF	PM	Prefeitura Municipal
Recursais	JARI	JARI	JARI

3.2 - CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO

O CONTRAN é o órgão superior do Sistema Nacional de Trânsito (SNT), estando organizado por nove gestores, sendo presidido pelo dirigente do **DENATRAN** e tendo em sua formação dez representantes, compondo-se de: Ministério da Justiça, Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio e Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), Ministério do Meio Ambiente, Ministério da Saúde, Ministério que coordena o SNT, Ministério da Ciência e Tecnologia, Ministério da Educação, Ministério dos Transportes e Ministério da Defesa.

O código de trânsito brasileiro no art. 12 especifica as atribuições e competências do conselho.

Compete ao CONTRAN:

- a. Estabelecer as normas regulamentares referidas neste Código e as diretrizes da Política Nacional de Trânsito;
- b. Coordenar os órgãos do Sistema Nacional de Trânsito, objetivando a integração de suas atividades;
- c. Estabelecer seu regimento interno e as diretrizes para o funcionamento dos **CETRAN** e **CONTRANDIFE**;
- d. Estabelecer as diretrizes do regimento das **JARI**;
- e. Zelar pela uniformidade e cumprimento das normas contidas neste Código e nas resoluções complementares;
- f. Estabelecer e normatizar os procedimentos para a aplicação das multas por infrações, a arrecadação e o repasse dos valores arrecadados;
- g. Responder às consultas que lhe forem formuladas, relativas à aplicação da legislação de trânsito;
- h. Aprovar, complementar ou alterar os dispositivos de sinalização e os dispositivos e equipamentos de trânsito;
- i. Dirimir conflitos sobre circunscrição e competência de trânsito no âmbito da União, dos Estados e do Distrito Federal;
- j. Normatizar o processo de formação do candidato à obtenção da Carteira Nacional de Habilitação, estabelecendo seu conteúdo didático-pedagógico, carga horária, avaliações, exames, execução e fiscalização.

3.3 - CONSELHOS ESTADUAIS DE TRÂNSITO E CONSELHO DE TRÂNSITO DO DISTRITO FEDERAL

Em relação ao **CETRAN** e ao **CONTRANDIFE** ambos são entidades normativas e consultivas, em nível estadual e distrital. Os seus dirigentes são indicados pelo poder executivo estadual, no caso o seus governadores.

Todos eles possuem arranjo físico próprio, utilizam as dependências dos **DETRANS** (Departamento Estadual de Trânsito) de seus respectivos Estados. Eles são encarregados por criarem normas complementares, resolver conflitos no âmbito municipal, nortear e vistoriar as ações administrativas.

3.4 - DEPARTAMENTO NACIONAL DE TRÂNSITO

O DENATRAN, o órgão executivo da União, é incumbido de exercer a Política Nacional de Trânsito e por em prática normas delegadas pelo CONTRAN. Essencialmente o DENATRAN é encarregado pela:

- a. Criação de procedimentos para a aprendizagem e habilitação de condutores;
- b. Registro e licenciamento de veículos;
- c. Organização e manutenção do Registro Nacional de Carteiras de Habilitação (**RENACH**);
- d. Organização e manutenção o Registro Nacional de Veículos Automotores (**RENAVAM**);
- e. Análise de casos onde houver omissão da lei;
- f. Sugerir soluções ao ministério que coordena o **SNT**;
- g. Prestar apoio logístico e financeiro ao **CONTRAN**;
- h. Administração do Fundo Nacional de Segurança e Educação de Trânsito (**FUNSET**).

3.5 - DEPARTAMENTOS ESTADUAIS DE TRÂNSITO

O Departamento Estadual De Trânsito (**DETRAN**) tem incumbências no âmbito estadual parecidas com as do **DENATRAN**. Eles estão presentes nos estados, são órgãos executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal. Fundamentalmente ele é responsável por:

- a. Realizar a formação e aperfeiçoamento dos condutores;
- b. Executar a reciclagem e a suspensão dos mesmos;
- c. Realizar vistorias de segurança em veículos;
- d. Emplacar;
- e. Registrar e licenciar veículos;
- f. Fazer a fiscalização de trânsito;
- g. Autuar e aplicar as medidas administrativas e penalidades previstas no **CTB**.

3.6 - JUNTAS ADMINISTRATIVAS DE RECURSOS DE INFRAÇÕES

As Juntas Administrativas de Recursos de Infrações (**JARI**) são órgãos recursais com regulamento particular e que operam com entidades executivas de trânsito ou executivas rodoviárias. A função essencial da **JARI** é ajuizar todos os recursos interpostos por indivíduos que estiverem atuando ilegalmente (infrações de trânsito).

3.7 - ÓRGÃOS EXECUTIVOS DE TRÂNSITO DOS MUNICÍPIOS

Como o próprio nome já propõe, são órgãos executivos municipais do país, mantidas por suas respectivas prefeituras e tem funções administrativas. É importante salientar que os agentes municipais de trânsito são diferentes dos guardas municipais, visto que são destinados na preservação de bens, serviços e instalações municipais, não tendo responsabilidades na área do trânsito e sim no suporte da segurança pública nas cidades. No Distrito Federal, como não existem municípios, as responsabilidades dos órgãos ficam ao dever do órgão executivo de trânsito, o **DETRAN-DF**. Na capital paraibana, os agentes de fiscalização, mais conhecidos como os “Amarelinhos ou guardas de trânsito” tem responsabilidade de:

- a. Instalar e operar o sistema de sinalização;
- b. Implantar dispositivos de controle viário;
- c. Realizar a fiscalização de trânsito;
- d. Autuar e aplicar as medidas administrativas cabíveis;
- e. Aplicar as penalidades de multa e repreensão por escrito para as infrações de circulação, parada e estacionamento;
- f. Autuar e aplicar as medidas administrativas e as penalidades cabíveis às infrações por excesso de peso, dimensões e lotação dos veículos.

3.8 - ÓRGÃOS EXECUTIVOS RODOVIÁRIOS

Os Órgãos Executivos Rodoviários podem ser na esfera federal, estadual e municipal. Estes órgãos atuam no trânsito das rodovias, sendo que suas obrigações são descritas no art. 21 do Código Nacional de Trânsito Brasileiro. Entre suas atribuições estão:

- a. A execução de fiscalizações de infrações de excesso da pesagem, lotação dos automóveis e dimensões;
- b. Notificar os infratores;
- c. A instalação e operação dos sistemas de sinalizações;
- d. Impor as penalidades e medidas administrativas;
- e. A realização de vistoria em automóveis especiais;
- f. A arrecadação de valores vindas das escoltas de automóveis de cargas especiais ou de risco.

3.9 - POLÍCIA RODOVIÁRIA FEDERAL

“§ 2º A polícia rodoviária federal, órgão permanente, estruturado em carreira, destina-se, na forma da lei, ao patrulhamento ostensivo das rodovias federais.” (BRASIL, CF, Art. 144).

A Polícia Rodoviária Federal (**PRF**) é um dos mais importantes órgãos aliados na Lei Seca, já que aplicam de forma concreta as regras do Código de Trânsito Brasileiro. Além de o trânsito ser o maior motivo de sua criação, a **PRF** não abrange apenas o trânsito, ela exerce atividades como o atendimento de acidentes, escolta de veículos e o combate ao crime como o tráfico de arma, drogas, pessoas e animais.

3.10 - POLÍCIAS MILITARES

“**Art. 23** - Compete às Polícias Militares dos Estados e do Distrito Federal:”

“**III** - executar a fiscalização de trânsito, quando e conforme convênio firmado, como agente do órgão ou entidade executivos de trânsito ou executivos rodoviários, concomitantemente com os demais agentes credenciados.” (BRASIL, CTB, 1988).

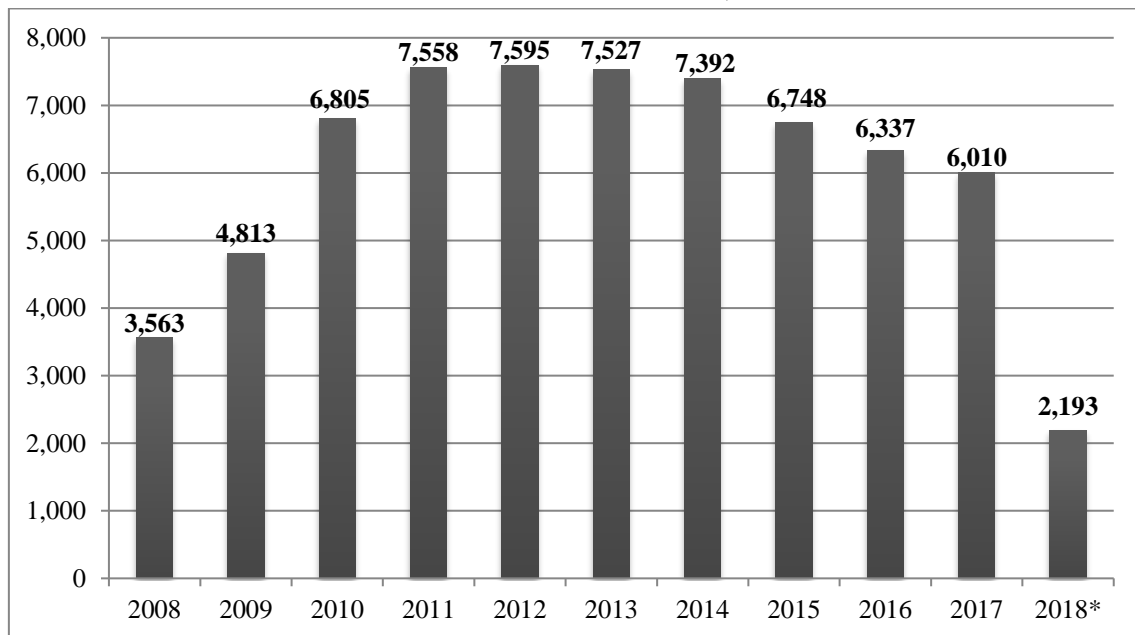
A Polícia Militar (**PM**) atuam como órgão de auxílio na fiscalização do trânsito, agindo a partir de convênios, podendo ser fixados com órgãos executivos de trânsito ou órgãos executivos rodoviários, de acordo com o inciso III do artigo 23 da Lei 9503/97 CTB.

4. REGISTROS NACIONAIS DE ACIDENTES E FATALIDADES NAS RODOVIAS FEDERAIS

Durante o policiamento e fiscalização, a Polícia Rodoviária Federal também realiza atividades de educação para o trânsito, desenvolvendo atuações educativas com o objetivo de sensibilizar motoristas e passageiros de suas condutas e papéis na composição de um trânsito seguro. Em alguns pontos estratégicos como postos de combustíveis, as pessoas são convidadas a assistir a vídeos que mostram hábitos inapropriados no trânsito e as suas consequências. Com isso eles têm a oportunidade de fazer uma reflexão, calculando suas atitudes e assimilando novos comportamentos.

Abaixo estão dispostos gráficos com dados de 2008 a 2018 com autos de infrações, de acidentes, de mortos e feridos causados pela embriaguez nas rodovias Federais Brasileiras. Vale destacar que das informações disponíveis nos gráficos o ultimo ano 2018* são de janeiro a maio.

Gráfico 2 - Dados de acidentes sob influência de álcool, 2008 maio de 2018.



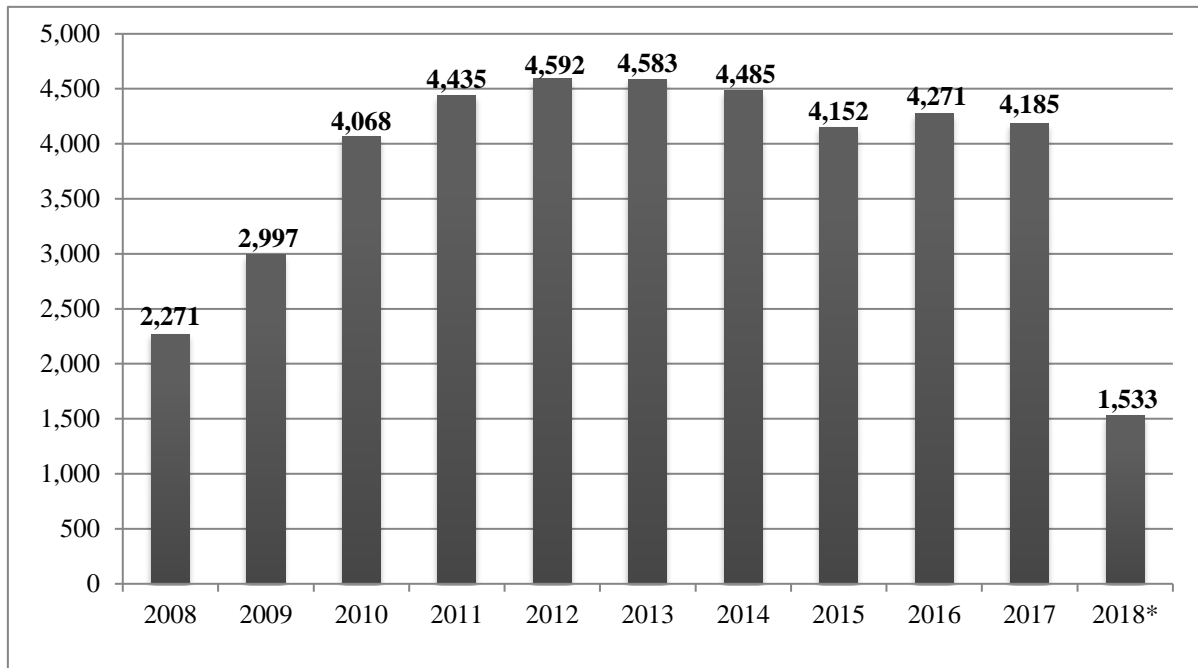
Fonte: Porta oficial de notícias da Polícia Rodoviária Federal/ 10 anos de Lei Seca/ 15 de junho de 2018.

*Dados até maio de 2018.

Dentre os gráficos apresentados o número de acidentes sob influência de álcool é o que apresenta valores mais elevados e amedrontadores. Num intervalo de cinco anos, é possível ver um aumento contínuo, período entre 2008 a 2012. A partir de 2012 os valores caem da mesma maneira, diminuem gradativamente até o ultimo ano. Entre os dez anos, o ano que trouxe mais prejuízo foi 2012 com 7.595. Se somarmos todos os anos teríamos um valor

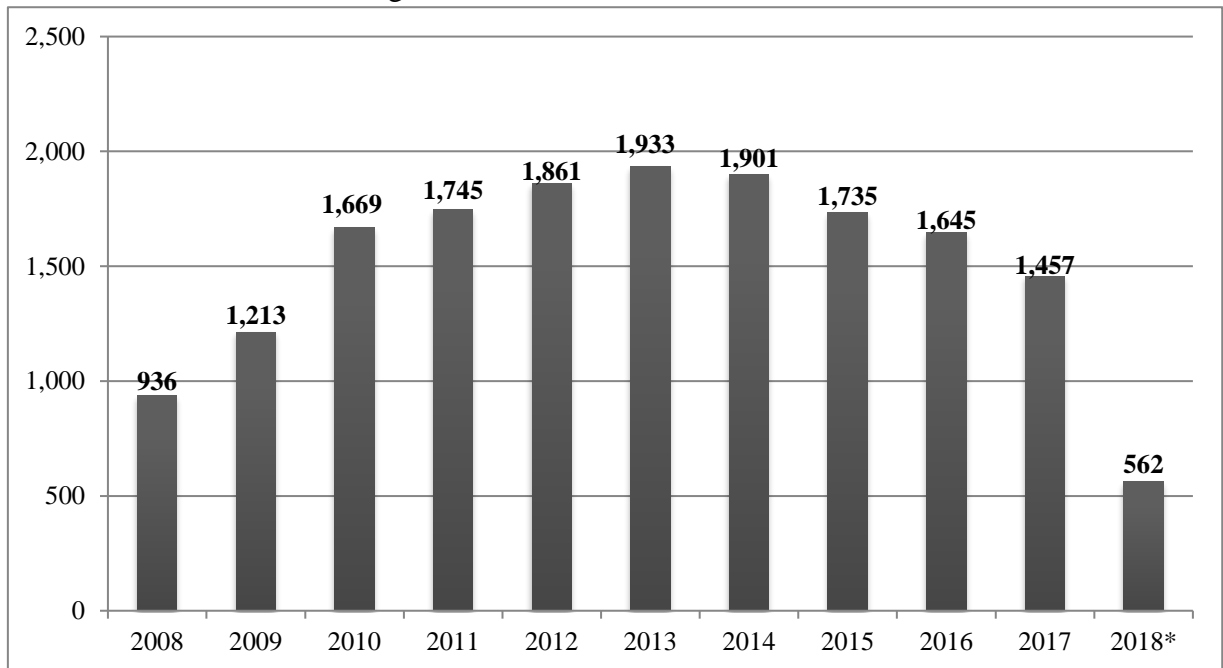
de 66.541 acidentes devido à combinação direção mais álcool, estatisticamente falando a media anual seria aproximadamente 6,654.1 e sua mediana 7.527 valores muito altos.

Gráfico 3 - Dados de feridos leves sob influência de álcool, 2008 a maio de 2018.



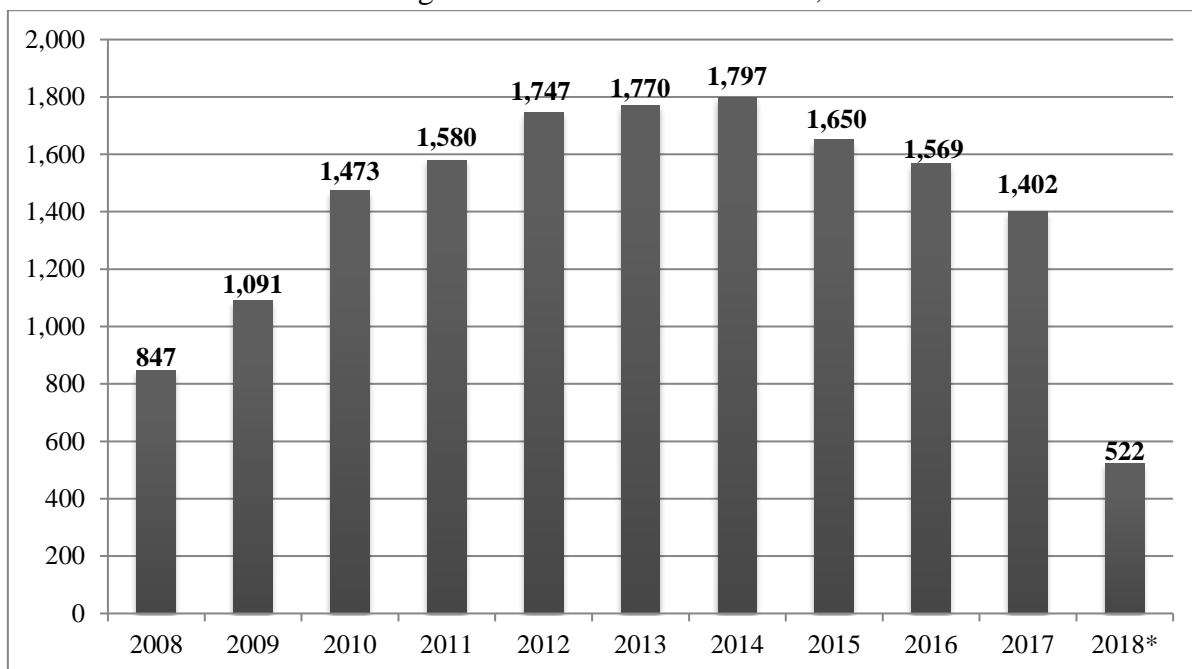
Fonte: Porta oficial de notícias da Polícia Rodoviária Federal/ 10 anos de Lei Seca/ 15 de junho de 2018.

O gráfico 3 acima relata os feridos leves, se considerarmos que as informações do último ano estão disponíveis até maio, provavelmente este número ultrapassaria o de 2008, já que em apenas cinco meses houve 1.533 vítimas. De forma mais minuciosa os meses de janeiro, fevereiro, março, abril e maio de 2018 obtiveram 271, 295, 358, 346, 263 feridos respectivamente. Através de um raciocínio dedutivo se esses valores forem duplicados teríamos 3.066, ficando acima do primeiro ano e muito próximo de 2017.

Gráfico 4 - Dados de feridos graves sob influência de álcool, 2008 a maio de 2018.

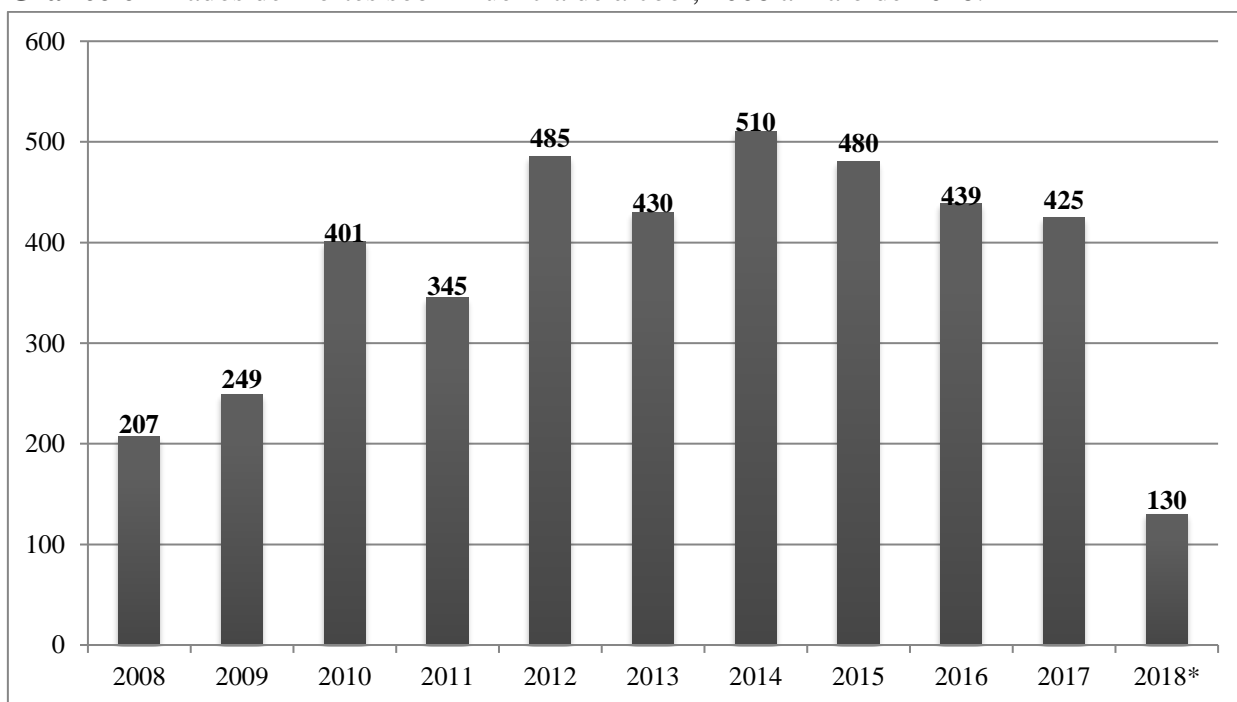
Fonte: Porta Oficial de Notícias da Polícia Rodoviária Federal/ 10 anos de lei seca/ 15 de junho de 2018.

Os acidentes de trânsito caracterizam-se como um grave problema de saúde pública no país, um dos principais. Segundo a Organização Mundial da Saúde (OMS) ferimentos causados por acidentes de trânsito ocupam a nona posição de maior causa de mortalidade no mundo. Essas emergências têm uma peculiaridade já que maioria dos acidentes sob influencia de álcool são evitáveis. Segundo Júlia Maria D'Andrea Greve do Instituto de Ortopedia e Traumatologia do Hospital das Clínicas da Faculdade de Medicina da USP os atendimentos, recursos gastos como aumento de equipes médicas de plantão, deslocamentos de unidades móveis, aumento de gastos com materiais cirúrgicos, e ocupação de leitos em hospitais são indiretamente um “roubo” importante de recursos da área médica. Ainda, segundo ela, acidentes com motocicletas e atropelamentos são os que mais costumam resultar em danos de maior gravidade.

Gráfico 5 - Dados de acidentes graves sob influência de álcool, 2008 a maio de 2018.

Fonte: Porta oficial de notícias da Polícia Rodoviária Federal/ 10 anos de Lei Seca/ 15 de junho de 2018.

Os dados de ferimentos graves são o segundo mais danosos, perdendo apenas para o número de mortes. O comportamento do gráfico 5 é parecido com o gráfico 2 onde existe um valor crescente no decorrer do tempo, até chegar a um pico onde a partir daí há um retração.

Gráfico 6 - Dados de mortes sob influência de álcool, 2008 a maio de 2018.

Fonte: Porta Oficial de Notícias da Polícia Rodoviária Federal | 10 anos de Lei seca | 15 de junho de 2018

Segundo o Código de Trânsito Brasileiro (CTB) presente existem vários métodos para averiguação de que o motorista esteja infringindo a lei, dirigindo seu veículo sob efeito de álcool. Algumas delas, por exemplo, a dedução de sinais, indícios, traços de embriaguez e o teste do etilômetro.

Todo Sistema Nacional de Trânsito efetua cotidianamente abordagens a veículos e atua em diferentes estruturas do poder executivo, tanto na esfera Federal, Estadual e Municipal, exercendo assim suas funções de garantia a segurança. A Polícia Rodoviária Federal, Polícia Federal, Polícias Cíveis e Polícias Militares e Corpos de Bombeiros Militares atuam na preservação da ordem pública. A (PRF), especificamente, realiza todos os dias fiscalizações de embriaguez ao volante.

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

I - polícia federal; **II** - polícia rodoviária federal; **III** - polícia ferroviária federal; **IV** - polícias cíveis; **V** - polícias militares e corpos de bombeiros militares.

“**§ 2º** A polícia rodoviária federal, órgão permanente, organizado e mantido pela União e estruturado em carreira, destina-se, na forma da lei, ao patrulhamento ostensivo das rodovias federais.” (BRASIL, CF, 1988).

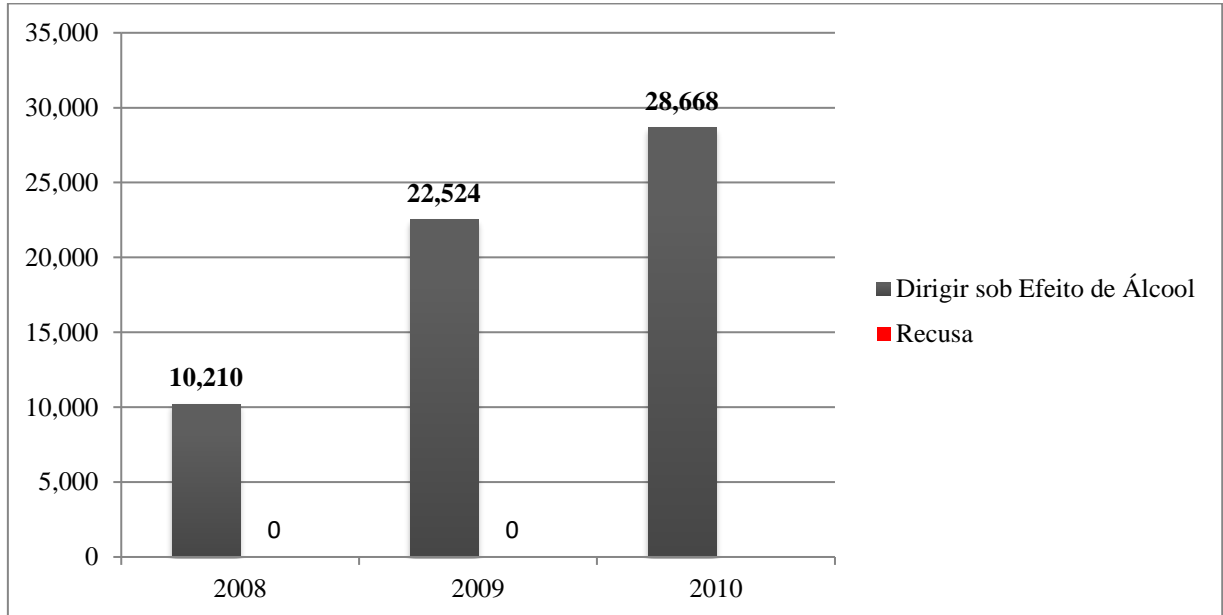
O supervisionamento realizado pela **PRF** é organizado por barreiras em pontos estratégicos, analisados previamente onde há registros de condutores que bebem e dirigem. Os motoristas abordados são solicitados a fazer o teste no etilômetro, que verifica o teor de álcool no sangue. Em ocorrências que o dispositivo acusar o consumo de álcool, o motorista é retirado do trânsito e são adotadas as medidas legais.

O etilômetro, por ser um instrumento metrológico, é obrigado a aferições periódicas pelo Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia (**INMETRO**) e possui um limite de falha tolerável que, no caso, é de 0,04 mg/l miligramas de álcool por litro de ar alveolar expelido dos pulmões.

O Código de Trânsito Brasileiro (CTB) limita que qualquer fração de álcool no organismo proíbe a condução do veículo, assim, podendo causar sanção administrativa com multa e suspensão do direito de dirigir por 12 meses e penalidades penais se for enquadrado em crime de trânsito.

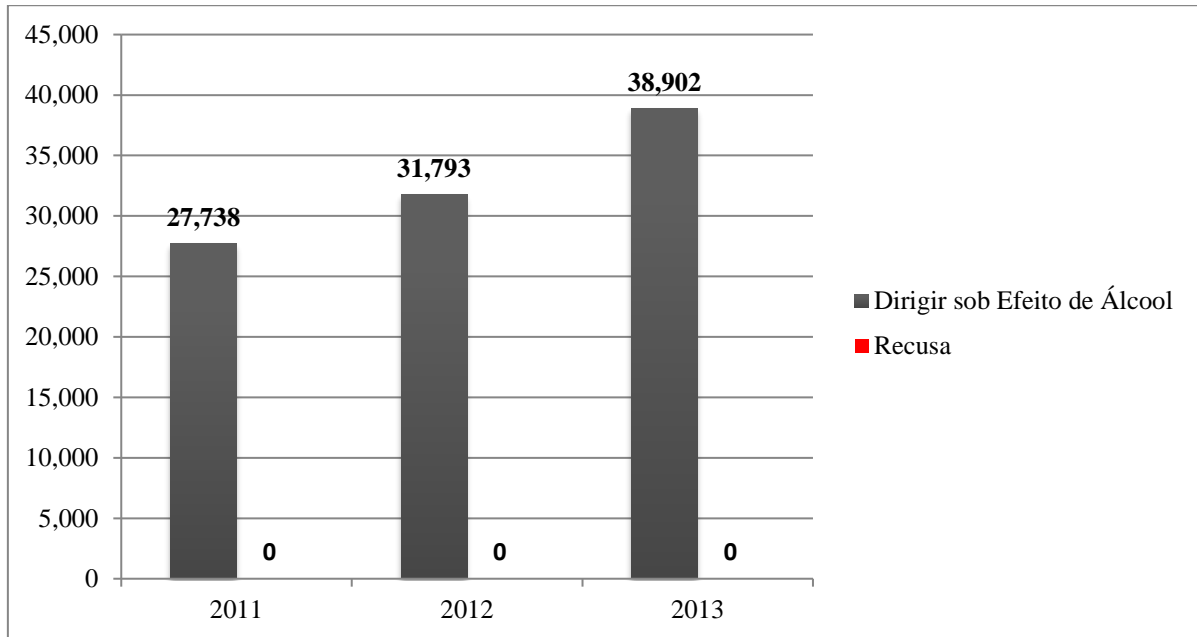
4.1 DADOS DE INFRAÇÕES ALCOOLEMIA, 2008 A MAIO DE 2018

Gráfico 7 - Dados de infrações alcoolemia de 2008 a 2010.



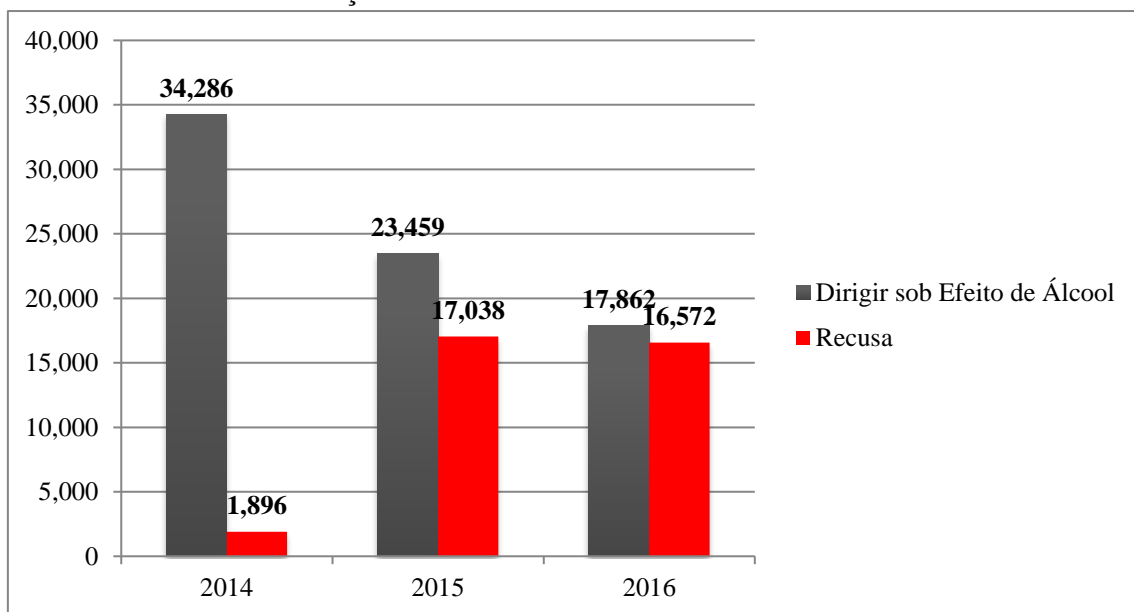
Fonte: Portal Oficial de Notícias da Polícia Rodoviária Federal/ 10 anos de lei seca/ 15 de junho de 2018.

É possível observar que entre os anos expostos no gráfico acima, houve um aumento gradativo nas infrações, 2010 representa aproximadamente metade dos dados, com 46,7 %, seguido por 2009 e 2008, com 36,7 % e 16,6 %, respectivamente.

Gráfico 8 - Dados de infrações alcoolemia de 2011 a 2013.

Fonte: Porta l oficial de notícias da Polícia Rodoviária Federal/ 10 anos de Lei Seca/ 15 de junho de 2018.

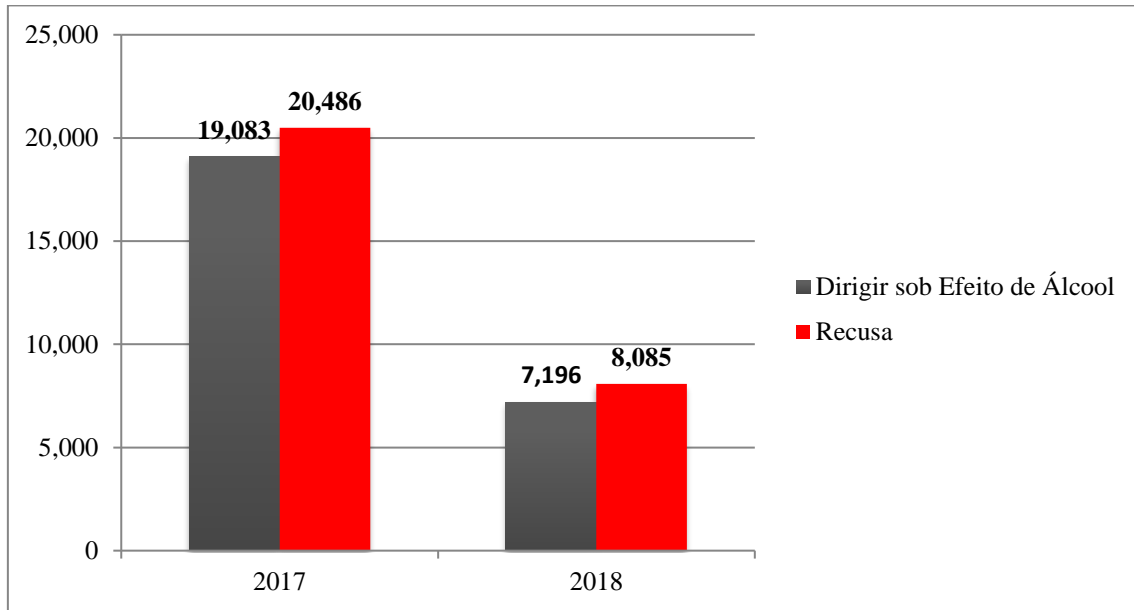
Se compararmos o ano de 2010 exibido no gráfico 9, vemos que há uma queda de 930 infrações em relação a 2011 que sinalizou o número de 27.738. No gráfico acima vemos o mesmo comportamento crescente, com diferenças entre os anos de pelo menos 4.000 infrações, um valor assustador, se for levar em conta todo esforço dos órgãos Federais, Estaduais e Municipais de conscientização. Os anos de 2011, 2012 e 2013 representam 28,2%, 32,2% e 39,6% respectivamente.

Gráfico 9 - dados de infrações alcoolemia de 2014 a 2016.

Fonte: Portal Oficial de Notícias da Polícia Rodoviária Federal/ 10 anos de Lei Seca/ 15 de junho de 2018.

Os dados analisados e divulgados pelo Portal oficial de notícias da Polícia Rodoviária Federal revelam os números de recusas a partir de 2014. Diferentemente dos casos anteriores esse gráfico aponta uma redução de infrações relacionadas a dirigir sob efeito de álcool, entre 2014 e 2015 há uma diferença de 10,827 infrações e no período de 2015 a 2016 existe uma diferença de 5.597. As infrações relacionadas a dirigir sob efeito de álcool durante 2014 há 2016, percentualmente simbolizam, 45,3%, 31,0% e 23,7, respectivamente.

Gráfico 10 - Dados de infrações alcoolemia de 2017 e 2018.



Fonte: Portal oficial de notícias da Polícia Rodoviária Federal/ 10 anos de Lei Seca/ 15 de junho de 2018.

Por último e não menos importante, esse gráfico retrata uma situação intrigante, nos dois anos estudados o índice de recusa supera a de condutores sob efeito de álcool. Em 2017 a recusa ultrapassa em 1.403, já em 2018 o valor reduz para 889. Se levarmos em consideração que os dados de 2018 foram coletados até os 4 primeiros meses do ano, têm um valor alto.

5. LEI SECA NA CAPITAL PARAIBANA

De acordo com o levantamento divulgado em 18 de setembro de 2018 pelo Ministério da Saúde, João Pessoa foi à capital brasileira que menos reduziu a taxa de mortes de trânsito entre 2010 e 2016, o estudo verificou que a capital onde o sol nasce primeiro teve uma diminuição de 6,3 %, reduzindo de 143 óbitos em 2010 para 134 em 2016. As capitais vizinhas, Recife e Natal, sobressaíram-se positivamente com reduções de 45,9 % e 31,1 % respectivamente. Entretanto, vale salientar que Recife registrou 41 mortes de trânsito a mais do que João Pessoa. Enquanto isso, Natal obteve 40 % de mortes de trânsito a mais do que na capital Paraibana.

A apuração foi feita através de dados do Sistema de Informação de Mortalidade (SIM). No País, foram 2.179 mortes em menos de um ano, a diminuição média foi de 27,4 % e a cidade com maior sucesso foi Aracaju, com queda de 57 %.

Tabela 2 – Números de mortes nos de 2010 e 2016, nos estados analisados.

Capital	Mortes em 2010	Mortes em 2016	Redução
Aracaju	154	66	57,1 %
Natal	98	53	45,9 %
Porto Velho	177	100	43,5 %
Salvador	309	158	42,4 %
Vitória	57	33	42,1 %
Rio Branco	88	54	38,6 %
Belo Horizonte	459	311	32,2 %
São Paulo	1555	1066	31,4 %
Recife	254	175	31,1 %
Boa vista	105	74	29,5 %
Florianópolis	89	63	29,2 %
Goiânia	405	287	29,1 %
Campo Grande	224	167	25,4 %
Cuiabá	186	139	25,3 %
Maceió	179	134	25,1 %
Macapá	81	61	24,7 %
Rio de Janeiro	903	681	24,6 %
Teresina	258	200	22,5 %
Manaus	344	269	21,8 %
Brasília	555	435	21,6 %
São Luiz	162	129	20,4 %
Porto Alegre	189	151	20,1 %
Curitiba	310	252	18,7 %
Belém	190	157	17,4 %
Fortaleza	406	339	16,5 %
Palmas	72	65	9,7 %
João Pessoa	143	134	6,3 %
Total	7952	5773	-

Tabela 3 – Números de mortes classificados em ordem crescente em 2016, nos estados analisados.

Posição	Capital	Mortes em 2016
1°	Vitória	33
2°	Natal	53
3°	Rio Branco	54
4°	Macapá	61
5°	Florianópolis	63
6°	Palmas	65
7°	Aracaju	66
8°	Boa vista	74
9°	Porto Velho	100
10°	São Luiz	129
11°	Maceió	134
11°	João Pessoa	134
12°	Cuiabá	139
13°	Porto Alegre	151
14°	Belém	157
15°	Salvador	158
16°	Campo Grande	167
17°	Recife	175
18°	Teresina	200
19°	Curitiba	252
20°	Manaus	269
21°	Goiânia	287
22°	Belo Horizonte	311
23°	Fortaleza	339
24°	Brasília	435
25°	Rio de Janeiro	681
26°	São Paulo	1066
-	Total	5773

Fonte: Ministério da Saúde/ Número de óbitos das capitais brasileiras/ 18 de setembro de 2018

O tabela acima nos mostra outro ponto pertinente a ser percebido: Maceió e João Pessoa aparecem empatados com 134 mortes em 2016 devido ao uso indevido de álcool no trânsito. Apesar disso, as populações entre as capitais não são tão próximas como os analisadas na tabela 2, mas sim o oposto, a capital Paraibana aparece com 801.718 habitantes e muito distante Maceió com 1.021.709 habitantes. Isso mostra outra vez um impasse, capitais com números de residentes tão distantes apontam índices de mortes iguais.

Tabela 4 – Classificação dos índices de mortes per capita a cada 100.000 em ordem decrescente no ano de 2016, nos capitais analisadas.

Posição	Estado	Capital	Popul. em 2016	Nº mortes 2016	Mortes per capita a cada 100.000
1º	MT	Cuiabá	585.367	139	23.745
2º	PI	Teresina	847.430	200	23.600
3º	TO	Palmas	279.856	65	23.226
4º	RR	Boa vista	326.419	74	22.670
5º	GO	Goiânia	1.448.639	287	19.811
6º	RO	Porto Velho	511.219	100	19.561
7º	MS	Campo Grande	863.982	167	19.329
8º	PB	João Pessoa	801.718	134	16.714
9º	DF	Brasília	2.977.216	435	14.610
10º	AC	Rio Branco	377.057	54	14.321
11º	PR	Curitiba	1.893.997	252	13.305
12º	SC	Florianópolis	477.798	63	13.185
13º	AL	Maceió	1.021.709	134	13.115
14º	AP	Macapá	465.495	61	13.104
15º	CE	Fortaleza	2.609.716	339	12.989
16º	AM	Manaus	2.094.391	269	12.843
17º	MG	Belo Horizonte	2.513.451	311	12.373
18º	MA	São Luiz	1.082.935	129	11.912
19º	PA	Belém	1.446.042	157	10.857
20º	PE	Recife	1.625.583	175	10.765
21º	RJ	Rio de Janeiro	6.498.837	681	10.478
22º	SE	Aracaju	641.523	66	10.289
23º	RS	Porto Alegre	1.481.019	151	10.195
24º	ES	Vitória	359.555	33	9.178
25º	SP	São Paulo	12.038.175	1066	8.855
26º	RN	Natal	877.662	53	6.038
27º	BA	Salvador	2.938.092	158	5.377
-	-	Total	-	-	-

Fonte: Dados secundários - Ministério da Saúde/ Número de óbitos das capitais brasileiras/ IBGE estimativa da população residente nos municípios brasileiros.

A partir da estimativa da população residente nos municípios brasileiros no ano de 2016 realizada pelo (IBGE) é possível fazermos uma análise entre os Estados com os índices de redução de mortes de trânsito.

É possível observar que João Pessoa se classifica em 8º lugar, onde a cada 100.000 habitantes, morrem 16.714 pessoas, já em Natal, onde sua uma população se aproxima a da capital Paraibana, vemos 6.038 de mortes a cada 100.000, uma diferença de quase três vezes. Podemos constatar que os índices de mortes no trânsito são muitos distantes, uma diferença exorbitante e surpreendente. A Capital do Rio Grande do Norte está bem apontada, se colocando em 26º.

Com a redução de 6,3 %, João Pessoa é considerada como a que menos houve diminuição da taxa de mortes de trânsito entre 2010 e 2016, de outro lado, novamente bem posicionada de forma prestigiada e relevante a capital dos potiguares, ficou em segundo lugar, com uma contração de 45,9 %, uma diferença lastimável de 39,6 %. Natal caiu de 98 mortes

para 66, diminuindo 45, João Pessoa de 143 mortes para 134, com uma redução insignificante de 9 mortes.

Através desses dados caímos numa indagação no mínimo curiosa: Por que índices tão distantes entre capitais com números populacionais parecidos? Será a falta de políticas públicas voltadas de conscientização? Políticas pré-educacionais? Fatores culturais diferentes entre os Estados? Burlagem da Lei? Ou mera ocasião?

CONCLUSÃO

Acidentes causados pelo trânsito são uma das principais causas de morte no mundo. Segundo o *Global status report on road safety 2018*, publicado em dezembro do mesmo ano, as mortes nas estradas continuam evoluindo em todo o mundo fazendo com que cerca de 1,35 milhão de pessoas percam suas vidas todos os anos, ocorrendo em média que, 24 mortes por segundo. O estudo ainda sinaliza que os danos causados pelo trânsito são a principal causa de óbitos de crianças e jovens entre 5 a 29 anos. A combinação indevida de álcool e direção é um fator que tem grande parcela nesses números.

De acordo com a Organização das Nações Unidas (ONU), o método do Brasil, diferentes de outros países, é considerado um dos mais rígidos em relação à embriaguez no trânsito. O estudo realizado em 2015, pela ONU, mostra que a legislação brasileira é a única dentre os países mais populosos que tem regras relacionadas à direção sob efeitos do álcool como regras ao uso de cintos de segurança, uso de capacetes, cadeiras específicas para crianças, sinalizações e fiscalizações.

Apesar dos esforços brasileiros através de suas políticas públicas de prevenção, conscientização, educacionais, o país é uma das nações que tem os maiores números de mortes no trânsito, isso porque no Brasil é um hábito dirigir após a ingestão de bebidas alcoólicas, mas por que isso acontece? **Será por falta de mais políticas públicas voltadas de conscientização?** Não temos como responder de maneira objetiva, já que tal pergunta requer um estudo profundo e mais minucioso, mas é possível deduzir as principais causas.

Se políticas públicas são tudo aquilo que um governo faz ou deixa de fazer, políticas públicas de conscientização são tudo aquilo que o governo faz ou deixa de fazer em relação a informações de determinados assuntos. Desta forma elas consistem na atitude de tomar conhecimento de alguma realidade, sendo que a partir de então, hábitos e atitudes poderão ser alterados para que possam se ajustar à nova realidade conhecida. Um dos problemas das políticas públicas brasileiras como as de conscientização e as educacionais está relacionado à sua não continuidade e falta de manutenção, as políticas são pendulares. As políticas geralmente estão associadas a momentos de transtorno e não de prevenção. É necessário que as políticas de trânsito no Brasil tenham maior continuidade, já que os programas precisam se manter úteis e íntegros com a passar do tempo, sem interrupções no processo, assim, os motoristas estariam sempre informados sobre os cuidados que devem manter nas estradas e

quais as consequências que os seus atos imprudentes podem acarretar em suas próprias vidas. Segundo o professor de Psicologia Social Hartmut Günther, da Universidade do Distrito Federal, as ações de conscientização devem ser semeadas constantemente por meio do poder público e com ajuda da mídia. Segundo ele:

"Deve ser uma educação permanente e informal para, dessa maneira, reforçar o que sabemos ou deveríamos saber sobre educação. Brasília é um bom exemplo com a questão da faixa de pedestre. E ela precisa ser mantida. Neste sentido, campanhas reeducativas ajudam de vez em quando. Isso se aplica a qualquer dimensão do trânsito: cinto de segurança, respeito ao ciclista, motociclista com capacete e daí por diante."

As lacunas na Legislação de Transito Brasileiro também são uns dos fatores que contribuem para os números alarmantes de acidentes nas rodovias. A Lei nº 11.705 em seu artigo 2º trás que:

“**Art. 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.” (BRASIL, Lei nº 11.705, 2008).

Esse artigo se comporta como uma ferramenta na ajuda para o trânsito mais seguro, já que ele tem o objetivo de afastar o consumo de álcool nas rodovias federais ou acessos direto próximos as rodovias. Através disso paramos em outro questionamento: **Isso é o que ocorre em nosso dia a dia? Podemos utilizar as rodovias e ficarmos mais assegurados? Essa é a realidade? Com certeza não.** Já no balcão das conveniências é possível ver as latas, e até mesmo “promoções” de várias marcas diferentes. Além da cerveja acessível nos postos de combustíveis, o condutor tem ainda a seu alcance, outros tipos de bebidas alcoólicas, como, por exemplo, cachaça, uísque etc. Esse artigo tem enorme importância, pois tem a finalidade de dificultar o acesso dos motoristas ao álcool à beira das rodovias. No entanto, a porcentagem daqueles que compram e depois dirigem nas rodovias é muito grande. Não de maneira pessimista ou negativa, mas esse comportamento se tornou cultural, assim como parar para abastecer seu veículo ou fazer um lanche: Os postos se tornaram um ponto de referência para a compra de bebidas alcoólicas, de forma ampla quase todos os estabelecimentos fazem uso dessa prática desrespeitosa.

Um dos artigos que contribuem para a redução do consumo indevido de álcool é o artigo 291, pois, é uma dos mais fundamentais e significativos. Motoristas que envolvem-se em acidentes devido ao uso indevido de álcool, ficam enquadrados na lesão corporal culposa. Existe um grande debate sobre severidade desse artigo, mas será que: **esse artigo é imoderado? Exagerado?** Esse artigo é muito coerente, já que sabemos que se bebermos e

formos ao volante não teremos nossos sentidos em seus plenos funcionamentos, como a falta de reflexo e memória, sonolência e o aumento da frequência cardíaca. Da mesma forma que se ultrapassamos um semáforo fechado e sabemos que podemos causar um acidente e lesionar um terceiro, de certa forma também assumimos o risco de ferir alguém ou até mesmo matar, quando dirigimos alcoolizados. A garantia de liberdade de ir e vir do cidadão são imprescindíveis, mas sua segurança na sua locomoção crucial.

“**Art. 5º** - é livre a locomoção no território nacional em tempo de paz, podendo qualquer pessoa, nos termos da lei, nele entrar, permanecer ou dele sair com seus bens.” (BRASIL, CF, 1988).

Apontada como a "favorita" do nordeste brasileiro, João Pessoa ou Jampa como é carinhosamente conhecida por seus residentes é uma capital que combina beleza e tranquilidade. Entretanto, se observarmos através de outra ótica é possível enxergar uma realidade diferente, não atrativa. De acordo com o levantamento divulgado em de setembro de 2018 pelo Ministério da Saúde, João Pessoa foi à capital brasileira que menos reduziu a taxa de mortes de transito entre 2010 e 2016. O estudo verificou que a capital onde o sol nasce primeiro teve uma diminuição de apenas 6,3 %, reduzindo apenas dez mortes. Trazendo maior assombro, a classificação dos índices de mortes per capita a cada 100.000 habitantes em ordem decrescente no ano de 2016, mostra que JP se destaca como a 8º capital com piores números, com 16.714 óbitos. O estudo traz um questionamento intrigante: capitais como Natal e João Pessoa, como números de habitantes próximos, apresentam resultados totalmente diferentes, tanto na redução de número de mortes nos anos de 2010 e 2016 quanto nos índices de mortes per capita. A capital do Rio Grande do norte possui 6.038 mortes a cada 100.000 habitantes, quase o triplo da capital da Paraíba. Esse cenário trás uma enorme preocupação já que JP se classifica como um dos locais menos seguros de se transitar nos estados.

Um possível ponto importante para Natal assumir lugar de destaque esta relacionado ao efetivo da Operação Lei Seca na cidade, já que ele atua não apenas com blitz voltada à fiscalização dos motoristas, mas também realizando patrulhamentos ostensivos e preventivos por meio das Operações específicas, como a Bairro Limpo e Praia Segura.

Responsabilidade, sensatez e consciência são fatores imprescindíveis para o trânsito, pois são determinantes para que acidentes e problemas mais graves não coloquem em ameaça a vida de motoristas, passageiros e pedestres. Ao sair na rua, cada individuo simboliza um componente do trânsito, de modo que, obedecer à regras que constituem o fluxo das vias públicas é crucial. Diante do que foi exposto, para que a capital Paraibana se torne uma cidade mais segura é essencial que haja políticas públicas estratégicas e planejadas, com

continuidade, sem interrupções em seu processo, políticas direcionadas a educação e conscientização da população sobre as reais consequências da embriaguez no trânsito. Já que o compromisso de fazer com que tudo aconteça bem nas ruas é de todos os cidadãos, políticas governamentais bem direcionadas e estruturadas irão preparar motoristas mais conscientes e responsáveis, assim, certamente teríamos cidadãos mais conscientes e um trânsito Pessoense mais seguro.

6. REFERÊNCIAS

CONSTITUIÇÃO, Presidência Da República. **Constituição Da República Federativa Do Brasil**. Brasil: compilado, 1988. Acesso em: 26 jan. 2019.

POLICIA RODOVIARIA FEDERAL, **portal oficial de noticias da Policia Rodoviária Federal**. Brasil: 2018. Acesso em: 20 mar. 2019

DUARTE NETO, João Carneiro. **Os órgãos do sistema nacional de trânsito e o exercício do poder de polícia administrativa**. Brasil: 2016. Acesso em: 21 fev. 2019

IGBE, Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Estimativas populacionais para os municípios e para as Unidades da Federação brasileiros**. Brasil: 2016. Acesso em: 18 fev. 2019.

MINSTERIO DA SAÚDE. **Número de óbitos em acidentes de transito entre 2010 e 2016**. Brasil: 2018. Acesso em: 15 mar. 2019

REDAÇÃO, Portal 27. **Bares deverão ter aviso sobre proibição de beber e dirigir**. Espírito Santo: 2016. Acesso em: 11 abr. 2019

G1, Globo. **Pintor de carros sai em caminhonete de cliente e bate em poste na Paraíba**. João Pessoa: 2017. Acesso em: 8 mar. 2019.

PUC – SP. **Metodologia Científica**. São Paulo. Acesso em: 20 jan. 2019

DETRAN- PB. **Departamento de transito**. João Pessoa. Acesso em: 14 abr. 2019.

JORNAL DA PARAIBA. **João Pessoa e capital brasileira que menos reduziu números de óbitos em acidentes de transito entre 2010 e 2016**. João Pessoa: 2018. Acesso 19 jan. 2019.

PLANALTO. **Código de Trânsito Brasileiro. Brasil**. Acesso em: 20 mar. 2019.

CISA. **Centro de informações sobre saúde a álcool**. São Paulo. Acesso em: 2 mar. 2019.

NORMAS E REGRAS. **Normas ABNT – Regras para TCC e Monografias (atualizadas)**. Brasil. Acesso em: 25 fev. 2019.

G1, Globo. **Lei Seca ficou mais rígida nos últimos anos; veja o que pode e o que não pode**. Brasil. Acesso em: 25 fev. 2019

ANEXO

Imagens 1 – Abordagens cotidianas da operação Lei Seca na Capital paraibana.



Fonte: portalt5/ Mais de 20 motoristas foram flagrados na Lei Seca em João Pessoa no último fim de semana/ 12 de abril de 2019.

Imagens 2 – Teste do bafômetro durante blitz da operação Lei Seco em João Pessoa.



Fonte: Conexaopb/ Operação Lei Seca realizou 184 testes do bafômetro na Paraíba em três dias e Carnaval/ 28 de fevereiro de 2017.

Imagens 3 – Acidentes



Fonte: g1.globo/ Pintor de carros sai em caminhonete de cliente e bate em poste na Paraíba/ 12/03/2017.

Imagens 4 - Acidentes



Fonte: g1.globo/ Acidente entre carro e caminhão deixa 2 mortos na BR-230, em João Pessoa/ 29/03/2017.

