

TRÂNSITO SEGURO. ESTUDO SOBRE A PRESENÇA DE ÁLCOOL OU OUTRAS SUBSTÂNCIAS PSICOATIVAS NO ORGANISMO DE PESSOAS ENVOLVIDAS EM ACIDENTES FATAIS EM SANTA MARIA/RS.

Jorge Amaral dos Santos

Resumo: O estudo trata sobre acidentes de trânsito com resultado morte ocorridos no município de Santa Maria, RS, onde se constatou a presença de álcool ou outras substâncias psicoativas no organismo de algumas das pessoas envolvidas. A finalidade do trabalho é verificar a eficácia de políticas públicas implantadas nessa área e sua aplicação nas jurisdições rodoviárias federal, estadual e municipal. A metodologia empregada foi a pesquisa descritiva, com a descrição, classificação e interpretação dos dados tendo como janela temporal o período de 2010 a 2014. No ano de 2010 se verificou que em mais de 58% dos acidentes fatais havia envolvidos que apresentavam alcoolemia e/ou drogadição. Ao final do período pesquisado, o ano de 2014, esse índice se reduziu para 32%. Nas rodovias federais, onde não se constatou a aplicação de políticas públicas dirigidas a essa problemática, os índices foram de 52% para 2010 e de 43,4% para 2014, com tímida redução. Comprovou-se a necessidade de construção de políticas públicas em nível federal, voltadas a uma aplicação pontual, como forma de amenização a essa realidade.

Palavras-chave: acidente; álcool; morte; rodovia; trânsito.

Abstract: The study deals with traffic accidents with resulting death occurred in Santa Maria, where it was found the presence of alcohol or other psychoactive substances in the body of some of the people involved. The purpose of the study is to assess the effectiveness of implemented public policies in this area and its application in road federal, state and local jurisdictions. The methodology used was descriptive research, with the description, classification and interpretation of the data taking time window as the period 2010 to 2014. In 2010 it was found that in over 58% of fatal accidents had involved who had alcohol and / or drug addiction. At the end of the studied period, the year 2014, this rate dropped to 32%. On federal highways, which was not observed the implementation of public policies aimed at

this problem, the rates were 52% for 2010 and 43.4% for 2014, with shy reduction. Proved the need for development of public policies at the federal level, aimed at a specific application, as a way of easing this reality.

Keywords: accident; alcohol; death; highway; traffic.

CONSIDERAÇÕES INICIAIS

De acordo com o Ministério da Saúde (2001) os acidentes e as violências no Brasil são um problema de saúde pública de grande magnitude e transcendência, que tem provocado forte impacto na morbidade e na mortalidade da população. Para o Departamento Nacional de Trânsito – DENATRAN – “acidente de trânsito é todo evento não intencional, envolvendo pelo menos um veículo, motorizado ou não, que circula por uma via para trânsito de veículos” (2001). O Código de Trânsito Brasileiro traz a definição de “via” como sendo “a superfície por onde transitam veículos, pessoas e animais, compreendendo a pista, a calçada, o acostamento, ilha e canteiro central” (1997). Assim, aos nossos olhos em uma conceituação empírica, o acidente de trânsito é um evento que pode ser tido como um sinistro envolvendo uma ou mais pessoas que transitam por uma via pública, dele resultando desde consequências simples, como um dano material de pequena monta, até grandes violências para os envolvidos, como o resultado morte de alguma pessoa.

De qualquer sorte o acidente de trânsito por si só compreenderá de um mínimo de reparação material (em caso de apenas danos materiais de pequena monta) até o envolvimento de grandes estruturas privadas e públicas (empresas seguradoras para veículos, cargas e pessoas, oficinas reparadoras de veículos e empresas de autopeças, socorrismo de vítimas em atendimentos pré-hospitalares e a vítimas em óbito, redes públicas e privadas de saúde, seguradoras públicas, eventuais reparos nas vias, as diversas agências de segurança pública, institutos de perícia, judiciário, ministério público, advocacia pública e privada, entre outros) como forma de reparação necessária aos danos causados pelo sinistro.

Segundo o Departamento Nacional de Trânsito, a cada morte no trânsito somam-se outros vinte acidentados que ficam feridos, muitos com sequelas irreversíveis. Isso exige um imenso esforço do setor de saúde e das famílias

envolvidas, resultando num custo social muito grande. Ainda de acordo com o DENATRAN o custo médio de um acidente com feridos é de aproximadamente 90 mil reais e de um acidente com resultado morte esse valor chega a 421 mil reais. Isso gera um gasto de 24,6 bilhões de reais por ano (RIPSA-DATASUS, 2012).

Os dados sobre mortes decorridas de acidentes de trânsito no Brasil são bastante imprecisos. Uma das causas dessa dificuldade de informações precisas se dá em virtude da época temporal em que ocorre a morte, pois ela nem sempre acontece no local do sinistro. Em muitos casos houve a hospitalização da vítima e ela vem a falecer depois, mas em decorrência daquele acidente. Segundo Diemen et al. (2011, p. 15), o consumo de álcool aumenta consideravelmente o risco de acidente de trânsito. Aqui engloba-se também o uso de outras substâncias psicoativas pelos motoristas, como as diversas drogas existentes na realidade social.

Assim, a proposta do presente trabalho é apresentar a dificuldade em se obter pesquisas com dados precisos a respeito dos acidentes de trânsito com resultado morte, as singularidades desse tipo de sinistro e o esforço mundial que está sendo dispendido para diminuir esses eventos. Discorre ainda sobre as mudanças legislativas da Norma que coíbe essas condutas, os dados de registro dos acidentes fatais ocorridos nas diversas vias públicas do município de Santa Maria, RS, os dados específicos das ocorrências registradas nas rodovias federais e a implantação de políticas públicas para se fazer frente a essas realidades.

1. ACIDENTE DE TRÂNSITO COM RESULTADO MORTE.

O Brasil não apresenta dados rigorosos quanto ao levantamento das ocorrências envolvendo acidentes de trânsito. Devido à complexidade dos órgãos responsáveis por esses registros e à quase ausência de uma intercomunicação entre as diversas agências, os dados disponíveis são parciais. Para se ter uma ideia da complexidade e difusão dos registros, toma-se como exemplo dois acidentes de trânsito: um acidente com dano material de pequena monta se ocorrer em uma via municipal – uma rua da cidade – poderá ser registrado perante a polícia militar, ou pelo órgão municipal de fiscalização de trânsito, ou em uma delegacia de polícia civil (de forma presencial ou via web) ou, ainda, nem mesmo vir a ser registrado. Já

esse mesmo acidente se ocorrer em rodovia federal ou rodovia estadual será registrado perante a polícia rodoviária federal ou estadual, conforme o órgão com circunscrição sobre o local. O outro exemplo, um acidente de grande monta envolvendo pessoas feridas e mortas, também, dependendo do órgão de segurança pública competente para o atendimento, terá os devidos levantamentos e registros realizados por essa entidade. Há vários outros fatores envolvidos, porém esses exemplos ilustram as dificuldades em se obter dados precisos posto que, por envolver diversas instituições não se possui um modo padrão de coleta e registro de informações.

1.1 Acidentes fatais no Brasil. Registros de dados e particularidades

O acidente de trânsito é uma problemática mundial. A Organização Mundial de Saúde divulgou em 2009 um estudo feito em 178 países onde constatou aproximadamente 1,3 milhão de mortes por acidente de trânsito por ano. Nessa conjuntura, o Brasil ocupa o 5º lugar entre os países com maior número de mortes, atrás da Índia, China, EUA e Rússia (DENATRAN, 2011). Então, se não fossem adotadas medidas para reverter esse cenário a estimativa era de que esse número chegasse a 1,9 milhão de mortos até o ano de 2020.

Para o Ministério da Saúde o número de mortos anualmente por acidentes de transportes terrestres, a partir de 2003, são (RIPSA-DATASUS, 2012):

2003 – 33.139 mortes	2006 – 36.367 mortes	2009 – 37.594 mortes
2004 – 35.105 mortes	2007 – 37.407 mortes	2010 – 42.844 mortes
2005 – 35.004 mortes	2008 – 38.273 mortes	2011 – 43.256 mortes

A Universidade Federal do Rio de Janeiro, por meio do Instituto Alberto Luiz Coimbra de Pós-Graduação e Pesquisa de Engenharia (COPPE-UFRJ), realizou estudo sobre o quantitativo de mortes no trânsito brasileiro, tendo como base de dados principal a seguradora Líder DPVAT, responsável pelo pagamento do seguro de danos pessoais com veículos automotores nas vias terrestres. Constatou que o número de mortes no período de 2003 a 2013 foi de 536 mil pessoas. Segundo a

pesquisa, em 2003 houve 34,7 mil mortes. Evoluindo para 66,8 no ano de 2007, 50,7 mil de 2008 a 2010 e 60,7 mil em 2012. Recuando para 54 mil em 2013 (AGÊNCIA BRASIL, 2014).

O Brasil então, alinhado à orientação da Organização Mundial de Saúde, lançou o Plano Nacional de Redução de Acidentes e Segurança Viária para a Década 2011-2020, *Década de ação pela segurança no trânsito 2011 – 2020*. Esse planejamento, que trabalha embasado em cinco pilares - fiscalização, educação, saúde, infraestrutura e a segurança veicular – almeja reduzir em 50% o quantitativo de acidentes no país (DENATRAN, 2011).

O evento “acidente de trânsito” tem várias possibilidades de ocorrer mas, em uma afirmação empírica, poder-se-ia atribuir a responsabilidade por essa ocorrência às seguintes personagens: *a via; o veículo; o fenômeno natural; o usuário*. A via refere-se ao seu estado geral (escorregadia, com buracos, acostamento com desnível, mal sinalizada, em obras, etc.). O veículo ao que se pode denominar como causa de um acidente a “falha mecânica”, que se refere a freios, pneus, parte elétrica, sinalização, motor, a manutenção e o estado geral do veículo. O fenômeno natural é a ação da natureza, com chuvas intensas (alagamentos e o fenômeno “aquaplanagem”), raios, ventanias e outros. O usuário engloba os motoristas em geral (seja de veículos automotores – carros, motos, caminhões e ônibus – seja de veículos não motorizados como bicicletas, carroças, etc.) os passageiros e os pedestres, ou seja, o acidente ocorrido por “falha humana”. Em nossa experiência empírica de mais de década de atendimento a acidentes de trânsito pode se afirmar que a “falha humana” é a causa da imensa maioria dos acidentes de trânsito.

Dentro dessa concepção de “falha humana”, o objeto de nosso estudo é aquela que ocorre quando o envolvido no acidente está sob efeito de álcool ou de outra substância psicoativa. O Ministério da Saúde divulgou estudo onde constatou que em torno de 20% das vítimas de acidentes de trânsito atendidas nos prontos-socorros do país estava sob efeito de álcool (AGÊNCIA BRASIL, 2013).

O Centro de Pesquisa em Álcool e Drogas (CPAD), entidade ligada à Universidade Federal do Rio Grande do Sul, em estudo realizado com dados relativos aos anos de 2007 e 2008, constatou que em parcela significativa (36,7%) das vítimas envolvidas em acidentes de trânsito havia a presença da substância

álcool. De acordo com Sousa (2010, P. 110-111), “existe um elevado custo para sociedade gerado por acidentes de trânsito; porém, quase a metade dos acidentes ocorridos são atribuídos ao consumo de álcool, o qual significa que os custos poderiam ser reduzidos nessa proporção se retirássemos o fator de exposição ‘álcool’”.

O motorista sob efeito de álcool ou outra substância psicoativa tem seus reflexos alterados. No caso do álcool especificamente, seus efeitos imediatos no cérebro podem ser de caráter depressor ou de caráter estimulante, dependendo da quantidade ingerida. Em todo caso, o álcool produz alterações fisiológicas que aumentam o risco de acidentes, pois ele modifica a capacidade de discernimento do indivíduo, diminui a vigilância e a acuidade visual, e torna seus reflexos mais lentos para uma possível reação a uma situação inusitada qualquer como, por exemplo, uma criança atravessando a rua inopinadamente na frente do veículo (DIEMEN et al, 2011, p. 15). Será visto mais adiante, nos dados sobre as vítimas de atropelamentos no trânsito, casos em que muitos dos pedestres envolvidos estavam sob efeito de álcool.

Conforme o evoluir natural de uma sociedade, assim o é, também, o Direito. Coelho (2010) infere que o Direito é a “testemunha dos tempos” pois a ordem jurídica exprime o sistema de legalidade do Estado vigente em determinada época. Atualmente, a Norma que regulamenta a proibição de conduzir veículo automotor em via pública estando com a capacidade psicomotora alterada pelo consumo de álcool ou outras substâncias psicoativas, é a lei nº 12.760, de 20 de dezembro de 2012.

1.2 Aspectos históricos da legislação sobre embriaguez ao volante

O atual Código de Trânsito Brasileiro passou a criminalizar a conduta de dirigir veículo automotor sob efeito de álcool em 1997. Sob a égide do antigo Código Nacional de Trânsito (Lei 5.108/1966) a conduta era tida apenas como infração administrativa (*art. 89, III – É proibido a todo condutor de veículos: III – dirigir em estado de embriaguez alcoólica ou sob efeito de substância tóxica de qualquer natureza. Penalidade: grupo 1 e apreensão da carteira de habilitação e do veículo*).

A sanção penal aplicada ao comportamento, naquela época, se dava pelo art 34 da Lei de Contravenções Penais (Decreto Lei nº 3.688 de 1941), ainda em vigência nos dias atuais: *Art. 34. Dirigir veículos na via pública, ou embarcações em águas públicas, pondo em perigo a segurança alheia:*

Pena - prisão simples, de quinze dias a três meses, ou multa, de trezentos mil réis a dois contos de réis.

Assim, o artigo 306 da Lei 9.503/1997 – atual Código de Trânsito Brasileiro –, que em sua configuração original requeria a existência de perigo de dano para a tipificação criminal, foi então alterado pela Lei 11.705/2008 que passou a exigir uma condição taxativa para a alcoolemia (concentração de álcool por litro de sangue igual ou superior a seis decigramas) ou ainda sob influência de qualquer outra substância psicoativa que determinasse dependência (estas previstas no anexo I da Portaria 344 da Agência Nacional de Vigilância Sanitária - ANVISA).

Entretanto, como a nossa Constituição Federal recepcionou, em seu artigo 5º, parágrafos 2º e 3º, tratados internacionais em que o Brasil seja parte e ainda tratados e convenções internacionais sobre direitos humanos, e em vários destes se prevê que a nenhum homem será tida como obrigatória a produção de provas contra si mesmo, com o advento da lei 11.705/2008 o condutor flagrado dirigindo embriagado ou sob efeito de drogas se negava a submeter-se aos testes (etilômetro, urina ou sangue) onde então só restava ao agente público fiscalizador a opção de retirar a arma daquela pessoa (no caso o veículo que estivesse conduzindo) e impedi-lo, momentaneamente, de continuar a dirigir.

Houve, com a entrada em vigor daquela lei, uma verdadeira *abolitio criminis da Norma anterior*, visto que àqueles condutores que haviam sido processados criminalmente tendo por base laudos clínicos atestados por médicos, sem a prova material do exame de etilômetro ou laboratorial de exames de sangue ou urina que apontassem o grau de alcoolemia ou presença de outras substâncias psicoativas, ainda sob a égide da lei anterior, tiveram suas condutas tornadas penalmente atípicas e a conseqüente extinção do processo penal.

Entretanto, em dezembro de 2012 muda novamente a lei, entrando em vigor a “nova lei seca” (nº 12.760) que alterou a conduta típica para *conduzir veículo automotor com capacidade psicomotora alterada em razão da influência de álcool ou*

de outra substância psicoativa que determine dependência. Trouxe, ainda, um rol de ferramentas a serem utilizadas pelo agente público no sentido de se comprovar a incapacidade de o condutor, flagrado naquelas circunstâncias, continuar a conduzir o veículo que estivesse dirigindo.

Assim, a “nova lei seca” munuiu os agentes fiscalizadores de ferramentas eficazes para o combate à conduta de dirigir sob efeito de álcool e/ou drogas. A verificação de que o condutor está com sua capacidade psicomotora alterada poderá ser obtida por meio de exames de alcoolemia, exame clínico, perícia, vídeo, prova testemunhal ou outros meios de prova em direito admitidos, conforme o previsto na Lei (§ 2º, art. 306, CTB).

2. ACIDENTES FATAIS OCORRIDOS NAS VIAS PÚBLICAS NO MUNICÍPIO DE SANTA MARIA, RS. A PRESENÇA DE ÁLCOOL E/OU OUTRAS SUBSTÂNCIAS PSICOATIVAS NO ORGANISMO DOS ENVOLVIDOS.

Assim, trazendo-se esse olhar para o microuniverso de Santa Maria, será feita uma análise das informações disponibilizadas pela Delegacia de Polícia Civil Especializada em Trânsito, com dados envolvendo acidentes de trânsito com resultado morte onde foi verificada a presença de álcool ou outras substâncias psicoativas no organismo de alguns dos envolvidos. Os dados se referem às diversas vias públicas do município, no entanto será dada especial atenção às rodovias federais.

A cidade está localizada no centro do estado do Rio Grande do Sul e tem uma estimativa populacional de aproximadamente 274 mil habitantes (IBGE, 2014). É considerada cidade universitária em virtude da presença da Universidade Federal de Santa Maria (UFSM), instituição com quase 30 mil alunos, possuindo ainda várias outras instituições de ensino superior. A presença da juventude universitária é constante. Merece destaque ainda a presença militar federal, com a Base Aérea da Aeronáutica em Santa Maria e mais 16 quartéis do Exército Brasileiro. A cidade é cortada por várias rodovias federais (BR 158, BR 392 e BR 287), sendo trajeto obrigatório no corredor de exportação de grãos para o Super Porto de Rio Grande, RS.

A Delegacia de Polícia Civil Especializada em Trânsito é o órgão da polícia judiciária estadual responsável pelo registro e consequente apuração dos crimes previstos no artigo 306 do Código de Trânsito Brasileiro, o dito homicídio de trânsito.

O recorte temporal do presente estudo inicia no ano de 2010, onde houve o registro de um total de 48 acidentes fatais de trânsito ocorridos nas diversas vias públicas do município e destes, foi verificada a presença de álcool ou outra substância psicoativa em 28 ocasiões, no organismo de 32 pessoas. Esses acidentes resultaram em 52 mortes.

Dentro desse contexto um quantitativo de vinte e cinco desses acidentes ocorreu nas rodovias federais (em treze deles havia a presença de álcool ou outra substância psicoativa em um ou mais envolvidos), com vinte e oito mortes. A presença de álcool ou outra substância psicoativa foi encontrada em catorze dos envolvidos (motoristas ou vítimas em óbito, com casos de motoristas que se acidentaram sozinhos). Para efeitos deste estudo foram consideradas apenas as mortes ocorridas no local, não sendo contabilizados os casos de pessoas que se envolveram no acidente de trânsito, foram hospitalizadas e morreram posteriormente em decorrência do acidente.

Para o ano de 2011 foram registrados quarenta e sete acidentes fatais no município, que resultaram em quarenta e oito mortes. Nesses acidentes foi constatada a presença de álcool ou outra substância psicoativa em dezesseis oportunidades em um total de dezoito pessoas.

Daquele total de acidentes dezoito ocorreram em rodovias federais somando dezenove mortes e foi verificada a presença de alcoolemia ou outra substância psicoativa em nove oportunidades, sendo onze o número de envolvidos em que ficou constatada aquela presença (vítimas e ou motoristas).

Em 2012 houve trinta e três acidentes de trânsito nas vias públicas do município e desses foi verificada a presença de álcool ou outra substância psicoativa em treze oportunidades, com dezesseis pessoas envolvidas. O quantitativo foi de trinta e nove mortes para esse ano.

Dentro desse período foram catorze os acidentes ocorridos nas rodovias federais e em cinco deles houve a constatação de uso de álcool ou outras substâncias psicoativas em seis pessoas. Houve dezessete mortes.

No ano de 2013 as campanhas na mídia e as fiscalizações foram mais intensas, em virtude da “nova lei seca”. No município de Santa Maria houve então vinte e oito acidentes com trinta e três mortes. Em catorze daqueles eventos foi constatada a presença de álcool ou outras substâncias psicoativas em algum dos envolvidos.

Dentro desse contexto, vinte e um desses acidentes ocorreram nas rodovias federais, onde verificou-se a presença de álcool ou outra substância psicoativa em onze oportunidades com onze pessoas envolvidas.

Ainda em 2013, em todos os eventos em que o motorista acidentou-se sozinho (um total de três, sendo duas saídas de pista e um choque contra objeto fixo, um muro) o laudo de necropsia foi positivo para a constatação de alcoolemia.

No ano de 2014 foram quarenta e seis acidentes de trânsito com quarenta e sete mortes no município. Do total de acidentes, em quinze oportunidades se constatou alcoolemia ou drogadição, em um total de dezesseis pessoas.

Quanto aos eventos ocorridos em rodovias federais nesse período, somaram um total de vinte e três acidentes fatais, ou seja, metade dos acidentes de trânsito com resultado morte ocorridos no município de Santa Maria em 2014, se deu nas rodovias federais e destes em dez ocasiões se constatou a presença de álcool ou outra substância psicoativa, em um total de onze pessoas envolvidas.

Das três ocorrências em que o motorista se acidentou sozinho (autolesão) o exame de necropsia apontou a presença de álcool em todos eles.

As tabelas a seguir sintetizam as informações obtidas junto aos registros da Delegacia de Polícia Civil Especializada em Trânsito, classificando as ocorrências por quantitativo anual, quantitativo de acidentes onde se verificou a presença de álcool ou outra substância psicoativa em algum envolvido, quantitativo de mortes por ano nos acidentes de trânsito e a quantidade de pessoas, dentre os envolvidos, onde foi constatada a presença de álcool ou outras substâncias psicoativas. Os dados expostos traduzem a realidade do quantitativo de acidentes fatais e das mortes no trânsito (assim considerados os óbitos ocorridos no local do evento), nas diversas vias públicas no município, na janela temporal compreendida pelos anos de 2010 a 2014. Ainda, servem como base para análise comparativa entre os sinistros ocorridos nas rodovias federais com aqueles ocorridos no somatório do restante das

vias públicas, a fim de se verificar se, com o evoluir da legislação, com a consequente educação e conscientização social e com a aplicação de políticas públicas, houve mudanças na realidade fática inicial (tendo por base o ano de 2010).

2.1 Acidentes de trânsito com resultado morte – todas as vias públicas no município de Santa Maria, RS

Ano	Número de acidentes fatais	Número de acidentes fatais - presença alcoolemia/outras subst. psicoativas	Número de mortos	Número de pessoas onde constatou-se alcoolemia/outras subst. psicoativas
2010	48	28	52	32
2011	47	16	48	18
2012	33	13	39	16
2013	28	14	33	14
2014	46	15	47	16

Verifica-se que a média de acidentes fatais nas diversas vias públicas do município ficou em 40,4 acidentes/ano; a média de acidentes fatais onde se verificou a presença de alcoolemia e/ou drogadição em algum dos envolvidos foi de 15,2 acidentes/ano; a quantidade de mortes (considerando-se apenas os óbitos ocorridos no local) nesse período foi de 219 pessoas, ou seja, uma média de 43 mortes/ano; e o quantitativo de pessoas envolvidas nesses acidentes onde se verificou a presença de álcool ou outras substâncias psicoativas foi de 96 pessoas, uma média de 19 pessoas/ano.

Em 2013, quando houve o fortalecimento da fiscalização em virtude da entrada em vigor da “nova lei seca” com ampla divulgação pela imprensa, campanhas educativas e grande exposição nas redes sociais, foi o ano que apresentou resultados mais significativos na diminuição das ocorrências. Assim, do total de 28 eventos, com a presença de alcoolemia ou drogadição em 14

oportunidades, um quantitativo de 33 mortos e a verificação da presença de álcool ou outras substâncias psicoativas em 14 pessoas.

2.2 Acidentes de trânsito com resultado morte – rodovias federais no município de Santa Maria, RS

Ano	Número de acidentes fatais	Número de acidentes fatais - presença alcoolemia /outras subst. psicoativas	Número de mortos	Número de pessoas onde constatou-se alcoolemia / outras subst. psicoativas
2010	25	13	28	14
2011	18	09	19	11
2012	14	05	17	06
2013	21	11	23	10
2014	23	10	24	11

Os acidentes de trânsito com resultado morte ocorridos nas rodovias federais no município de Santa Maria, RS, no período compreendido entre os anos de 2010 a 2014 totalizaram 101 eventos, ficando uma média de 20,2 acidentes por ano; destes, em 48 oportunidades foi verificada a presença de alcoolemia e/ou drogadição em algum dos envolvidos, ou seja, 9,6 ocorrências por ano; o total de mortes para o período foi de 111 pessoas, isto é, uma média de mais de 22 pessoas mortas anualmente; e o total de 52 pessoas onde se constatou a presença de álcool e/ou outras substâncias psicoativas, uma média de mais de 10 pessoas por ano.

Em comparações anuais verifica-se que o período onde houve uma diminuição absoluta em todos os dados foi no ano de 2012, época em que vigorava a “lei seca anterior”.

2.3 Acidentes de trânsito com resultado morte – vias públicas no município de

Santa Maria, RS, exceto as rodovias federais.

Ano	Número de acidentes fatais	Número de acidentes fatais – presença alcoolemia /outras subst. psicoativas	Número de mortos	Número de pessoas onde constatou-se alcoolemia / outras subst. psicoativas
2010	23	15	24	18
2011	29	07	29	08
2012	19	08	22	10
2013	7	03	10	04
2014	23	05	23	05

Em termos percentuais, comparando-se os dados dos acidentes fatais onde constatou-se a presença de álcool ou outra substância psicoativa em algum envolvido, ocorridos nas vias públicas do município de Santa Maria (exceto as rodovias federais) verifica-se que no ano de 2010 em um universo considerado de 23 acidentes fatais em 15 oportunidades (65,2%) foi verificada a presença de álcool ou outra substância psicoativa em um total de 18 pessoas. No ano de 2014, já na vigência da “nova lei seca”, de um universo de, também, 23 acidentes em 5 deles (21,7%) se verificou a presença de álcool ou outra substância psicoativa e num total de 5 pessoas. No período de 2010 a 2014 o índice de acidentes fatais envolvendo alcoolemia ou outra substância psicoativa, ocorridos nas vias públicas de Santa Maria, excetuando-se as rodovias federais, caiu de 65,2% para 21,7%, do total de acidentes fatais registrados, ou seja, houve uma diminuição de 43,5%.

Por outro lado, ao se analisarem os dados referentes às rodovias federais, para o mesmo período, tem-se que em 2010 ocorreram 25 acidentes fatais, sendo verificada a presença de álcool ou outra substância psicoativa em 13 desses eventos (52,0%) em um total de 14 pessoas. Para o ano de 2014 foram registrados 23 acidentes fatais, com a presença de alcoolemia ou outras substâncias psicoativas em 10 dessas oportunidades (43,4%) envolvendo 11 pessoas. Pode-se afirmar que, comparando-se os índices de verificação da presença de alcoolemia ou

outra substância psicoativa nos acidentes fatais ocorridos nas rodovias federais em Santa Maria, RS, entre os anos de 2010 e 2014, houve uma diminuição de 8,6%.

Fato que merece destaque são os atropelamentos ocorridos nas vias públicas do município. Foram 75 mortes no período estudado. Importante salientar que, destas, restou constatada por exames de necropsia a alcoolemia em 21 vítimas e foi verificada a presença de álcool ou outra substância psicoativa em 5 condutores. Ou seja, 28% dos atropelamentos o pedestre estava embriagado e em apenas 6,6% a embriaguez e/ou drogadição estava no condutor. Nos comparativos anuais, em números absolutos, verifica-se que a alcoolemia encontrada no pedestre manteve praticamente o mesmo quantitativo, enquanto que no condutor seguiu-se em escala descendente até ser eliminada.

Atropelamentos – **Todas as vias públicas** no município de Santa Maria, RS.

Ano	Número de mortes	Alcoolemia pedestre	Alcoolemia condutor
2010	13	5	3
2011	21	5	1
2012	11	2	1
2013	8	4	0
2014	22	5	0

Em seguimento à análise, comparando-se os dados de todos os acidentes de trânsito com resultado morte ocorridos nas diversas vias públicas do município de Santa Maria, RS, exceto as rodovias federais, no período 2010-2014, com os mesmos dados relativos apenas às rodovias federais verifica-se que no primeiro caso houve uma diminuição em um índice de 43,47%, enquanto que no segundo caso a redução foi de 8,52%.

3. POLÍTICAS PÚBLICAS VOLTADAS PARA A COIBIÇÃO DA CONDUTA “BEBER E DIRIGIR”. ASPECTOS RELATIVOS À FISCALIZAÇÃO DA OBEDIÊNCIA À LEI.

Habermas (2012, p. 6-7) afirma que é certo que, com imperativos simples, um efeito de atrelamento que coordene a ação seja mesmo obtido por meio de uma pretensão de poder - e não por meio de uma pretensão de validade. O ouvinte entenderá, e só entenderá, o sentido ilocucionário da intimação quando tem consciência de que o falante possui um empoderamento tal que lhe é permitido impor, de alguma forma, sua vontade. Ao ouvinte é necessário reconhecer que o falante associa à sua intimação uma pretensão de poder que ele, o falante, pode apoiar sobre um potencial de sanção disponível. Assim, junto com as condições de executabilidade de determinada conduta, também as condições de aplicação de sanções fazem parte das condições de aceitabilidade de uma externalização fática de vontade. Ou seja, em uma relação de comunicação qualquer, no mundo da vida, a eficácia do agir do ouvinte estará diretamente atrelada a uma forma de poder do falante e não necessariamente a um discurso carregado de razão.

Nesse sentido, as condições de executabilidade da “nova lei seca” se traduzem, primordialmente, na confecção de políticas públicas voltadas para a fiscalização da obediência à lei.

O estado do Rio Grande do Sul colocou em vigor a lei estadual nº 13.963, de 30 de março de 2012, que cria a *Operação Balada Segura*, a qual traz a finalidade de *preservar vidas promovendo uma mudança comportamental no trânsito*. Esse trabalho objetiva realizar, integrada e continuamente, as ações de fiscalização e de educação, *em especial o combate à alcoolemia no trânsito, em locais e horários de maior incidência de acidentalidade*. A Operação Balada Segura são *blitze de fiscalização e educação tanto em locais de grande concentração de bares e casas noturnas, como em roteiros/itinerários de deslocamento para festas e eventos, visando a combater, principalmente, a condução de veículos por motoristas alcoolizados*.

Art. 1.º Fica instituída a Operação Balada Segura, que tem como objetivo geral realizar de forma integrada e contínua as ações de fiscalização e de educação, em especial o combate à alcoolemia no trânsito, em locais e horários de maior incidência de acidentalidade, sob a Coordenação - Geral do Vice-Governador do Estado e Coordenação Executiva do Departamento Estadual de Trânsito – DETRAN/RS. Art. 2.º Para o atendimento do objetivo geral, a operação desenvolverá ações:

I-fiscalizatórias, tendo como objetivo específico a verificação da observância às disposições do Código de Trânsito Brasileiro, em especial o combate à alcoolemia no trânsito; II-educativas, tendo como objetivo específico a sensibilização quanto à segurança no trânsito por meio da abordagem de condutores, pedestres e demais cidadãos.

Essa fiscalização da obediência à Lei pode ser traduzida em Habermas (2012, p. 6-7) como uma concepção onde o agente falante (fiscal público) possui condições de empoderamento tais que detém a possibilidade de sanção atrelada ao seu discurso para com o ouvinte (motorista). Ela pode ser interpretada, na atual realidade vivida no trânsito brasileiro, como uma ferramenta eficaz no combate às violências que resultam em morbidades e mortalidades nas vias públicas. Ilustra essa assertiva uma matéria publicada na imprensa (Pioneiro, 2015) onde se constata que desde que a Operação Integrada (Força Tarefa/Balada Segura) começou a trabalhar, em 2011, os flagrantes de embriaguez no trânsito caíram praticamente pela metade. Conforme a publicação, o número de pessoas flagradas dirigindo embriagadas caiu de 1.760 no primeiro ano para 903 no terceiro. A quantidade de motoristas presos por apresentar índice de alcoolemia que configura crime (igual ou superior a 0,34 miligramas de álcool por litro de ar expelido pelos pulmões) diminuiu de 443 no primeiro ano para 159 no terceiro, uma redução de 64%. Ainda segundo a reportagem, a maior parte dos infratores é flagrada entre quinta-feira e o final de semana. A Força Tarefa/ Balada Segura é realizada pela Brigada Militar, Fiscalização de Trânsito, Guarda Municipal, Polícia Rodoviária Estadual, Polícia Rodoviária Federal e Polícia Civil.

Quantitativos:

Período	Multas embriaguez	Prisões por embriaguez
Nov. 2011 / nov. 2012	1760	443
Nov. 2012 / nov. 2013	1207	264
Nov. 2013 / nov. 2014	903	159

Essa operação balada segura também é realizada no município de Santa Maria, RS e os locais onde ocorrem as fiscalizações são, rotineiramente, as vias municipais da cidade. Esse projeto iniciou-se em outubro de 2013 e, dada a ampla divulgação na mídia e principalmente nas redes sociais (Facebook - Comunidade Balada Segura Santa Maria, 2015), ele realiza junto à população um trabalho mais educativo que fiscalizatório. Não há maior disponibilidade de informações referentes a essa operação em Santa Maria, entretanto, presume-se que um dos motivos de a mortalidade no trânsito envolvendo pessoas embriagadas ter sofrido significativa redução nas vias municipais possa ser atribuída, também, a essa política pública posta em ação por meio de convênios entre Estado, União e Município.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

De acordo com os dados exibidos, levando-se em consideração o local objeto do estudo (município de Santa Maria, RS) é possível afirmar que as ações governamentais realizadas para o cumprimento da meta de redução dos acidentes de trânsito, assumida pelo país perante a ONU, conforme o programa *Década de Ação pela Segurança no Trânsito – período 2011 – 2020* -, no que se refere aos *acidentes fatais*, não estão surtindo os efeitos esperados. Já se está chegando à metade do período estabelecido pela meta e o patamar de acidentes de trânsito com resultado morte (computando-se todas as causas) não traz grandes sinais de redução.

O trabalho resultou nas seguintes conclusões:

- o quantitativo de acidentes de trânsito com resultado morte, considerando-se todas as vias públicas no município de Santa Maria, RS, em um lapso temporal de cinco anos permanece quase inalterado: 48 eventos em 2010 e 46 ocorrências em 2014, havendo uma diminuição de 4,16%;
- o quantitativo de acidentes de trânsito com resultado morte, para o mesmo período e considerando-se ainda todas as vias públicas no município de Santa Maria, RS, onde verificou-se a presença de alcoolemia e/ou drogadição em algum dos envolvidos registrou 28 eventos em 2010 e 15 ocorrências em 2014, diminuindo 46,42%;

- o quantitativo de acidentes de trânsito com resultado morte, para o mesmo período e considerando-se apenas as rodovias federais no município de Santa Maria, RS, teve uma tímida redução: de 25 eventos em 2010 para 23 acidentes em 2014, ou seja, um decréscimo de 8% ;
- o quantitativo de acidentes de trânsito com resultado morte, para o mesmo período e considerando-se apenas as rodovias federais no município de Santa Maria, RS, onde verificou-se a presença de alcoolemia e/ou drogadição reduziu de 13 eventos em 2010 para 10 ocorrências em 2014, isto é, um índice de 23,07%;
- o índice de vítimas de atropelamentos onde se constatou a presença de alcoolemia é bastante significativo: 21 pedestres em 75 mortes (28%);

O esforço conjunto visto no legislador ao alterar as normas para a aplicação de sanções mais severas aos condutores flagrados em desacordo com a Lei, a efetivação de projetos educativos e conscientizadores realizados pela sociedade civil organizada, o trabalho social efetuado pela imprensa, a preparação e qualificação técnica dos agentes públicos das diversas agências fiscalizadoras, a fiscalização rigorosa e permanente executada pelos órgãos de segurança pública e a própria mudança da consciência social coletiva trouxe resultados positivos na diminuição de acidentes de trânsito com resultado morte envolvendo pessoas com sinais de alcoolemia e ou drogadição, no universo considerado das vias públicas no município de Santa Maria, RS, exceto nas rodovias federais, surtiu resultados positivos.

Entretanto, o trabalho demonstrou também que essa significativa redução não se estendeu ao setor das rodovias federais. Enquanto que em 2010 o percentual de acidentes fatais envolvendo alcoolemia e/ou drogadição foi de 52%, em 2014 esse índice ficou em 43,47%, ou seja, um recrudescimento de tímidos 8,52%, não acompanhando o patamar alcançado no restante de todas as outras vias públicas.

O campo desse trabalho é vasto e outros fatores não foram considerados. Existe toda uma diferenciação quanto à engenharia de tráfego e configuração física quando se comparam rodovias federais com ruas municipais, ainda que aquelas se situem no trecho urbano das cidades. Portanto, os resultados do trabalho não representam, por si só, uma certeza absoluta.

A gama de competências e atribuições da instituição Polícia Rodoviária Federal é vasta e complexa. Assim, um dos principais objetivos do estudo foi alertar para o desafio de se construir políticas públicas mais incisivas a serem aplicadas no campo das rodovias federais, no sentido de se diminuir o evento “acidente de trânsito” e, de uma forma mais pontual ainda, primando pela fiscalização rotineira a fim de se coibir condutas inerentes à mistura álcool/drogas com direção.

Verifica-se então que, se o país tem intenção de cumprir a meta acordada perante a Organização Mundial de Saúde, conforme o programa *Década de ação pela segurança no trânsito 2011 – 2020*, de se reduzir pela metade o quantitativo de acidentes, são necessários maiores investimentos junto às diversas agências fiscalizatórias, no sentido de desenvolvimento de políticas públicas voltadas à instrumentalização dos agentes públicos (tanto no que se refere à ferramenta de trabalho quanto à qualificação profissional), bem como assegurar um quantitativo razoável de recursos humanos capaz de fazer frente a essa realidade.

O trânsito é um assunto seríssimo. Ceifa dezenas de milhares de vidas anualmente e deixa centenas de milhares de feridos. O país precisa voltar os olhos a essa problemática e construir políticas públicas educacionais no sentido de se inserir programas para o aprendizado e a consequente conscientização do simples ato de dirigir, nas diversas esferas do saber. Como bem ilustrado nos dados dos atropelamentos, onde a grande maioria dos casos de alcoolemia estava nas vítimas e não nos motoristas, a educação para o trânsito deve ser efetivada a todos, de forma permanente e nos diversos níveis, principalmente e de modo não menos importante, quanto à questão da combinação drogas e trânsito. O trânsito é um substantivo universal e todos somos usuários.

REFERÊNCIAS

A BALADA SEGURA. **Conteúdo**. Disponível em:
<<http://www.baladasegura.rs.gov.br/conteudo/993/a-balada-segura>>. Acesso em 11 abr. 2015.

AGÊNCIA BRASIL. **Mais de 500 mil pessoas morreram no trânsito de 2003 a 2012**, diz UFRJ. Disponível em:
<<http://www.ebc.com.br/noticias/brasil/2014/08/mais-de-500-mil-pessoas-morreram-no-transito-de-2003-a-2012-diz-ufrj>> Acesso em: 19 mar. 2015.

AGÊNCIA BRASIL. **Uma em cada cinco vítimas do trânsito atendidas pelo SUS estava sob efeito de álcool.** Disponível em:

<<http://www.ebc.com.br/noticias/brasil/2013/02/uma-em-cada-cinco-vitimas-do-transito-atendidas-pelo-sus-estava-sob-efeito>> Acesso em: 19 out. 2014.

BALADA SEGURA SANTA MARIA – **Comunidade Facebook.** Disponível em:

<<https://pt-br.facebook.com/transito.santamaria.7>> Acesso em: 06 abr. 2015.

AGÊNCIA NACIONAL DE VIGILÂNCIA SANITÁRIA. **Portaria SVS/MS nº 344**, de 12 maio de 1998. Disponível em:

<<http://www.anvisa.gov.br/scriptsweb/anvisalegis/VisualizaDocumento.asp?ID=939&Versao=2>> Acesso em: 03 abr. 2015

BRASIL. Ministério da Saúde. **Portaria MS/GM nº 737 de 16/5/01**, publicada no DOU nº 96 Seção 1E – de 18/5/01. Disponível em

<http://bvsms.saude.gov.br/bvs/publicacoes/politica_reducao_morbimortalidade_acidentes_2ed> Acesso em 03 abr. 15.

BRASIL. Departamento Nacional de Trânsito. **Instrução básica de estatística para o trânsito.** Brasília: 2001. Disponível em

<<http://www.denatran.gov.br/publicacoes/Instrucao%20Basica%20de%20Estatistica%20de%20Transito/FRAMES.htm>>. Acesso em 31 mar. 15.

BRASIL. **Lei nº 9.503 de 23/12/1997. Código de trânsito brasileiro.** Disponível em <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l9503.htm>. Acesso em 13 mar. 15.

BRASIL. Ministério da Saúde. Rede integrada de informações para a saúde. (RIPSA-Datusus). **Indicadores de Mortalidade.** Disponível em:

<<http://tabnet.datasus.gov.br/cgi/tabcgi.exe?idb2012/c09.def>> Acesso em: 12 mar. 2015.

COELHO, Sacha Calmon Navarro. **A história da mitologia judaico-cristã. Uma teoria sobre as religiões reveladas servida por uma antologia comentada de autores seletos.** São Paulo: Noeses, 2010. pág. 24-26.

DEPARTAMENTO NACIONAL DE TRÂNSITO. **Pacto nacional pela redução de acidentes.** Disponível em: <http://www.denatran.gov.br/decada_transito.htm>.

Acesso em: 03 mar. 2015.

DIEMEN, L. V. Paula, F. C. Santos, S. Machado, V. Kessler, F. **O uso de álcool e outras drogas no trânsito.** In: Pechansky, F. Duarte, P. C. V.. Diemen, L. V.

Aperfeiçoamento em técnicas para fiscalização do uso de álcool e outras drogas no trânsito brasileiro. Porto Alegre: Secretaria Nacional de Políticas sobre Drogas – Senad, 2001. Pág.15

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA, IBGE. **Estimativa populacional 2014.** Disponível em:

<<http://www.ibge.gov.br/home/estatistica/populacao/estimativa2014/>>. Acesso em 18 mar. 2015.

HABERMAS, Jürgen. **Teoria do agir comunicativo. 1. Racionalidade da ação e racionalização social.** São Paulo: Editora WMF Martins Fontes, 2012. pag 6 e 7. Pacto San José da Costa Rica. **Art. 8º, 2. g.** Toda pessoa acusada de delito tem direito a que se presuma sua inocência enquanto não se comprove legalmente sua culpa.... Direito de não ser obrigado a depor contra si mesma, nem a declarar-se culpada; Disponível em:
<http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1990-1994/anexo/and678-92.pdf>. Acesso em 29 mar. 2015.

PIONEIRO. CLICRBS. **Números de embriagados no trânsito segue em queda em Caxias do Sul.** Disponível em:
<<http://pioneiro.clicrbs.com.br/rs/geral/cidades/noticia/2015/03/numero-de-embriagados-no-transito-segue-em-queda-em-caxias-do-sul-4729474.html>> Acesso em: 02 abr. 15.

REDE INTEGRADA DE INFORMAÇÕES PARA A SAÚDE (RIPSA-Datasus). **Indicadores de Mortalidade.** Disponível em:
<<http://tabnet.datasus.gov.br/cgi/tabcgi.exe?idb2012/c09.def>> Acesso em: 29 mar. 15.

RIO GRANDE DO SUL. **Lei estadual nº 13.963, de 30 de março de 2012.** Disponível em:
<http://www3.al.rs.gov.br/legis/M010/M0100099.ASP?Hid_Tipo=TEXTO&Hid_TodasNormas=57519&hTexto=&Hid_IDNorma=57519>. Acesso em 10 abr. 2015.

RIO GRANDE DO SUL. Secretaria de Justiça e Segurança. Delegacia de Polícia Civil Especializada em Trânsito – Santa Maria, RS. **Dados de homicídios de trânsito, período de 2010 a 2014.** 13 mar. 2015.

SOUSA T, Correa E, Stampe MZ, Porto Júnior SS, de Boni R. **Custos dos acidentes de trânsito com vítimas associados ao uso de álcool em Porto Alegre.** In: Pechansky F, Duarte PCAV, de Boni R. Uso de bebidas alcoólicas e outras drogas nas rodovias brasileiras e outros estudos. Porto Alegre: Secretaria Nacional de Políticas sobre Drogas; 2010. p. 100-111 Disponível em:
<<http://www.ufrgs.br/ppge/divulgacao/cap14-livro-nepta.pdf>> Acesso em: 10 abr. 2015.

UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA MARIA, UFSM. **Indicadores: número de estudantes – 28815.** Disponível em: <<http://portal.ufsm.br/indicadores/select/1>>. Acesso em 08 abr. 15.