



VIOLÊNCIA NO TRÂNSITO E OS ASPECTOS PENAIIS DA LEI SECA*

Matheus Silva Costa**
Cynthia Ferreira dos Santos***

RESUMO

O uso de substâncias capazes de alterar o comportamento humano pode trazer graves problemas à sociedade em diversas situações. Neste contexto, presente artigo tem como objetivo principal analisar o uso de álcool por condutores de veículos automotores, realizando uma abordagem sobre a Lei seca. A princípio, para a elaboração deste trabalho foi realizada uma pesquisa bibliográfica a partir de obras de autores como Assis (2012), Bertollo (2014), Capez (2012), Ferraço (2011), Manuella (2016), Schmitz (2010), dentre outros. Conclui-se que o ato de ingerir bebidas alcoólicas faz parte da cultura brasileira, portanto, conscientizar a população de que não se deve fazer o uso de álcool antes de tomar a direção de um veículo, é uma tarefa difícil. Além dessa questão, há outros empecilhos que colaboram para o crescente número de acidentes que envolvem álcool e direção. Espera-se que o leitor compreenda as limitações existentes na legislação que impedem a Lei Seca de diminuir os acidentes de trânsito e cumprir com seus propósitos.

Palavras-chave: Embriaguez. Trânsito. Lei Seca. Mortes.

ABSTRACT

The use of substances that change human behavior can bring serious problems to society in various situations. In this context, this article has as main objective to analyze the use of alcohol by drivers of motor vehicles, approaching the Dry Law. At the beginning, for the elaboration of this work, a bibliographical research was made from works of authors like Assis (2012), Bertollo (2014), Capez (2012), Ferraço (2011), Manuella (2016), Schmitz (2010) and so on. In conclusion, the act of ingesting alcoholic beverages is part of the Brazilian culture, so making people aware that they should not drink alcohol before driving a vehicle is a difficult task. Beyond this issue, there are other obstacles that contribute to the growing number of accidents

*Trabalho de Conclusão de Curso, apresentado ao Curso de Direito da Faculdade de Jussara/FAJ, como parte obrigatória para obtenção do Grau de Bacharel em Direito.

**Graduando do Curso de Direito da Faculdade de Jussara. E-mail: matheus.silva.cst@gmail.com

***Professora Dra. Mestre em Direito Desenvolvimento Regional (ALFA, 2012) Doutora em Ciências Jurídicas e Sociais (UMSA, 2014); Especialista em Direito Processual; Direito Penal; Direito Constitucional; Direito Administrativo; e Docência Universitária; Docente da Faculdade de Montes Belos (FMB - 2010 a 2012) - Professora de Direito Civil, Processual Civil, Direito Penal, Processual Penal, Prática Penal e Prática da Advocacia; Membro da Comissão de Direito Desportiva da OAB - Goiânia-GO.; Auditora do Tribunal de Justiça Desportiva; Professora Doutora desde 2014; Docente da Faculdade de Jussara desde 2017. E-mail: adv.cynthiaferreira@hotmail.com.

involving alcohol and driving. The reader is expected to understand the restrictions in the legislation that prevent the Dry Law from reducing traffic accidents and fulfilling their purposes.

Keywords: Drunkenness. Traffic. Dry Law. Deaths.

1.0 INTRODUÇÃO

O trânsito é um fator de grande repercussão na mídia, não somente no Estado de Goiás, mas no mundo, retratando constantemente fatos referentes à violência no trânsito, apresentando fatalidades ocorridas. Dentre os variados aspectos que provocam os acidentes de trânsito, pode-se destacar que os noticiários expõem que a partir do ano de 2008, vem crescendo o índice de violência tendo como fator principal a embriaguez.

Essa violência, de maneira cruel, ceifa vidas de motoristas embriagados e além disso, de inocentes. Em muitos casos, as vítimas são pessoas que conduzem corretamente seu determinado meio de transporte, ou mesmo quando pedestres, obedecem ao estabelecido pelas normas de trânsito brasileira, pois os incidentes, a violência no trânsito supracitada, nem sempre é com veículos automotores. Diante dos sujeitos envolvidos nos acidentes de trânsito que envolvem a embriaguez, o intuito do presente artigo é abordar, especificamente os motoristas de veículos automotores.

Nesse sentido, o motorista infrator, desrespeita as normas de trânsito e está sujeito a se envolver em acidentes que podem ocasionar graves ferimentos, internações hospitalares e o óbito. Diante desta realidade, nota-se a necessidade de aperfeiçoar a punição àqueles que insistem em dirigir embriagado.

O problema em questão não é algo recente. Segundo Manuella (2016), os países escandinavos foram os primeiros a buscar soluções para a embriaguez no trânsito. Tomando a dianteira na legislação referente ao trânsito, em fevereiro de 1926 “a Noruega decidiu erigir em ilícito penal a ação de conduzir veículo automotor, sob a influência de bebida alcoólica, punindo-a com multa ou prisão até um ano, apreensão de carteira no mínimo por um ano e cassação caso ocorra reincidência na conduta” (MANUELLA, 2016, p.02).

No Brasil, o primeiro Código de Trânsito Brasileiro (CTB) foi criado em 1941 e suas alterações posteriores, até a década de 1980, não tratavam do problema de maneira específica. Devido a necessidade de modificar a legislação pertinente, em prol de conter a embriaguez ao volante, em 23 de setembro 1997 foi aprovado o novo Código de Trânsito Brasileiro. A nova legislação estabelecia como crime a conduta de dirigir veículo sob a influência de álcool, como também de substância de efeitos análogos. Assim, com vistas a diminuir a violência no

trânsito, o novo CTB destinou um capítulo específico ao tratar de punições como multas, suspensão da habilitação, dentre outras.

Porém, o ato de se embriagar faz parte da cultura de várias sociedades, como a brasileira. Se faz presente na história do Brasil e de sociedades mais antigas, como aponta Zawadski[5] *apud* Manuella: “O álcool é a droga mais antiga utilizada pelo homem. O vinho e a cerveja desenvolveram-se praticamente junto com a agricultura. No antigo Egito, a embriaguez fazia parte dos ritos e cerimônias religiosas em louvor a Osiris, deus protetor da agricultura” (2016, p.05).

Diante do exposto, compreende-se que o ato de ingerir bebida alcoólica ao ponto de se embriagar, é algo normal e admissível pela sociedade. Muitos o fazem independente de condição financeira, sexo ou idade. A combinação de álcool e direção, apesar de ser depreciada por diversas campanhas de educação para o trânsito e alvo de punições legais, é algo que ocorre constantemente. Percebe-se que muitos indivíduos não veem essa conduta como algo inadmissível e prejudicial a sociedade.

Essa combinação fatal de álcool com direção tem tornado os motoristas dispersos, desatentos, e impulsionando-os, à violência no trânsito, como assevera Menezes (2017), 60% do total de acidentes são ocasionados pela combinação de álcool e direção. O álcool afeta diretamente o cérebro do condutor, causando grandes danos, alterando seu comportamento e tornando-o ofensivo no trânsito.

No trecho do autor Araújo (*apud* Manuella 2016, p.05), fica explícita a gravidade que esta substância acarreta ao ser humano, atingindo seu comportamento; “A intoxicação alcoólica produz no indivíduo transtornos primeiramente psíquicos, depois físicos. A primeira manifestação do álcool, de regra, é a loquacidade. O indivíduo sente uma extrema necessidade falar, supervalorizando a própria capacidade e desejando manifestá-la”.

O legislador sente na obrigação de criar leis para coibir esse tipo de infração, destarte cria-se a (lei nº 11.705 de junho, de 2008) a chamada lei Seca, que conta com penas eficazes, que propõe uma fiscalização mais rigorosa, de maneira que no começo de sua aplicação diminuiu de forma extraordinária os acidentes de trânsito no Brasil, reprimindo as estatísticas neste período, no que refere o fator embriaguez.

A lei Seca de início provocou alguns resultados positivos no trânsito brasileiro. Mas tempos depois, sua eficácia diminuiu, devido a brechas existentes na lei que possibilitavam aos infratores oportunidades de burlar as punições. Dessa forma, o Estado de Goiás possui um índice de violência no trânsito crescente, pois as punições já não têm o mesmo efeito, apesar da lei Seca ser uma lei que tem como um de seus aspectos penais a prisão do infrator, ela ainda

deixa a desejar em muitas de suas maneiras de aplicações.

Destarte, sabendo dos inúmeros danos, sendo de grande relevância estes transtornos supracitados para a legislação de Trânsito Brasileira, impulsionando à penalizar o indivíduo negligente. Mas o que chama a atenção são as formas que estes infratores reagem a respeito das punições das leis de trânsito, estabelecidas pelo código de trânsito lei nº 9.503, de 23.09.1997, (REVISTA CONSULEX, 2013).

Mesmo com punições rigorosas e com um código que tem penalidades bastante severas, os acidentes continuam aumentando. Essa inquietação ainda persiste e reclama a intervenção acadêmica, já que o bem maior, a vida, está sendo ceifada, como se fosse natural um indivíduo se embriagar e dirigir, fazendo do seu veículo uma máquina de destruição e morte. O problema maior que envolve a questão, é a forma como se aplica o Código de Trânsito Brasileiro, pois mesmo após a criação da lei Seca (nº. 11.705/2008), os índices de violência no trânsito, devido a embriaguez, ainda são alarmantes.

2.0 A Dimensão da Violência no Trânsito no Brasil

Gomes (2013) afirma que desde a década de 1990 o grande índice de violência no trânsito vem crescendo de forma alarmante. Mas no Brasil a grande preocupação teve início no ano de 1997, quando foram registradas 35.620 mortes no trânsito, provocando a criação de novas normas, mais rígidas e eficazes que as anteriores, o que desencadeou em algumas alterações no Código de Trânsito Brasileiro no ano de 2006 quando já constava no histórico cerca de 36.367 mortes. Porém, mesmo com as modificações nas leis, o efeito não foi o esperado.

Com a lei Seca, criada em 2008, em um momento no qual o índice de mortes no trânsito já estava com patamar de 38.273 mortes, não diminuiu de forma considerável. Pelo contrário, houve um grande crescimento de mortes no trânsito de 2009 para 2010, sendo o maior aumento de mortes da história do Brasil chegando em 2010 com 42.844¹ mortes no trânsito, como aponta Gomes (2013).

Perante as estatísticas apresentadas, observa-se que os legisladores sempre buscaram conter a situação caótica de embriaguez no trânsito com leis mais rigorosas. Porém, assim como em diversas leis brasileiras, o problema não está em seu conteúdo, mas sim na forma de

1. Os dados de mortes no trânsito supracitados foram extraídos da revista Consulex, de 15 de Janeiro de 2013.

aplicação. A lei Seca, como diversas leis já elaboradas e publicadas no Brasil, tende a apresentar lacunas possibilitando o infrator a burlar as punições.

Após decisão do Supremo Tribunal de Justiça, foram determinados meios de se comprovar a embriaguez do condutor, fazendo o uso do bafômetro (etilômetro) e do exame de sangue, diante do delito de direção embriagada disposto no artigo 306 do Código de Trânsito Brasileiro- lei (nº.9.503/97). Porém, o indivíduo abordado pode optar por se submeter ao bafômetro e/ou ao exame sanguíneo, ou se negar a isso. Além dessa grande lacuna que oferece ao indivíduo o poder de decisão sobre a comprovação ou não de seu estado alcóolico, temos no artigo 5º, inciso LXIII da Constituição Federal da República, a concessão ao preso dos direitos de permanecer calado.

Grande parte dos doutrinadores considera que ninguém pode ser obrigado a produzir provas contra si mesmo (pelo princípio da interpretação efetiva) pois ao analisar este princípio o direito não é somente de quem está preso, mas sim de toda pessoa que está sendo acusada, pois nenhum indivíduo é obrigado a produzir provas contra si mesmo. A respeito do princípio supracitado, o artigo 306 do Código de Trânsito Brasileiro, poderia ter seus efeitos prejudicados a qualquer momento, pois o condutor infrator pode recusar-se a qualquer meio probatório, que possibilite a comprovação de sua infração.

No ano de 2009, a Câmara dos deputados aprovou projeto de lei nº.5607/9 de autoria do Deputado Hugo Leal², para que fosse estipulada a quantidade permitida de álcool por litro de sangue dos condutores de veículos. Dessa forma, seria resolvido o problema dos meios probatórios, permitindo a partir de então o uso de qualquer outro meio probatório em direito. Foi aprovado pelo Senado Federal sem alterações, sendo sancionado pelo presidente da República e convertido em lei, passando a vigorar a nova lei seca em todo território Nacional.

O uso do bafômetro e o exame sanguíneo deixaram de ser obrigatórios, mas com o sistema processual atual, passaram valer as provas testemunhais, como de imagens e vídeos ou qualquer outra prova em direito admitida. A lei Seca busca punir seus infratores de uma forma eficaz, este tipo de infração penal busca punir o infrator que for surpreendido dirigindo veículo automotor após ter ingerido bebida alcoólica em nível superior a seis decigramas por litro de sangue (REVISTA CONSULEX, p. 40, 2013).

2. Hugo Leal Melo da Silva é atualmente Deputado Federal pelo Rio de Janeiro, nascido em 08/08/1962, natural de Ouro Fino-MG.

3.0 Dolo Eventual e Culpa Consciente

Quando tratamos de violência no trânsito é importante retratar sobre dolo eventual e culpa consciente, assunto de grande relevância à tais fatores que serão apresentados no decorrer deste artigo. Segundo Rogério Greco, “o dolo é a vontade e consciência dirigidas a conduta que está prevista no tipo penal incriminador” (2006, p.193). Por exemplo, o agente que se embriaga e em seguida conduz um veículo automotor está assumindo a responsabilidade de acidentes futuros, pois tem consciência que isso pode acontecer.

Sobre culpa consciente, Mirabete expõe que:

“A culpa consciente ocorre quando o agente prevê o resultado, mas espera, sinceramente, que não ocorrerá. Há no agente a representação da possibilidade do resultado, mas ele afasta por entender que o evitará, que sua habilidade impedirá o ato lesivo que está dentro de sua previsão”. Portanto, analisando este conceito de culpa consciente, concomitantemente com o já citado anteriormente, é nítido que há a noção do perigo, porém o agente acredita que ele não irá acontecer. Ainda assim, o motorista que faz o uso do álcool e conduz veículo automotor, assume o risco de produzir o resultado, pois ele tem consciência de que está fazendo algo ilícito e que pode causar um dano irreparável ao nosso bem jurídico de maior valor, a vida (MIRABETE, 2013, p. 137).

Essa conduta do agente está tipificada na lei de trânsito em seu (artigo 302), o homicídio culposo na direção de veículo automotor, mas a partir do momento que o agente ingerir bebida alcoólica, ele está assumindo a culpa e o homicídio se torna doloso, pois houve a culpa consciente do agente, como aponta Greco (2015).

Para aplicação do Dolo Eventual ou da culpa consciente nos acidentes de trânsito é necessário que tenha ocorrido morte devido a embriaguez do condutor do veículo automotor. Quando tratamos em crime, é importante esclarecer o que é o crime. Segundo Fernando Capez, “Crime pode ser definido como todo fato humano que, propositada ou descuidadamente, lesa ou expõe a perigo bens jurídicos considerados fundamentais para a existência da coletividade e da paz social” (2012, p.34).

Conforme observa Rogério Greco:

“o conceito material sobreleva a importância do princípio da intervenção mínima quando aduz que somente haverá crime quando a conduta do agente atentar contra os bens mais importantes. Contudo, mesmo sendo importante e necessário o bem para a manutenção e a subsistência da sociedade, se não houver uma lei penal protegendo-o, por mais relevante que seja, não haverá crime se o agente vier a atacá-lo, em face do princípio da legalidade” (GRECO 2012, P.140).

A doutrina nos apresenta outros conceitos de crime, dentre os quais se encontram os conceitos formal, material e o conceito analítico. Podemos observar que os conceitos formais e

materiais não podem demonstrar com precisão o crime, já o conceito analítico de crime, analisa as características ou elementos de uma infração penal, traz grandes divergências quanto á forma, mas é adotado pela corrente majoritária.

Referindo dolo eventual, o autor Greco, apresenta:

Com o aumento do número de infrações penais no trânsito, principalmente praticadas por motoristas que conduziam seus veículos alcoolizados, ou imprimindo uma velocidade excessiva, novas discussões jurídicas foram surgindo. Conceitos como “dolo eventual” e “culpa consciente” começaram a fazer parte do dia a dia da mídia. A imprensa, como não poderia deixar de ser, embora sem qualquer especialidade sobre o tema, começou a emitir sua opinião, quase sempre se inclinando pela existência do dolo eventual nas hipóteses em que os condutores dirigiam seus veículos embriagados, ou em velocidade muito acima da permitida, principalmente aqueles que participavam dos chamados vulgarmente de “racha ou pega”, ou seja, corridas, disputas ou competições com seus automóveis em via pública (GRECO, 2014, p.01).

De acordo com a citação acima, é possível apreender que os indivíduos que praticam ações como as descritas por Greco (2014), desrespeitam as normas de trânsito brasileiras, sobretudo por conduzirem embriagados. Diante destes fatos, surgiu á necessidade da criação de uma lei, (lei Seca), para reprimir os condutores alcoolizados, penalizando os mesmos por infringir a legislação de trânsito, sobretudo com objetivo de diminuir a violência no trânsito.

No entanto, Ferrazo afirma que:

A Lei Seca também corre o risco de ser esvaziada pela brecha legal, segundo a qual ninguém é obrigado a produzir provas contra si próprio. Aí temos a situação absurda do motorista visivelmente embriagado, que escapa da fiscalização por recusar-se a fazer a o teste do bafômetro. Se queremos uma lei séria, que cumpra realmente seu objetivo, temos que baixar o limite de tolerância de álcool no sangue para zero. Hoje, esse limite é de seis decigramas, e para medir o nível de álcool no sangue só mesmo com uso do bafômetro ou a realização de exame de sangue (FERRAÇO, 2011, p.19).

Observando o trecho acima, é possível apreender aspectos que dificulta a aplicação da Lei Seca no Brasil, como é estabelecida em seus artigos, podendo assim o condutor sob efeito de bebida alcoólica recusar-se a fazer o teste do bafômetro, ou qualquer prova que venha comprometê-lo. Diante disso, podemos visualizar os inúmeros obstáculos que as autoridades enfrentam diariamente para executar penas aos condutores infratores.

Pois como foi explanado anteriormente, somente através do exame de sangue ou teste do bafômetro é possível medir o nível de álcool no sangue. Portanto, torna-se difícil provar que o indivíduo está infringindo a Legislação de Trânsito Brasileira. Outra dificuldade vinculada a esta, é a de como afirmar que o teor de álcool no sangue está além do permitido. Dessa forma, é provável que o infrator tenha facilidade de escapar das penas impostas pela lei.

Segundo a Policia Civil do Estado de Goiás a segunda causa de morte no país é o trânsito, na frente até mesmo de homicídios. Muitos motoristas de certa forma não respeitam as

leis de trânsito, nem mesmo a própria vida, oferecendo assim riscos a terceiros. O Brasil apresentou um dado alarmante no ano de 2012: 60.752 mortos no trânsito, número superior às mortes de muitas guerras.

No Estado de Goiás, assim como no restante do Brasil, há um grande índice de mortes no trânsito, causado por condutores infratores e irresponsáveis que fazem uma combinação mortal de álcool e direção. Um dos maiores desafios enfrentados atualmente pela sociedade goiana é organizar seu trânsito e conscientizar o condutor dos veículos automotores da responsabilidade de conduzir seu automóvel de uma forma segura e correta, em conformidade com as normas de trânsito e as sinalizações.

Segundo Sousa e Minaya (2014), em 1896 foi relatado o primeiro acidente de veículo a motor; desde então a sociedade veio evoluindo, aprimorando seus meios de transportes. Juntamente com a evolução e o aumento do número de veículos de locomoção, cresce constantemente a estatística de acidentes no trânsito, provocando destarte um índice alarmante de mortes no trânsito.

4.0 Medidas Criadas para Coibir a Violência no Trânsito no Estado de Goiás

O Governo do Estado de Goiás, perante as notícias veiculadas diariamente, no que tange, sobretudo violência no trânsito, proporcionando um elevado número de acidentes, criou recentemente, no início do ano de 2017, uma campanha para reduzir o significativo índice de acidentes e mortes no trânsito. A campanha envolve algumas medidas importantes, de conscientização e prevenção.

Uma dessas medidas foi o aumento do banco de horas de policiais militares em 25% nas ações de trânsito. Mas somente esta medida não acarretou visíveis resultados positivos, então liberou os flagrantes nas blitz do Balada Responsável, implantou sinalização em mais de 150 municípios e aproximadamente 103 barreiras de sinalização nas rodovias estaduais. Além disso, foi criada uma parceria com a Polícia Militar e bombeiros Militares e DETRAN.

O governo de Goiás aumentou as sinalizações nas estradas e a liberação de verbas para o DETRAN realizar campanhas via “imprensa” por meio de campanhas publicitárias para a conscientização do condutor de veículo automotor. Foi feito um grande investimento na fiscalização de trânsito, tendo o apoio de Drones nas estradas para identificar o infrator para que este seja punido. Subtendendo que estas medidas foram o método que o governo proporcionou para realizar serviços preventivos, buscando reduzir a violência no trânsito no Estado de Goiás.

O Departamento Estadual de Trânsito- DETRAN-GO teve a iniciativa de criar o programa “Trânsito com Vida”, que tem como objetivo diminuir as mortes no trânsito no Estado de Goiás. Este programa busca a redução de mortes no trânsito de uma forma inteligente, com a prevenção e repressão dos infratores, proporcionando a diminuição do índice de violência no trânsito.

Segundo a (SEGPLAN) que registrou uma redução de 4,5 na taxa de mortalidade, o Estado de Goiás foi o quadro maior no Ranking Nacional ficando atrás do Mato Grosso Sul e do Rio de Janeiro e Amazonas na diminuição de mortes no trânsito. A lei Seca no Estado de Goiás é aplicada, mas assim como outras leis, é repleta de lacunas, proporcionando ao infrator o direito de recorrer e muitas das vezes ser feliz em seu recurso.

A nova lei Seca 12.760 (2012) de certa forma tornou as punições para os infratores mais rigorosas. Antes da nova lei entrar em vigor, o infrator que recusasse a fazer o teste do bafômetro era multado e também privado de dirigir, tendo sua CNH suspensa por um ano, além de seu carro ser apreendido, respondia um processo criminal.

Após a nova Lei Seca entrar em vigor, surgiram punições mais rigorosas. Além do exame de alcoolemia e o uso de bafômetro, as provas exigidas podem abranger diversos recursos, como gravações em vídeo, imagens, provas testemunhais, a avaliação de agentes de trânsito, dentre outras. Além disso, a nova legislação dobrou o valor da multa para quem dirige embriagado: de R\$ 952,70 a R\$ 1.915,40.

Mas a lei Seca com todas essas mudanças significativas, ainda oferece aos infratores grandes lacunas em seu ordenamento. Se por um lado ficou mais rigorosa para o infrator, por outro lado também abriu uma brecha para inocentar quem dirige embriagado ou sob efeito de bebida alcoólica. Por conta da alteração no artigo 306 do Código de Trânsito Brasileiro, o artigo 306 teve uma alteração: antes a concentração de álcool no sangue, era de 6 decigramas por litro; com advento da nova lei, a constatação passou para capacidade psicomotora, que é alterada por influencia de álcool. Desta forma muitos escapam da punição.

5.0 Violência no Trânsito

Segundo ALVES (2002), em sua obra “Acidentes de Trânsito e Responsabilidade Civil” existe um considerável percentual de acidentes de trânsito no Brasil, em que o mesmo examina a responsabilidade civil do agente. Contrapondo o que foi supracitado, a lei Seca em sua propositura, visa diminuir o elevado número de acidentes, buscando evitar a condução de veículo automotor sobre efeito de bebida alcoólica.

Além disso, é importante ressaltar os danos causados aos familiares das vítimas atingidas, causando a estes um sofrimento irreparável, que nunca será esquecido, e não tem valor financeiro que ameniza a dor de ter perdido um ente querido. Schmitz (2010) retrata ser a terceira maior causa de morte no Brasil os acidentes de trânsito, sendo que muitas vezes os familiares das vítimas não detêm conhecimento de como requerer seus direitos e se posicionar perante o determinado fato, ou seja, o acidente de trânsito.

Entretanto o Código de Trânsito Brasileiro, defende o direito dos indivíduos, de transitar com segurança, assegura que:

“[...] o trânsito é um direito de todos, é uma espécie de direito fundamental abrigado pela nossa Constituição Federal”. Engloba o direito das pessoas de ir e vir com segurança: a pé, de automóvel, de ônibus, de bicicleta; o direito de acesso a bens e serviços; o direito ao transporte público de qualidade; o direito de usufruir o espaço público: calçadas, áreas verde (SCHMITZ, p.02, 2010).

Gauer *apud* Schmitz (2010):

Gauer (1999, p.13) aponta que a violência é um dos fenômenos sociais mais inquietantes do mundo atual. Trata-se de “[...] um o elemento estrutural, intrínseco ao fato social e não um resto anacrônico de uma ordem bárbara em vias de extinção”. E esse fenômeno aparece em todas as sociedades. Na atualidade, os indivíduos tendem a assistir às diversas manifestações de violência, com perplexidade e sensibilidade, mas, por outro lado, tendem a ficar indiferentes, por se tornar um dado do cotidiano, estabelecendo-se uma “tranquila aceitação” da violência (GAUER, *apud* SCHMITZ, 2010, p.100).

O autor Gauer (*apud* SCHMITZ, 2010), tratando de violência em um modo geral, afirma a existência de diversas manifestações de violência, confirmando suas palavras, podemos visualizar estas manifestações no trânsito brasileiro. Um reflexo dessa situação pode ser constatado pelos noticiários, que apresentam estes dados com grande frequência, mostrando indivíduos providos de agressividade, tendo como fator relevante a embriaguez ao volante.

No que refere á violência no trânsito, apesar da população demonstrar comoção e indignação aos elevados índices de acidentes nas Rodovias Estaduais e Federais, percebe-se que como Gauer (*apud* SCHMITZ, 2010, p.100) descreve: “tendem a ficar indiferentes, por se tornar um dado do cotidiano, estabelecendo-se uma tranquila aceitação da violência”.

Muitos brasileiros são acomodados com fato de ocorrerem tragédias constantemente, reagindo assim como somente mais uma notícia de acidente no trânsito, continuando a conduzir seu veículo automotor de forma imprudente, sem conscientizar da obrigação de respeitar as normas de trânsito vigentes no país.

De acordo com legislador, a lei (n.º 11.705, de junho de 2008), altera a lei (n.º.9503, de 23 de setembro de 1997) que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro, trazendo diversas

alterações em seus artigos, propondo formas de aplicação com mais rigor ao infrator, desta forma busca diminuir os acidentes de trânsito, demonstrando a sociedade brasileira que a condução de veículos automotores seria tratada com mais seriedade, impondo ao condutor respeito às normas de trânsito. O Código Penal Brasileiro, (decreto-lei n°.2848, de 07 de dezembro de 1940) em seu artigo 18, trata da culpa e do dolo, demonstrando a distinção, sendo o dolo eventual quando o agente assume o risco.

6.0 A Mortalidade no Trânsito

O grande e elevado índice de mortes no trânsito, vem crescendo a cada dia, o transporte automotor que nos dias atuais é uma das mais letais armas, que mata mais que muitas doenças, sendo preocupante a proporção em que estes acidentes vêm aumentando. Em 2008 o número de mortes foi de 18,9 óbitos por 100 mil habitantes.

Dentre as regiões, a maior taxa foi na região Centro-Oeste chegando a 27 óbitos por 100 mil habitantes. Estas vítimas são sempre as mais vulneráveis, como pedestres, ciclistas e motociclistas. Na região centro-oeste o número de acidentes envolvendo motociclistas está crescendo cada vez mais, chegando a ser o maior índice no Brasil, (INDICADORES E DADOS BÁSICOS PARA A SAÚDE, IDB, 2009).

Segundo pesquisa feita pelo IBGE em 2010, esta taxa de mortalidade no trânsito é um problema de Saúde pública, baseado em uma pesquisa feita pelo Instituto de Economia Aplicada, o Governo de gasta cerca de 30 bilhões por ano em reparações a vítimas de acidentes no trânsito, com custos de cuidado em saúde. Para diminuir este grande número de acidentes a população brasileira tem que conscientizar de que o problema é de todos, e passar a conduzir seus veículos com prudência. Desta forma, é possível que ocorra a mudança desse quadro, pois a mortalidade no trânsito é um problema da sociedade, e cabe a esta mudar, para que venha reduzir este fator.

O veículo automotor traz grandes benefícios, mas devido o grande número de veículos em circulação e a desorganização do trânsito e também a imprudência de grande parte dos condutores, os veículos se tornam uma arma, ocasionando acidentes que acarretam graves consequências, elevando o número de morte no trânsito, de uma maneira alarmante, destarte, devastando parte da população.

E de um modo cruel, pois muitas das vitimas são pedestres e ciclistas, que ma maioria das vezes estão andando de forma correta, mas devido ao comportamento infrator de alguns motoristas, tem sua vida ceifada. Atualmente no Brasil o trânsito traz a segunda maior causa de

mortes, perdendo somente para o homicídio e as doenças circulatórias, e são os jovens as principais vítimas. No ano de 2012, 41% vítimas de acidentes de trânsito tinham entre 18 a 34 anos de idade.

7.0 Violência no Trânsito, Saúde em Risco.

Segundo Filho (2012), esta questão de acidente de trânsito, está relacionado a condição do país, pois este afirma que em países “pobres” são maiores as consequências. E se tratando do Brasil, país em desenvolvimento, os problemas associados ao trânsito, são crescentes, tornando o trânsito brasileiro ineficaz e de extremo risco.

As pesquisas apontam, mostrando claramente, que o número de acidentes no trânsito, ocasiona mais mortes que algumas doenças graves, como Aids, doenças cerebrovasculares, dentre outras. Dessa forma, os acidentes de trânsito afetam diretamente a vida da população, sobretudo a saúde, seja tanto a saúde física, como mental, que pode ser atingida, e não somente no Brasil, mas ocorrem estes danos em diversos países. Mesmo aqueles que não são atingidos de maneira direta pelos acidentes de trânsito, são prejudicados devido a superlotação nos hospitais.

Ao mencionarmos problemas ocasionados pela violência no trânsito, é possível depreender aspectos que estão diretamente relacionados, como também indiretamente, um fator desencadeando o outro. A recuperação das vítimas, tratamentos de um modo geral, gera gastos, ou seja, recursos financeiros, além de causar a sociedade relevante impacto econômico.

E conseqüentemente, como apresenta Filho (2012), propicia sobrecarga, com elevada demanda nos serviços de saúde, desde equipamentos hospitalares, como também profissionais qualificados para tratar fisicamente e emocionalmente estes indivíduos, vítimas de acidentes de trânsito, na grande maioria provocada pela violência. Outra demonstração é que a dificuldade, sofrimento que o indivíduo acidentado se depara, há o que pode ocorrer devido a tal situação em que se encontra, atingindo assim os familiares do mesmo, como no caso da perda de emprego da vítima.

Para tanto Filho (2012), deixa explícito em seu texto que os problemas surgidos em função de acidentes de trânsito, estão muito além de recursos financeiros, e não está restrito tão pouco á vitima, mas sim interligado também a família e a sociedade. Mas no caso de ser um sobrevivente, há de se destacar fatores específicos a vitima e por diversas vezes incontornáveis como “[...] a gravidade do trauma, a presença de sintomas de ansiedade e depressão e a

diminuição do convívio social e familiar com dificuldade de retorno ao trabalho” (MAGALHÃES; LOURENÇO, *apud*, FILHO, 2012).

8.0 Fatores que Geram a Violência no Trânsito

Diante da violência no trânsito cotidianamente, torna-se perceptível nos acidentes de trânsito, como uma das importantes causas, o álcool. Mas não se pode estabelecer tais fatos, ou todos, somente ao excesso de álcool no sangue, infringindo o estabelecido por lei. Portanto, há de se questionar os motivos pelos quais o consumo do álcool seguido do ato de dirigir, tem sido um ato comum, mesmo com o grande número de vítimas no trânsito.

Por mais que os jornais e programas de televisão apresentem números exorbitantes e cenas chocantes de carros retorcidos e corpos estendidos no chão, os números são por demais habituais e distantes da realidade individual de cada sujeito. O sentimento de que somente o outro, distante, pode se tornar vítima de um acidente causado pelo abuso do álcool, contribuí para a desconsideração de qualquer risco (CARVALHO, p. 07, 2008).

Pode-se depreender que há uma ausência de conscientização. Muitos não consideram a mistura de embriaguez e direção como uma situação de risco. Talvez isso se dê pelo fato de o álcool, de certo modo provocar o desejo de ultrapassar os limites, tornando o indivíduo sem perplexidade, eliminando assim a noção do perigo, arriscando a própria vida e a vida de terceiros.

9.0 CONCLUSÃO

Ao longo de diversas leituras, observou-se o índice de violência no trânsito, o que provocou grande parte dos acidentes, pode-se compreender que é uma questão muito além da educação recebida referente ao trânsito, mas sim a sociedade que os indivíduos estão inseridos, exemplificando, como ausência de tempo, agilidade para chegar em um determinado lugar.

Observa-se que significativa parte dos condutores, principalmente do sexo masculino se veem autossuficientes em relação ao perigo, crendo que nem o consumo de álcool ou a velocidade além do permitido poderá causar acidentes e colocando também a vida do próximo em risco. Isso se deve ao fato da grande maioria dos homens condutores se considerarem bons, excelentes motoristas, negligenciando por diversas vezes as leis de trânsito, aspectos que os considera sem relevância, subtendendo como apenas uma norma a ser obedecida.

No entanto, a cultura de consumir bebida alcoólica e dirigir sob efeito desta substância, já é algo que está enraizado, buscando assim por diversas vezes uma sensação de bem estar, aliviar o stress do cotidiano, sobretudo nas grandes metrópoles, onde se depara com desgaste físico, como também psicológico da agitada vida das grandes cidades.

Para tanto, possivelmente para diminuir a violência no trânsito e conseqüentemente o número de acidentes, é preciso de uma formação principiante, partindo desde a infância, pois cada ser humano detém vivências diferentes e tendem a aflorar seus valores no trânsito, além disso, segundo Tebaldi e Ferreira, (2004), referindo a criança, apresenta que o comportamento agressivo se aprende e é adquirido.

Contudo, somente a legislação de trânsito e as medidas para coibir a violência no trânsito, tendo a lei seca no que tange a embriaguez ao volante, tornam-se insuficientes perante aos diversos fatores que provocam os acidentes, por vezes ceifando vidas. Pois além da demanda do crescimento de veículos em circulação, das péssimas condições em determinadas vias, de ausência de sinalização em certos locais, por vezes representa mínima parte das causas de acidentes.

Em que a grande significativa relevância, se estabelece no fator humano, sendo o motivo da maioria dos acidentes de trânsito. Eis a questão é preciso de apenas bons condutores, que saibam conduzir o veículo, coloca-lo em circulação. No entanto, há as causas evidentes, externas, mas também aquela que estão além da capacidade física do condutor, enquanto motorista, os aspectos de ordem social e pessoal, que podem atingir diretamente sua conduta no trânsito.

Contudo, foi supracitado o meio que o indivíduo vive, sua formação, pois segundo Tebaldi e Ferreira (2004), o homem de um modo geral, tende a dirigir assim como vive. É por isso que cada vez mais, diversos estudiosos apontam para as medidas educativas, em todos os sentidos referindo ao trânsito, buscando destarte, induzir o condutor ao comportamento seguro, promovendo uma direção defensiva.

Entretanto, o que se evidencia é que há uma série de fatores que precisam ser aprimorados para diminuir a violência no trânsito e o índice de acidentes, desde as condições físicas como psíquicas do condutor, sendo visível a necessidade de avaliações psicológicas do condutor mais detalhadas, aprofundada, e por não dizer mais vezes, sendo que a CNH nas categorias A,B,C,D o exame psicológico não é feito após o condutor possuir a habilitação definitiva.

Por fim, em suma pode-se depreender também, além de estudos sobre educação no trânsito desde a infância, punições rígidas e que sejam executadas assim como no papel,

proporcionando uma legislação efetiva, o aprimoramento das vias em circulação e a implementação de uma cultura popular que propicia valores a segurança, sendo fatores contribuintes para melhorias no trânsito.

REFERÊNCIAS

ALVES, VILSON RODRIGUES. **Acidentes de trânsito e responsabilidade civil**. Tomo 1. Campinas/SP: books Eller, 2002.

ASSIS, Guilherme Pinheiro Costa de. **A Embriaguez ao Volante Frente à Lei Seca**. Brasília, Outubro, 2012.

BERTOLLO, DOUGLAS DE ALMEIDA. **Embriaguez ao Volante e as Limitações do Artigo 306 CTB**. Ijuí/RS 2014.

CAPEZ, Fernando. **Curso de direito penal**. 13ª edição, parte especial volume 3.

CARVALHO, Priscila Monteiro de. **Loucura e violência no trânsito: mete (embriaguez), apédia (imperícia) e ania (irreflexão) na ultrapassagem de todos os limites**. Rio de Janeiro, Julho de 2008.

CONSULEX, **Revista jurídica**. Janeiro de 2013.

FERRAÇO, Ricardo. **Álcool e Direção**. Disponível em: Revista Jurídica Consulex 15 de Abril de 2011.

FILHO, Marcos Mesquita. **Acidentes de trânsito: as consequências visíveis e invisíveis à saúde da população**. Revista Espaço Acadêmico-Nº 128- Janeiro, 2012.

FREIRE, Renato Teixeira de Sá. **Trânsito: Um problema urbano**. Rio de Janeiro, 2011.

GRECO, Rogério. **Curso de direito penal**. Parte especial, 14ª edição, revista , ampliada e atualizada até 1ª de Janeiro de 2017.

MANUELLA, Apoenna. **Homicídio resultante de acidente de trânsito provocado por embriaguez do condutor.** Publicado, 2016.

MARIANO, Aurea Carolina Lelis Fonseca Ribeiro. **Embriaguez ao Volante: Ineficácia na Prevenção e na Punição dos Infratores, com o Adventoda Lei nº. 11705/08.** Barbacena, 2012.

MIRABETE, Julio Fabbrini. **Manual de direito penal.** São Paulo, atlas, 2013.

RIPSA, Rede Interagencial de informações para a saúde. **Tema do ano: Situação e tendências da violência do trânsito no Brasil.** 2009.

SCHMITZ, Aurinez Rospide. **O Trânsito: Um Palco Para a Violência.** Publicado, 2010.

TEBALDI, Eliza. FERREIRA, Vinícius R. T. **Comportamentos no trânsito e causas da agressividade.** Revista de Psicologia Unc, 2004.

VARGAS, Ronaldo de Lima de. **Violência no trânsito x comportamento seguro: o cidadão no foco das políticas nacionais de transito.** XII seminário nacional demandas sociais e políticas públicas na sociedade contemporânea, 2016.

REFERÊNCIAS ELETRÔNICAS

GRECO, Rogério. **Os absurdos da lei nº 12.971, de Maio de 2014.** Disponível em: <http://www.rogeriogreco.com.br/?p=2568>. Acesso em: Dia 12 de Março de 2017.

<http://www.viajus.com.br/viajus.php?pagina=artigos&id=1489&idAreaSel=9&seeArt=yes>

LEITE, Marcelo Aparecido Carvalho. **Embriaguez ao Volante à Luz da Nova Lei Seca.** Disponível em: http://www.unifia.edu.br/revista_eletronica/revistas/direito_foco/artigos/ano26/005_embriaguez_volante_lei_seca.pdf. Acessado em: Dia 16 de Março de 2017.

MARCHIORI, Raphael. **Álcool e velocidade causam 65% das mortes no trânsito.** Disponível em: <http://www.gazetadopovo.com.br/vida-e-cidadania/alcool-e-velocidade-causam-65-das-mortes-no-transitocaqaqo704vrda8j9eukewtnbi> Acessado em: Dia 14 de Março de 2017.

MENEZES, Cynthia Cibelle Pacheco de. **Violência no Trânsito- Bebida Alcoólica.**
Disponível em: <http://www.viajus.com.br/viajus.php?pagina=artigos&id=1489&idAreaSel=9&seeArt=Yes>. Acessado em: Dia 17 de Março de 2017.